



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
COLEGIO DE HISTORIA**

**“Caminos e Independencia, 1810-1815. Dos casos
de estudios desde la historiografía”**

Tesis

Que para obtener el título de

Licenciado en Historia

Presenta

Gustavo Emmanuel Sánchez Villar

Asesora: Claudia Priscila Vargas Delgado

CIUDAD UNIVERSITARIA, CD.MX., 2017



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Índice

| | |
|--|----|
| Introducción..... | 3 |
| Capítulo 1 Revisión historiográfica sobre los caminos novohispanos..... | 8 |
| 1.1 Historiografía de los caminos de Nueva España..... | 8 |
| 1.2 Historiografía de los caminos con enfoque económico | 9 |
| 1.3 Historiografía de los caminos con enfoque social | 14 |
| 1.4 Historiografía de los caminos con enfoque político | 17 |
| 1.5 Consideraciones finales..... | 18 |
| | |
| Capítulo 2. Propuesta de elementos a considerar para hacer la historia de los caminos..... | 20 |
| 1.6 Los principales caminos y transportes novohispanos..... | 20 |
| 1.7 Las distancias..... | 31 |
| 1.8 Listado de la población existente según el censo de 1793..... | 37 |
| 1.9 Orografía..... | 41 |
| 1.10 Hidrografía..... | 48 |
| 1.11 La inseguridad en los caminos novohispanos..... | 50 |
| | |
| Capítulo 3. El camino México-Tierra Adentro y México-Veracruz en la revolución de Independencia. Dos casos de estudio..... | 59 |
| 1.12 Marco histórico de los caminos novohispanos durante el siglo XVIII..... | 59 |
| 1.13 ¿Guerra o Revolución?..... | 60 |
| 1.14 El camino México-Tierra Adentro y la Revolución de Independencia..... | 64 |
| 1.15 El camino México-Veracruz y la | |

| | |
|---|-----|
| Revolución de Independencia..... | .82 |
| Capítulo 4. Trastornos en los caminos por la Revolución de Independencia..... | 94 |
| 1.16 Las políticas implementadas por el virreinato para recuperar los recursos perdidos a consecuencia de los caminos tomados..... | 98 |
| 1.17 La administración revolucionaria mediante el control de los caminos..... | 103 |
| Conclusiones..... | 110 |
| Bibliografía..... | 112 |

1. Introducción

Los hombres hacen su propia historia, pero no la hacen a su libre arbitrio, bajo circunstancias elegidas por ellos mismos, sino bajo aquellas circunstancias con que se encuentran directamente, que existen y les han sido legadas por el pasado. La tradición de todas las generaciones muertas oprime como una pesadilla el cerebro de los vivos. Y cuando éstos aparentan dedicarse precisamente a transformarse y a transformar las cosas, a crear algo nunca visto, en éstas épocas de crisis revolucionaria es precisamente cuando se conjuran temerosos en su auxilio los espíritus del pasado, toman prestados sus nombres, sus consignas de guerra, su ropaje, para, con este disfraz de vejez venerable y este lenguaje prestado, representar la nueva

escena de la historia universal

El dieciocho brumario de Luis Bonaparte, Carlos Marx

Mientras mayor es la extensión de terreno que ocupa un número determinado de habitantes, más difícil se hacen las revoluciones, puesto que su concierto no puede efectuarse, como es preciso, rápida y secretamente, siendo fácil para el gobierno descubrir los conatos y cortar las comunicaciones

El contrato social, J.J. Rousseau

La investigación que presento, tiene por objeto valorar el uso que tuvieron los caminos durante el proceso revolucionario novohispano.

Esta investigación la he realizado con fuentes archivísticas, pero principalmente historiográficas. En el caso de los archivos visitados han sido dos: el Archivo General de la Nación y el Archivo del Centro de Estudios de Historia de México del Grupo CARSO. En la parte bibliográfica, he encontrado una historiografía que en los estudios recientes comienza a mirar a los caminos, desde diferentes perspectivas de estudio, principalmente en el aspecto económico y de ahí se desprenden varios otros puntos de análisis que tienen que ver con el ámbito político y social.

He titulado al presente trabajo *Caminos e Independencia, 1810-1815. Dos casos de estudio desde la historiografía* porque considero que es necesario entender a la Independencia no solo desde sus actores, sino también desde los escenarios, y en este caso, uno de ellos son los caminos. Desde esta propuesta, pretendo mostrar algunas

acciones del proceso revolucionario desde el uso estratégico de sus medios de comunicación y sus diferentes elementos. Elegí el periodo de tiempo de 1810 a 1815 porque considero que se trata de la mayor “cresta” de la Independencia y se pueden estudiar más episodios sobre lo que quiero contar. Me he concentrado en dos casos de estudio, fundados en los caminos de más importancia y que tuvieron mayor actividad en el proceso de Independencia: el Camino México-Tierra Adentro y el Camino México-Veracruz.

La tesis que he elaborado surgió por mi curiosidad de conocer cómo influyen los medios de comunicación durante una revolución. Para que se pueda llevar a cabo una revolución es necesario organizarse y para dicha organización, es necesaria la comunicación. Por lo tanto, la comunicación se convierte en un instrumento necesario de difusión y emisión de información sobre el por qué y el cómo de la reacción de los agraviados.

Ahora bien, el conocimiento de los medios de comunicación en el momento en que se desarrolla la revolución (cualquiera que ésta sea) adquiere una gran importancia, ya que, si se careciera de tal conocimiento, difícilmente se podría dar movilidad a las personas, los recursos materiales y los instrumentos del proceso revolucionario.

En el caso concreto de la revolución novohispana me pareció fundamental conocer con qué medios de comunicación se contaban y, cómo el camino era el medio de comunicación interno mayoritariamente usado, salvo en algunas regiones en donde el empleo de balsas para surcar los ríos, como el Papaloapan, rompían la regla. Fue igualmente importante establecer que las carretas y los atajos de mulas eran los transportes más utilizados primordialmente para el traslado de mercancías.

A partir del conocimiento del camino como medio de comunicación se desglosaron sus particularidades y las limitantes para el desarrollo de las acciones, en medio de un contexto global, en donde se concluyó que el medio natural del camino novohispano era muy diferente al de Inglaterra (país más avanzado económicamente en la época), lo que influyó en la aplicación de diferentes técnicas para la innovación del tipo de transporte y, de esa manera, la Nueva España presentó una desventaja, pues tanto la orografía y la hidrografía con el bandidaje no permitieron que la velocidad de viaje pudiera aumentar.

Una de las causas de la lenta implantación del capitalismo industrial en el reino, fue la falta de caminos y transportes adecuados que permitieran reducir la velocidad de viaje y aumentar el volumen de carga para ser transportado, lo que a su vez, no permitió la consolidación de una economía común colonial. Agregaría también que por la complejidad que presentaron los caminos novohispanos, el costo de los transportes era muy alto, lo que fue un factor que regionalizó la economía, no obstante, la ciudad de México se mantuvo como el destino de los excedentes de producción de la mayoría de las regiones, ya sea para consumo de la misma ciudad o bien, para de ahí partir al puerto de Veracruz con rumbo a la metrópoli.

Es importante señalar que los caminos fueron una construcción social histórica, en ese sentido, no se le puede dar la autoría al virreinato sobre el “descubrimiento” de un camino, en todo caso, fue la entidad encargada de “mantenerlos en buen estado” y eventualmente “mejorarlos”. Los caminos se adaptan a las necesidades de la sociedad, en esa lógica, podemos ver que los caminos prehispánicos funcionaron muy bien, a pesar de que todos eran peatonales, porque la cosmovisión de la sociedad mesoamericana era diferente y con otras necesidades. Pero a la llegada de los españoles, se implementó otro tipo de necesidades, sobre todo, el saqueo de recursos naturales, por lo que se impuso otro tipo de caminos y en consecuencia, otro tipo de transportes como la carreta y el atajo de mulas.

Ahora bien, los caminos novohispanos se estructuraron en la medida que se desplegó la industria minera, en donde se encontraba un centro productor, o donde se establecía una población que a su vez presentaba diferentes necesidades de abastecimiento mercantil. En ese sentido, los caminos novohispanos se desarrollaron en función del nivel de progreso del capitalismo, que, en el caso particular novohispano, fue un capitalismo embrionario.

Por tanto, el andamiaje caminero de la Nueva España se desarrolló en función del capitalismo embrionario, por lo que resultó muy interesante que los caminos novohispanos, en su calidad de medio de comunicación, mayoritariamente utilizado internamente, fueron utilizados durante la revolución de Independencia no necesariamente con un fin contrario,

sino que el control de éstos, fue lo que influyó durante el proceso revolucionario. Es decir, la revolución de Independencia presentó una intensa batalla por controlar el andamiaje caminero, a sabiendas de que, quien controlaba los caminos, controlaba el virreinato.

Mediante la documentación oficial del virreinato se puede percibir cómo se dejaron de mandar recursos provenientes de las cajas reales a la Hacienda novohispana a causa de la relativa interrupción de los caminos, en ese sentido, sería una simpleza afirmar esto, pues como ha quedado de manifiesto en la tesis, se concluye que no fue la interrupción de los caminos lo que ocasionó el desplome de la Hacienda virreinal, sino la disputa por el control de éstos, ya que en ningún momento se rompió la estructura capitalista, por el contrario, los insurgentes pasaron a administrar los recursos que se obtenían por concepto de alcabala, aduanas y de mercancías gravadas con impuestos como el pulque.

La influencia de los caminos durante la revolución de Independencia radicó en la disputa por el control, ya que mediante el control de los caminos se hacían detenciones de enemigos, se preparaban emboscadas mediante las que se obtenían recursos, se debilitaba económicamente al enemigo, se extorsionaba al comerciante y se interceptaban noticias de diversa índole, etc.

Considero que el conocimiento de los procesos revolucionarios mediante el análisis de sus medios de comunicación es muy importante porque permite dar un mejor balance sobre el proceso. Además, lo más importante es que cada sociedad desarrolla, de acuerdo a sus necesidades, diferentes medios de comunicación, desde la revolución de Independencia, hasta la actualidad ha habido un desenvolvimiento considerable de los medios de comunicación, que ha pasado por el ferrocarril y sus vías de hierro, el telégrafo y sus cables, el teléfono y sus líneas, el automóvil y las carreteras, el teleférico, barcos de mayor calado y los submarinos con el mar, la radio y la televisión con sus ondas sonoras, antenas y cables, los aviones y sus aeropuertos, la computadora y el Internet, los celulares y los satélites etc. Todos han respondido a diferentes necesidades en distintas sociedades, pero aún dentro de una lógica del capitalismo en su fase industrial y del conocimiento, me da curiosidad conocer cómo sería una revolución con el control de éstos medios de comunicación.

He hablado de revolución social y pienso que es importante decir que la mayoría de estas revoluciones, como dice Enrique Semo, se presentan como una reacción ante los intentos modernizadores desde arriba, es decir, por parte del Estado, de manera vertical sin la participación del pueblo, por lo que también se intenta llegar a la modernización desde abajo, por medio de las revoluciones sociales. En el caso concreto de México, considero que los intentos modernizadores han sido como un péndulo, el cual ha quedado activado desde la llegada de los españoles, con la intención de llegar a la modernidad desde arriba, lo que provocó una reacción en el otro lado del péndulo, con la intención de llegar de igual manera a la modernidad, pero desde abajo. Cuando finalmente se llegó a la supuesta modernidad, se llegó tarde, por lo tanto, ya no se consideró modernidad y se accionó de nuevo el péndulo; en un lado del péndulo estaba el Estado (clases sociales que representa en él) y del otro lado estaban los actores sociales dominados por el Estado. Habría que salir de la inercia del péndulo para que México pueda llegar a la modernidad a tiempo.

Por último, quisiera dejar de manifiesto la importancia que aún guardan las vías de comunicación vigentes en el Código Penal Federal del año en curso, expresadas en el libro segundo, título quinto referente a Delitos en materia de vías de comunicación y correspondencia, capítulo 1 “Ataques a las vías de comunicación y correspondencia.”; capítulo 1 bis referente al “uso ilícito de instalaciones destinadas al tránsito aéreo” y capítulo 2, “violación a correspondencia.”¹ Como vemos, el desarrollo de los medios de comunicación ha sido bastante, existen muchas alternativas para el transporte de mercancías y de viajeros, por tanto, la legislación para salvaguardar dichas vías de comunicación y mantener su control, está amparada en el instrumento del Código Penal Federal, tal como en la época colonial lo hacía la Santa Hermandad y el Tribunal de la Acordada.

No obstante, muchas de las demandas por las que surgió la Revolución de Independencia hace ya más de 200 años, aún siguen vigentes, como lo expresó José María Morelos, el cura rebelde de Carácuaro, en los *Sentimientos de la Nación* que aún hoy suenan tan presentes: “Que como la buena ley es superior a todo hombre, las que dicte nuestro Congreso deben ser tales, que obligue a constancia y patriotismo, moderen la opulencia y la indigencia, y de tal suerte se aumente el jornal del pobre, que mejore sus costumbres, alejando la ignorancia, la rapiña y el hurto.” Hay mucho por hacer aún.

¹ *Código Penal Federal.*, Nuevo Código Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de agosto de 1931., Texto vigente al 14 junio de 2012. Disponible en <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/9.pdf>

Así pues, una vez explicado este contexto general de los caminos que no hubiera sido posible dentro de la investigación misma, comencemos a ver la importancia de los caminos novohispanos en sus hechos históricos.

Primer Capítulo. Revisión historiográfica sobre los caminos novohispanos.

1.1 Historiografía de los caminos en Nueva España

Lo primero de lo que uno se puede dar cuenta cuando revisa la historiografía de los caminos novohispanos, es que los trabajos son escasos, y en todo caso, están ligados con trabajos que tienen por objeto analizar el mercado, la circulación de las mercancías existentes, los tipos de mercancías que se intercambiaban entre las diferentes regiones, e incluso, conocer cuál era la vida de los arrieros, pero dejan de lado la influencia que tuvieron los caminos en la revolución de independencia, en tanto que la lógica del desarrollo de las comunicaciones y sus medios, es la aceleración de la circulación de las mercancías mediante la aplicación de innovaciones tecnológicas, por tanto, no es casualidad que en los periodos de auge capitalista, se haya dado un desarrollo notable en los medios de comunicación.

Para efectos de la propia revisión historiográfica, es preciso hacer algunas precisiones con base en conceptos que voy a manejar; por ello, el primer concepto que daré es el de camino,

y para ello, tenemos que éste es “tierra hollada por donde se transita habitualmente. Es una vía que se construye para transitar de un lugar a otro”.¹

En el caso de la Nueva España existen otro tipo de caminos, como “el Real que es el construido a expensas del Estado, más ancho que los otros, capaz para carruajes y que ponía en comunicación entre sí poblaciones de cierta importancia”.² “El Camino de Herradura es el que es estrecho de modo que puedan transitar caballerías pero no carros”.³

Para una mejor revisión historiográfica de los caminos novohispanos, he dividido las obras que encontré en un aspecto general que es el económico, del cual se desprenden a su vez, dos vertientes: política y social. Esta división la he hecho con base a los elementos que destacan los textos revisados.

1.2 Historiografía de los caminos con enfoque económico

Daré cuenta de los textos que me parecen se acercan a mi objeto de estudio y a la temporalidad que me interesa conocer, aunque es claro que existen más trabajos al respecto, pero que abarcan otra época o latitudes.

En la obra de Emilio Duhau, *Mercado interno y urbanización en el México colonial*,⁴ considero parece fundamental rescatar todo el trabajo que se hace de investigación bibliográfica y de archivo, poniendo de relieve la existencia de un mercado interno en la Nueva España, el cual será el articulador de la urbanización. Me parece importante el trabajo de economía regional que se hace, de todo el territorio novohispano a excepción de la Ciudad de México que omite el autor, ya que analiza la división social del trabajo de cada región, esto con base en su capacidad productiva y su desarrollo, a la vez, que este desarrollo siempre será el determinante de la urbanización del territorio. La obra data de

¹ Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, Madrid, UNIGRAF, 1992, 2ª edición, 2v. v1. p. 265

² *Ibidem*, p.265

³ *Ibidem*, p.265

⁴ Duhau, Emilio, *Mercado interno y urbanización en el México colonial*, México, UAM/Gernika, 1988, 306pp.

1988 y su objetivo primordial fue estudiar la urbanización como consecuencia de un mercado articulado en la Nueva España. Los caminos aquí son entendidos como articuladores del mercado interno, y por ende, de comunicación con las urbes que van surgiendo al compás del desarrollo económico.

Sergio Florescano Mayet, en su obra *El camino México-Veracruz en la época colonial*, publicado en 1987, pone de relieve la importancia estratégica del camino que comunicó la capital del virreinato con España y Europa en general, ya que por él transitaban metales preciosos, tabaco, azúcar, grana, añil, entre otros productos que eran de suma importancia para la economía novohispana. Las fuentes que utilizó son de tipo bibliográfico y documental, haciendo la historia del camino el cual cobró importancia desde la llegada de los españoles, no obstante que para efectos de la economía mesoamericana, Florescano nos dice, que este camino ya era conocido por aquellos pobladores, solo que era un camino únicamente peatonal.⁵

Guillermina Del Valle Pavón, en su artículo “El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795” publicado en 1993, nos hace una descripción del camino de Orizaba poniendo de relieve la importancia económica que tuvo este camino al trasladar la grana de Oaxaca y el añil de Guatemala, cuyo valor unitario, lo pone como el segundo y tercer valor de exportación de la economía virreinal. Es decir, lo que hace la autora es revalorizar el camino de Orizaba, ante la supuesta paridad de importancia con el camino de Jalapa. También nos dice que la historiografía mexicana ha explicado el desarrollo de la red colonial de caminos como respuesta a la demanda del sector externo, centrándose en el transporte de la plata y sus insumos, así como de las manufacturas europeas, cuyo alto valor y demanda posibilitaron la edificación de costosos caminos y puentes para el tráfico de carreta.⁶

⁵ Florescano Mayet, Sergio., *El camino México-Veracruz en la época colonial.*, México, Universidad Veracruzana, 1987, 120 pp.

⁶ Del Valle Pavón, Guillermina, “El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795” en Ludlow Leonor y Jorge Silva Riquer., *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM, 1993, 506pp., p.176

Juan Carlos Grosso en su artículo “El tráfico comercial. Puebla y Veracruz”, nos habla de los circuitos mercantiles locales, específicamente se centra en el estudio de la sierra poblana y el abasto proporcionado por el puerto de Veracruz, y en ese sentido, podemos apreciar un interés de resaltar la importancia y existencia de una economía local.⁷

Sergio Ortiz Hernán en su obra *Caminos y transportes en México: Una aproximación socioeconómica, fines de la colonia y principios de la vida, independiente* publicada en 1994, nos da una visión integral del contexto novohispano en la segunda mitad del siglo XVIII, tratando aspectos como el estado de la economía, el estado de la población, etc., pero poniendo énfasis en el desarrollo y estado de los caminos y transportes de la Nueva España en el siglo XVIII, ya que son para el autor necesarios para el desarrollo económico novohispano. Es una de las obras que he encontrado con mayor tratamiento de los caminos y sus actores, los arrieros.⁸

Alejandra Moreno Toscano en su artículo “Economía regional y urbanización: ciudades y regiones en Nueva España” publicado en 1998, hace un análisis pormenorizado acerca de la potencialidad económica de las regiones novohispanas, poniendo de relieve la urbanización como revestimiento del desarrollo de la economía local. Lo tocante a los caminos novohispanos, lo hace desde un enfoque económico, ya que éstos son los articuladores de la economía regional. En el caso de la ciudad de Puebla de los Ángeles, señala que esta fue una ciudad fundada por españoles, para descansar del trayecto en el camino México-Veracruz.⁹

Javier Delgado, en su obra *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades* publicada en 2003, tiene como principal objetivo hacer un estudio de urbanización en la región central de México, la cual estará articulada por el

⁷ Grosso, Juan Carlos, “El tráfico comercial. Puebla y Veracruz” en Ludlow Leonor y Jorge Silva Riquer, *Los negocios...Op. Cit.*, pp. 135-175

⁸ Ortiz Hernán, Sergio, *Caminos y transportes en México: Una aproximación socioeconómica, fines de la colonia y principios de la vida independiente.*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Fondo de Cultura Económica, 1994. 214 pp.

⁹ Moreno Toscano, Alejandra, “Economía regional y urbanización: ciudades y regiones en Nueva España” en Silva Riquer Jorge y López Martínez Jesús (coords), *Mercado interno en México. Siglos XVIII-XIX.*, México, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/I.I.H. UNAM, 1998. 226 pp.

transporte, el cual, a su vez, permitirá que exista un progreso económico y urbanizador¹⁰ Luis Jáuregui, quien fue el encargado de desarrollar la parte de “Los transportes, siglos XVI al XX” en una obra de Historia económica que coordinó Enrique Semo publicada en 2004, hizo un análisis de la historicidad de los transportes y cómo éstos han ayudado a desarrollar económicamente a México, en la medida que son articuladores de un mercado interno, pero a la vez, permiten una mayor vinculación con los mercados extranjeros, al importar y exportar mercancías de mejor manera.¹¹

En el caso de Sandra Kuntz Fickter y Horst Retschmann en su artículo “México y la economía atlántica. Redes comerciales, comerciantes y política exterior, 1770-1830” publicado en 2006, me parece importante señalar que mediante el concepto de “atlantizar” los Estados europeos durante el siglo XVIII, se puede comprender la importancia de los caminos novohispanos, que explican a través de la vinculación del mercado novohispano con los Estados Europeos y la consideran fundamental para comprender el proceso de crecimiento económico y estratégico que tuvieron los principales caminos novohispanos con respecto al orden económico europeo.¹²

Ignacio del Río en su artículo “Vínculos económicos y contradicciones interregionales: la producción manufacturera del eje Puebla-Querétaro-Guadalajara y los mercados del norte minero de la Nueva España” publicado en 2010, analiza la importancia que tuvo en la Nueva España el Camino Real de Tierra Adentro que muchas veces en los estudios se deja de lado; su importancia radica en que iba de la Ciudad de México hasta los principales centros de población de la Nueva Vizcaya y aún de Nuevo México en donde se encontraban los principales centros mineros; el otro camino importante para Ignacio del Río es el que va de la Ciudad de México a Michoacán y a Guadalajara, para luego tirarse hacia el pacífico y

¹⁰ Delgado Javier., *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades.*, México, UNAM/ Plaza y Valdés., 1ª reimpresión 2003, 221p. (Colección ciudad y región)

¹¹ Luis Jáuregui “Los transportes, siglos XVI a XX” en Semo Enrique (coord.) *Historia económica de México*, México, UNAM/Océano, 2004, 159 pp.

¹² Sandra KuntzFickter y Horst Retschmann, “México y la economía atlántica. Redes comerciales, comerciantes y política exterior, 1770-1830” en *México y la economía atlántica siglos XVIII-XX.*, México, El Colegio de México, 2006, 337pp.

subir por las llanuras costeras hasta la provincia de Sonora.¹³ De acuerdo al autor, los caminos sirven para articular un mercado interno de la Nueva España, pero con los riesgos de la época, como es el de la seguridad y las mermas de las mercancías que los malos caminos ocasionaban. Las fuentes son documentales, e incluso se podría catalogar como un estudio de economía regional novohispana con base en los objetivos que persiguió, que son el de demostrar que existió una economía regional en el norte minero de la Nueva España a finales del siglo XVIII y principios del XIX.

Como podemos ver en los mencionados textos sobre los caminos, la constante es que éstos sirven como articuladores de un mercado interno, y que van más allá, es decir, que este mercado interno pueda interactuar con la economía externa, a otros niveles y volúmenes de mercancías. Las variables de la historiografía de los caminos, son las diferentes regiones y su capacidad productiva para hacer mercados locales en un primer nivel, que a su vez da paso a un segundo nivel de mercados, los regionales, los cuales a su vez dan paso a un tercer nivel de mercado, el del mercado interno novohispano, para ahora si estar en condiciones de un cuarto y último nivel de mercado, el “mundial”, o “transpacífico” y “transatlántico”. Estamos hablando de cuatro niveles de mercados que son articulados por los caminos.

Pero otra de las variables son los distintos productos novohispanos, con lo que tenemos trabajos que se pueden especializar en el ramo del tabaco, de la grana, del añil, de los Textiles, de la Minería, etc, pero todos ellos en la constante que mencionamos, los caminos como articuladores del mercado en sus cuatro niveles para estudiar la capacidad productiva novohispana. Pero no es objeto de esta tesis hacer un rubro más de la economía novohispana. Ha quedado de manifiesto que los caminos son la determinante que se apropió el mercado novohispano, en la lógica de la circulación de las mercancías de manera segura y rápida, en la búsqueda de una ampliación del ciclo de reproducción capitalista.

¹³ Del Río, Ignacio, “Vínculos económicos y contradicciones interregionales: la producción manufacturera del eje Puebla-Querétaro-Guadalajara y los mercados del norte minero de la Nueva España” en Long Towell, Janet y Attolini Lecón, Amalia (coords.) *Caminos y mercados*, México, UNAM/INAH, 2010. 349-366pp.

1.3 Historiografía de los caminos con un enfoque social

Claudia Espejel Carbajal, tiene dos obras con respecto a los caminos, la primera de ellas se titula *Caminos de Michoacán...y pueblos que voy pasando*, fue publicada en 1992. Considero que tiene un enfoque social, en la medida que nos habla en dicha obra acerca de la historicidad del territorio michoacano junto con sus caminos y sus actores, que en el apartado concerniente a la época colonial son los arrieros. Nos expresa que el estudio de caminos nos remite de inmediato al comercio, a los lugares donde éste se realiza y a los ejecutantes de las transacciones comerciales. Siendo el territorio michoacano accidentado, resulta más sencillo el transporte a lomo de mula que en carros o carretas. Al finalizar la época colonial, los caminos estaban en muy mal estado y solo las recuas podían transitar sin mucho riesgo¹⁴. La obra tiene fuentes antropológicas, bibliográficas y documentales, pero la que más utiliza la autora es la Relación de Michoacán.

Otro texto de los caminos de Michoacán publicada en 2010 por Claudia Espejel, es "Caminos centenarios del altiplano michoacano a la tierra caliente", en donde hace un estudio acerca de los caminos de Michoacán desde una perspectiva antropológica, recurriendo más a rescatar los antiguos caminos como una muestra de que esos primeros caminos siguen siendo la base de la red de caminos actuales; por esa razón, es que la autora recurre a fuentes documentales antiguas, como la Relación de Michoacán, para dar muestra de los caminos que ya existían entre los tarascos.

¹⁴ Espejel Claudia, *Caminos de Michoacán...y pueblos que voy pasando*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1992, 101pp. (Colección Científica)

Lo que me parece fundamental de esta autora, es que trató de rescatar, por su detallada narración, los caminos michoacanos; pero ambas publicaciones son muy similares, por lo que parecerían más complementarias que diferentes.

Clara Elena Suárez Argüello tiene dos obras sobre los caminos que considero con un enfoque social. La primera de ellas es un artículo titulado “Los arrieros novohispanos” publicado en 1992, en el cual da una perspectiva del movimiento de mercancías, esto es, cómo y por quién se dio el transporte de carga en Nueva España a fines del periodo colonial. Sostiene que la industria del transporte es una rama independiente de producción ya que por sí misma, genera todo un proceso productivo, pero a su vez se caracteriza por formar, simultáneamente, parte de otro proceso de producción.¹⁵ Para Clara Elena, el conocimiento de lo anterior enfocado al tema referido, la organización del transporte y su forma de operar, ha sido escasamente abordado. Aún cuando existen otros estudios en relación al transporte, éstos se plantean bajo una óptica diferente a la mencionada. Las fuentes que utiliza son de tipo bibliográfico y documental.

La otra obra de Clara Elena Suárez es *Camino Real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, publicado en 1997, en la cual toma como punto de partida un solo producto novohispano, el tabaco, e indaga sobre su producción y tráfico, para establecer cuál fue su papel en la conformación y desarrollo de la economía en la Nueva España. Inicia su obra explicando cómo estaba organizada la arriería en el siglo XVIII, continua con una descripción del funcionamiento y los mecanismos del transporte, así como sus redes rutas y costos. Concluye presentando el mundo social del arriero, explora su modo de vida y su papel como gran empresario o dueño de recuas. Las fuentes utilizadas por Clara Elena son de tipo bibliográfico, pero sobre todo documental.¹⁶

¹⁵ Suárez Argüello, Clara Elena, “Los arrieros novohispanos” en ArtísEspriu, et.al., *Trabajo y sociedad en la historia de México, siglos XVI-XVIII*, México, CIESAS, 1992, 218pp, p.77

¹⁶ Suárez Argüello, Clara Elena, *Camino Real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, México, CIESAS, 1997, 349 pp.

Juan Ortiz Escamilla en su artículo “La ciudad amenazada, el control social y la autocrítica del poder. La guerra civil de 1810-1821” publicado en el año 2000, nos relata mediante fuentes documentales, una serie de problemáticas que enfrentó la ciudad durante la revolución de independencia, como lo es la epidemia de “tifo”, los problemas de “golpe de Estado” en 1808, y lo que nos interesa en mayor medida, el desabasto de víveres en la ciudad de México por las confiscaciones que hacían los insurgentes en los caminos aledaños a la ciudad; pero va más allá, porque nos da los nombres de los principales saboteadores de los caminos. Creo importante clasificar este artículo en el tipo social, porque los daños ocasionados en los caminos, tuvieron afectaciones sociales y económicas en la Ciudad de México.¹⁷

Como podemos apreciar, la historiografía de los caminos de tipo social, vemos que se enfoca de manera particular en los actores de los caminos y toda la industria del transporte que es *per se* como dice Clara E. Suárez Argüello. Es importante, porque durante el desarrollo de la revolución de independencia que trataremos, vemos que esos mismos actores de los caminos, jugaron un papel estratégico durante la revolución misma, en la medida que conocían bien los caminos, realizaban decomisos de víveres, de ganado, de metales, etc. como es el caso de Julián Villagrán en el norte de la ciudad de México. En el oriente de la ciudad, Francisco Osorno en la sierra de Puebla hacía lo propio, mientras que por el occidente el Padre Cañas y en el sur José María Morelos y Pavón continuaban con el asedio a la capital del virreinato.¹⁸

Laura Solares Robles, en su obra *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855. El caso de Michoacán*¹⁹, tuvo por objeto abordar el tema de los bandidos que se encontraban en los caminos, lo cual creaba inseguridad y una difícil y costosa circulación por los mismos. Nos dice que los bandidos tienen por origen la miseria causada por el sistema económico que

¹⁷ Juan Ortiz Escamilla, “La ciudad amenazada, el control social y la autocrítica del poder. La guerra civil de 1810-1821”, Relaciones, Estudios de historia y Sociedad, v. XXI, Universidad Veracruzana, 2000. pp.16-58.

¹⁸ *Íbidem*, pp. 28-29

¹⁹ Solares Robles, Laura, *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855. El caso de Michoacán.*, México, Instituto Michoacano de Cultura/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999. 545pp.

hacía una repartición desigual de la riqueza generada, lo cual traía por consecuencia que la gente humilde se tuviera que enrolar en el bandidaje en los caminos para mitigar su hambre. En la obra, la autora hace una descripción de los caminos durante la época colonial, y en ese sentido es muy importante su investigación basada en fuentes bibliográficas y documentales; la ausencia que tiene por su temporalidad, es el uso de los caminos por parte del bandidaje durante la revolución de Independencia.

1.4 Historiografía de los caminos con enfoque político

Clara Elena Suárez Argüello en el artículo “El parecer de la élite de comerciantes del Consulado de la Ciudad de México ante la operación de libre mercado (1791-1793)” publicado en 2003, marca una pauta en la historiografía de los caminos, ya que pone de manifiesto las decisiones que eran tomadas desde los consulados respecto al papel que había jugado el Consulado en la apertura o mantenimiento de caminos y se indicaba que el impuesto de la avería que tenía ese objetivo nunca había sido usado con ese fin y no se conocía en que se había empleado.²⁰²¹ Es importante este artículo, ya que permite conocer la instancia en donde se tomaban las decisiones relacionadas con los caminos, en cuestiones de apertura y mantenimiento con fines de mejorar la circulación de las mercancías y ésta en esencia, recaía en los comerciantes, en la lógica capitalista que he sostenido, a través de la interpretación de Enrique Semo.

Mónica Moncada González en su artículo “Política de abasto de alimento en la Ciudad de México en los albores de la guerra de independencia 1810-1812” publicado en 2010, se enfoca primordialmente a estudiar el sistema de abasto desde una perspectiva normativa, y su intención es conocer las continuidades o rupturas en dicho sistema. De esta manera, las disposiciones del Ayuntamiento de la Ciudad de México, así como del gobierno virreinal, son los hilos conductores de este trabajo. Moncada González señala que uno de los principales problemas que sufrió la capital virreinal, entre otros, fue el robo de alimentos

²⁰ Suárez Argüello, Clara Elena, “El parecer de la élite de comerciantes del Consulado de la ciudad de México ante la operación de libre mercado (1791-1793)” en B. Hausberger/ A. Ibarra., *Comercio y poder en América colonial; los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX.*, España, Iberoamericana/Vervuert/Instituto Mora, ²¹, 238p. pp.125

en los caminos por los insurgentes. Las menciones a la utilización de los caminos durante la revolución de independencia son mínimas y con un tratado general en cuanto la influencia de éstos durante la revolución, limitándose la autora a mencionar los cierres de los caminos por parte de los rebeldes como un factor de desabasto en la Ciudad de México.²²

Por lo que vemos, la historiografía de los caminos de tipo político, está centrada principalmente en la normatividad y funcionabilidad de los caminos para abastecer a la ciudad de México principalmente por ser la capital del virreinato. También señala las decisiones políticas que toman los comerciantes respecto a nuevas disposiciones desde España, como es la libertad de comercio, y cómo afectaba dicha decisión a la economía novohispana, en donde surgen cuestionamientos sobre la operación institucional que hace posible la apertura y mantenimiento de los caminos, que son básicamente para fines comerciales.

1.5 Consideraciones finales

Como se puede apreciar, las tres vertientes en las que he dividido la historiografía sobre los caminos, dejan dos conclusiones. La primera de ellas, que como en su momento lo ha señalado de manera oportuna Clara Elena Suárez Argüello y Guillermina del Valle Pavón, es que la historiografía de los caminos en México ha sido poco estudiada, en comparación con otros países como Estados Unidos de América, Sudamérica y en general países europeos, en donde las investigaciones sobre sus comunicaciones y transportes son muy amplias al respecto, incluso tienen una tradición muy arraigada ya desde hace tiempo.

La segunda conclusión es que los enfoques bajo los que se han investigado los caminos en México, tienen tres características principales, que son de tipo económico, social y

²² Moncada González, Mónica, "Políticas de abasto de alimentos en la Ciudad de México en los albores de la guerra de independencia 1810-1812" en Janet Long Towell y Amalia AttoliniLecón (coord.), *Caminos y mercados de México.*, México, UNAM/INAH, 2010, 690 pp. pp. 469-488

político. En el aspecto económico, la historiografía nos dice que los caminos han sido articuladores del comercio novohispano, y en ello radica su importancia. En el aspecto social, nos dice la historiografía que los actores que utilizan los caminos son los arrieros, que debido a que son los que conocen los caminos, pues serán de gran utilidad para el comercio, pero incluso, se convertirán en actores importantes en la revolución, como es el caso de Morelos, o de los Villagrán. También nos dice de las afectaciones sociales que tiene la toma de los caminos, como es el desabasto de víveres y las enfermedades en la ciudad, entre otros males.

Finalmente, en el aspecto político la historiografía nos dice que las instituciones de carácter comercial se centraron en implementar políticas económicas que fueron necesarias para la toma de decisiones respecto a la apertura y mantenimiento de caminos. Así mismo, nos indica la normatividad existente para no desabastecer los principales centros urbanos, pero con mayor énfasis a la ciudad de México, por lo que los caminos son estratégicos para lograr los cometidos.

La investigación que realizaré, presenta una propuesta de valorar a los caminos principales novohispanos (México-Veracruz y México-Tierra-Adentro) como escenarios históricos capaces de influir en la revolución de independencia, ya que como se ha visto, los caminos son los articuladores del mercado novohispano. Sin embargo considero que cuando comenzó la revolución, los insurgentes tomaron estos caminos sabedores de las afectaciones económicas que se podía producir al virreinato, y en ellas tenemos actores que se disputan la posesión de los caminos, los cuales son los insurgentes y los realistas con todos los intereses que cada grupo representa.

Para tales fines me he propuesto revisar las fuentes existentes en el AGN, básicamente en el ramo de Operaciones de Guerra, en donde se puede encontrar testimonio de los hechos de los cuales quiero dar cuenta. En el apartado siguiente, se revisarán los diferentes elementos que la historiografía ha tomado para el estudio de los caminos

Segundo Capítulo. Propuesta de elementos historiográficos sobre los caminos durante la Revolución de Independencia: 1810-1815

2.1 Los principales caminos y transportes novohispanos

Conviene aquí explicar la importancia de los caminos, ya que, si lo hiciera en el cuerpo de la investigación, carecería de relevancia.

La primera vertiente es de aspecto económico, ya que los caminos mejoran la velocidad de circulación de las mercancías, lo que permite que exista un mercado interno que se vaya consolidando, y con ello, un desarrollo regional paulatino. La segunda vertiente tiene que ver con el aspecto político-militar, ya que el desarrollo mismo de los caminos sirve para controlar mejor a la población, es decir, que los conatos e intentos de rebeliones, son más fácilmente sofocados, en la medida en que el Estado utiliza los caminos para hacer circular a sus ejércitos y fuerzas del orden estatal. La última vertiente es de aspecto social, ya que los caminos sirven también para el tráfico migratorio de las clases sociales²³ y con el mejoramiento de los medios de transporte, existe una mayor circulación de estas.

Indudablemente, con el intercambio de mercancías y el flujo de personas se da inevitablemente un mestizaje cultural, por lo que es posible un intercambio de ideas, de tradiciones, de folklore, y muchas impresiones más, pero esto sólo es posible gracias a los caminos, objeto de nuestra investigación. Con lo anteriormente expresado tenemos tres vertientes principales que dan sentido a los caminos durante un modo de producción

²³ La categorización de "Actores sociales", es muy ambigua e infinita, en tanto que no define el lugar que el sujeto histórico ocupa en el modo de producción, y por tanto, su posición política, económica, social y hasta cultural; es infinita en la medida que no se puede vislumbrar su finitud, en un intento homogenizador cualitativo y deja éste a la imaginación infinita de cualidades del presunto "actor social".

Por el contrario, la categorización de "clases sociales" es concreta y cualitativa, en tanto que define el lugar que el sujeto histórico ocupa en el modo de producción y por tanto define su posición política, económica, social y cultural; es cualitativa en la medida que se puede avizorar su finitud en la medida que va teniendo contradicciones con otras clases sociales que ocupan un lugar distinto en el modo de producción.

establecido, no obstante que para que quede mejor entendido el concepto, me remito a continuación a la definición que se da en el *Diccionario de Autoridades* de la Real Academia de la Lengua Española.

“Camino: es la tierra hollada de los que pasan de un lugar a otro a manera de calle o lista que atraviesa los campos, y va a parar a ciertos sitios y lugares. Entre diferentes etimologías que contiene Covarrubias. Parece la más verosímil que esta voz sea arábica y venga de *Caymun que significa camino*. Del lat. *Vía*,”²⁴

Existen otras dos definiciones de caminos que para efectos discursivos, quisiera agregar. “Camino Real: se llama el más ancho, principal, fácil y cursado de los pasajeros, el más público y por eso tienen obligación las justicias de tenerle llano, y compuesto, y en partes empedrado. Llamase Real porque es público o guía a parajes grandes, y se camina por el por más conveniencia. Del lat. *Vías regia*”. Y “Camino de la Herradura: se llama el que guía más brevemente a los lugares, y que solo pueden caminar por las caballerías, por no ser a propósito para coches, ni carros. Del Lat. S [c-e] mita *Vía compendiaría*”²⁵

La necesidad de analizar cómo estaban conformados los caminos de las principales regiones con mayor capacidad productiva de la Nueva España hacia la segunda mitad del siglo XVIII, es fundamental para comprender de donde provenían las principales mercancías que circulaban en el mercado interno, y que se dirigían básicamente a la ciudad de México, para después tener un segundo plano comercial, el camino de México a Veracruz para la exportación de dichas mercancías rumbo a Europa. En este aspecto, se analizará cuál era el tiempo y las condiciones de traslado de las mercancías, lo cual tiene que ver con la industria del transporte, la cual es una rama independiente de producción; por sí misma, genera todo un proceso productivo, pero a su vez se caracteriza por formar, simultáneamente, parte de otro proceso de producción.²⁵

El punto fundamental es analizar el papel de los caminos como factor de influencia no determinante en la Revolución de Independencia; para esto es básico comprender la

²⁴ Real Academia Española, *Diccionario de autoridades*, edición facsímil., Madrid, Gredos, 2002.3t t1. pp. 92

²⁵ *Íbidem.*, pp.93

²⁵ Suárez Argüello, Clara Elena., “Los arrieros novohispanos” en Artís Espriu, et.al., *Trabajo y sociedad en la historia de México, siglos XVI-XVIII.*, México, CIESAS, 1992. Pp.218. pp. 77

importancia de las comunicaciones (los caminos son apenas un medio de comunicación) en un sistema capitalista, con lo cual me remito a la interpretación de Carlos Marx, el cual nos dice que “El capital, por su naturaleza, tiende a superar toda barrera espacial. Por consiguiente la creación de las condiciones físicas del intercambio- de los medios de comunicación y de transporte- se convierte para él, en una medida totalmente distinta, en una necesidad: la anulación del espacio por el tiempo[...]Para que el capitalista, pues, emprenda la construcción vial como negocio, a su costa, se requieren diversas condiciones, todas las cuales coinciden en ésta: que el modo de producción fundado en el capital se haya desarrollado hasta su más alto nivel”²⁶, y prosigue Marx, “El capital en cuanto tal- suponiendo que haya alcanzado la envergadura necesaria- no producirá caminos sino cuando la producción de éstos se convierta en una necesidad para los productores y, en especial, para el capital productivo mismo, lo cual es una condición para la *obtención de beneficios* por el capitalista. Entonces también el camino será rentable[...] Un camino, incluso, puede acrecentar las fuerzas productivas de tal manera que cree un tráfico gracias al cual pase a ser rentable”²⁷. De esta manera, Carlos Marx nos dice que los caminos están ligados directamente con la circulación de las mercancías, y en ese sentido “*La circulación se efectúa en el espacio y en el tiempo*. Desde el punto de vista económico la condición espacial, el transporte del producto al mercado, forma parte del proceso mismo de producción. El producto no está realmente terminado hasta tanto no se encuentre en el mercado”.²⁸

Marx nos dice que “De todo lo dicho se desprende que la circulación se presenta como proceso esencial del capital. No es posible recomenzar el proceso de producción antes de la transformación de la mercancía en dinero”²⁹

El capitalismo, en su afán de reproducir y ampliar su proceso, de manera más rápida³⁰, desarrolla medios de comunicación más efectivos, tanto caminos como medios de

²⁶ *Ibid.*, p.19

²⁷ *Ibid.*, p. 21

²⁸ *Ibid.*, p. 24

²⁹ *Ibid.*, p. 25

³⁰ “[...] no es la distancia del mercado en el espacio, sino la velocidad- en cuanto al tiempo- en que se alcanza, entonces la cantidad de productos que se pueden producir en un espacio de tiempo dado, la frecuencia con que un capital puede valorizarse en un espacio de tiempo dado, con que puede *reproducir y multiplicar* su valor, dependerá de la velocidad de la circulación, del *tiempo* en que se recorre esta última [...]” Marx Karl., *Elementos Fundamentales... Op. Cit.* p. 29

transporte, con el objeto de agilizar la circulación de las mercancías, y en la medida que las mercancías circulan de manera más rápida y segura, el proceso de la reproducción capitalista se puede llevar a cabo de mejor manera.

Creo fundamental establecer el concepto de *mercancía*, para efectos discursivos.

Carlos Marx nos dice que:

la mercancía es, en primer término, un objeto externo, una cosa apta para satisfacer necesidades humanas, de cualquier clase que ellas sean. El carácter de estas necesidades, el que broten por ejemplo del estómago o de la fantasía, no interesa en lo más mínimo para estos efectos. Ni interesa tampoco, desde este punto de vista, cómo ese objeto satisface las necesidades humanas, si directamente, como medio de vida, es decir como objeto de disfrute, o indirectamente, como medio de producción³¹

Una vez definidos someramente los caminos, analicemos el papel que toman éstos en una revolución.

Cuando una revolución se comienza a gestar y una vez llevada a la práctica, vemos que los mismos caminos que en el sistema capitalista funcionaron para acelerar la circulación de las mercancías, para mantener el orden y permitir el flujo migratorio a mayor escala, y por tanto, ampliar el proceso capitalista, son ahora utilizados exactamente con su contrario fin, es decir, que son utilizados para inhibir la circulación de las mercancías, entorpecer o cerrar la circulación a los ejércitos y fuerzas del orden estatal, aunado a que también se cerrará la circulación de personas por estos caminos que ahora son inseguros, es decir, un mismo sujeto histórico objetivo y concreto, presenta una dialéctica de surte que es en sí mismo tesis, antítesis, y síntesis del proceso histórico.³²

Evidentemente la utilización de dichos caminos no puede definirse como una determinante para llevar a cabo una revolución, pero si es un claro signo de influencia, a tal grado que podemos decir que sin la utilización de los caminos sería casi imposible llevar a cabo una revolución, ya que en todo caso, sería una revolución en abstracto, pero no en lo concreto, en donde hay mucha teoría, pero nada de práctica; los caminos se vuelven un sujeto

³¹ Marx, Carlos., *EL capital. Crítica de la economía política.*, traducción de Wenceslao Roses, México, Fondo de Cultura Económica, 18ª reimpresión, 1984. v1, pp.3

³² La dialéctica de G.W.F. Hegel, en *Fenomenología del espíritu*, 1808, concibe la realidad conformada por opuestos, de tal manera que una cosa cambia de sentido sin dejar de ser la misma, en un conflicto inevitable en la que surgen conceptos nuevos que de nueva cuenta tiene su contraposición con algo, a lo que se le llama tesis, antítesis (opuesto) y síntesis. Posteriormente, Carlos Marx retoma la misma dialéctica en el *Manifiesto del Partido Comunista*, 1848, con la cual analiza la historia de la humanidad, ya que para Marx, la confrontación entre clases sociales, es decir, entre explotados y explotadores, es el motor de la historia.

histórico objetivo y concreto, que no sin desatender las causas por las cuales surge una revolución, si se puede dar una valoración justa del papel que desempeñan los caminos en la revolución.

En el caso concreto que ocupan los caminos en esta investigación, es durante el proceso revolucionario de independencia de Nueva España, que formalmente comienza en 1808 con una revolución burguesa o como la ha denominado la historiografía independentista, un “autonomismo”, que no es otra cosa más que la reacción del andamiaje dominante conformado por la burguesía y la Iglesia novohispana ante los intentos de cambios económicos, impuestos desde la corona española por medio de las llamadas Reformas Borbónicas. Dichas Reformas se llevan a cabo durante la segunda mitad del siglo XVIII, y tienen como objeto general, obtener mayores recursos económicos de la Nueva España para financiar sus múltiples guerras en Europa. Como es conocido, el intento “autonomista”, tiene cambios en el aspecto político³³ en su intento de legitimar un gobierno novohispano, pero conserva la misma estructura económica, ante el vacío de poder del rey español.

Los caminos que fueron desarrollados durante el periodo novohispano, beneficiaron principalmente a los sectores minero y agrario, ya que eran la parte en la que se sustentaba la economía, teniendo como principal mercado a la Ciudad de México, por tanto, ésta se convirtió desde el principio del periodo novohispano en el centro neurálgico del virreinato³⁴, ya que en ella no solo se concentraba el poder político, sino que debido a ser la urbe más poblada de la Nueva España, se convirtió en el más importante mercado, pues era donde se realizaban las transacciones mercantiles, y con ello se asentaba el poder económico de la Nueva España.

La importancia estratégica de la Ciudad de México se debía en gran medida a su ubicación geográfica, teniendo un asentamiento privilegiado en el Valle de México, un territorio que formo parte de la cuenca lacustre del lago de Texcoco. Esto hacia posible que tuviera dos

³³ Rodríguez Jaime., “Nosotros somos ahora los verdaderos españoles. El proceso de la Independencia de México., en Revista Histórica XXXIV.I (2010), p.13-37.

³⁴ 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. 214 p. pp. 101

rutas principales que comunicaban con los puertos principales; hacia el Pacífico tenía el puerto de Acapulco, y para el Atlántico, tenía el puerto de Veracruz, que se convirtió en el de mayor importancia debido a que era el que comunicaba con Europa y concretamente con España.³⁵

Como lo mencioné al principio, toda cosa analizada dialécticamente, tiene una tesis, antítesis, y síntesis si dejar de ser la misma cosa. Es también el caso del capitalismo no en abstracto, sino en sus formas concretas, como los caminos, ya que en la medida en que el sistema amplía sus comunicaciones para efectos de una mejor y más rápida circulación de las mercancías, y con ello, un más rápido ciclo de reproducción capitalista ampliado, esto es inversamente proporcional a una más rápida y mejor organizada revolución que busque destruir el capitalismo mediante un ciclo de revoluciones, ya que la revolución se monta sobre el andamiaje construido por el capitalismo para atacarlo nuclearmente, que es en la inhibición de la circulación de las mercancías, provocando de esta manera un gran golpe no solo a un régimen establecido, impidiendo el abasto de las mercancías en las principales ciudades y dañando de manera seria la hacienda estatal, sino a todas las relaciones de producción implicadas en el ciclo de la reproducción ampliada del capitalismo, es decir, una afectación al capital internacional.

En el caso de la revolución de independencia, con el bloqueo de caminos se lograban hacer intercepciones de mercancías, se cortaba la comunicación oficial mediante la intercepción de correos, se cortaba el paso al ejército realista, se bloqueaban los ingresos del Estado mediante la nula recaudación del peaje, con lo que se daba pie al surgimiento del mercado de contrabando y las principales industrias novohispanas de las cuales dependía la Nueva España y en buena parte del Imperio español, como lo es la industria minería, a la cual no le eran enviados los insumos necesarios para la producción de plata como el azogue; los que llegaban a producir plata, se arriesgaban a que ésta fuera interceptada por los revolucionarios en su envío, lo que origino que el Estado se convulsionara económicamente, aunado a una carestía de productos agrícolas, ya que los caminos tomados impedían que las urbes fueran abastecidas de mercancías³⁷, reduciendo la circulación del dinero³⁸, con lo cual se desató un alza de precios, y una gran inestabilidad social.

³⁵ *Íbidem.*, pp.103

³⁷ Juan Ortiz Escamilla., “La ciudad amenazada, el control social y la autocrítica del poder. La guerra civil de 1810-1821”, *Relaciones, Estudios de historia y Sociedad*, v. XXI, Universidad Veracruzana, 2000. pp. 29 ³⁸ El dinero, en sus funciones de mediador de la circulación de las mercancías, asume el papel de medio de circulación, en Carlos Marx, *Op. Cit.* pp.74

Este capítulo tiene por objeto ofrecer un análisis de los distintos enfoques bajo los cuales ha sido abordada la historia de los caminos. Con base en la revisión historiográfica que he realizado, he podido tener apenas un acercamiento a los diferentes elementos desde de los cuales han sido abordados los caminos. Entre estos factores que constituyen el estudio de la historia de los caminos en la Nueva España tenemos las distancias, la población, la orografía, la hidrografía y la inseguridad.

Para abordar esta historia de los caminos, es preciso señalar cuáles fueron los principales, con base en la importancia que tenían en la sociedad novohispana.

Los caminos más importantes en la Nueva España fueron el de México-Veracruz, México-Acapulco, México-Tierra Adentro y México-Oaxaca. Dicha importancia es proporcionada por la misma historiografía de la cual hemos dado cuenta en el capítulo anterior, basada principalmente en el aspecto económico. En la figura 1 se puede corroborar lo anterior, revisando el andamiaje caminero construido por la sociedad novohispana, para conectar los centros agrícolas, mineros, ciudades y puertos.

A continuación, daré una breve descripción de lo que menciona la historiografía con relación a la importancia de estos caminos.

El camino de México-Veracruz fue trazado por la ruta que siguió Cortés con su ejército desde la primera Villa Rica de la Veracruz a la isla de Tenochtitlan,³⁶ esto lo relató en la segunda carta de relación (fecha el 30 de octubre de 1520)³⁷ que el mismo Cortés elaboró, con la finalidad de mantener informado al rey Fernando el Católico, y por ende, obtener legitimidad de su gobierno en las nuevas tierras. Por tanto, la importancia económica de esta ruta radicó en que comunicaba con España, el principal mercado del virreinato, destino de exportación de la mayoría de mercancías novohispanas, a la vez que se importaban, circulaban y se distribuían otras tantas mercancías.

La importancia económica del camino México-Acapulco, radicó en que tenía una actividad comercial importante con el mercado asiático. Por medio del puerto de Acapulco, llegaban diversas mercancías provenientes de China, de las Filipinas y del virreinato del Perú³⁸.

El camino de México-Tierra Adentro fue importante ya que por él circulaban todas las mercancías mineras (oro y plata) para llegar a la capital, y de ahí partir a Veracruz con rumbo a Europa. Además, por esta ruta llegaban todas las semanas a la Ciudad de México miles de mulas que venían de Chihuahua y Durango, con barras de plata, cuero, sebo, harina y un poco de vino del paso del norte (Cd. Juárez)³⁹

Finalmente, el derrotero Antequera-Puebla-Veracruz, tenía una importancia económica para la Nueva España, en la medida en que por él circulaban la grana de Oaxaca y el añil de Guatemala, la segunda y tercer mercancía de exportación respectivamente, del virreinato.⁴⁰

³⁶ FlorescanoMayet, Sergio, *El camino México-Veracruz en la época colonial*, México, Universidad Veracruzana, 1987, 120 pp. p.17

³⁷ Cortés Hernán, *Cartas de relación*, Madrid, Promo Libro, 2003, 458pp. p.83

³⁸ Long Janet y Attolini Lecón, Amalia (coords.) *Caminos y mercados*, México, UNAM/INAH, 2010, 690pp. p.593

³⁹ Ortiz Hernán, Sergio, *Caminos y transportes en México: Una aproximación socioeconómica, fines de la colonia y principios de la vida independiente*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Fondo de Cultura Económica., 1994. 214 pp. p.110

⁴⁰ Con respecto a la importancia de exportación de la grana y el añil, véase: Del Valle Pavón, Guillermina, "El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795" en Ludlow Leonor y Jorge Silva Riquer, *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno.*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM, 1993, 506pp. p.177. Sin embargo, Alejandro de Humboldt señala que en efecto, la importancia de la grana era la segunda mercancía exportadora, pero al añil lo ubica en el quinto lugar de importancia exportadora, por debajo del azúcar y las harinas. en: Humboldt, Alejandro de, Estudio preliminar, revisión del texto, cotejos, notas y anexos de Juan Ortega y Median, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Porrúa, 1966, 696pp. p. 479-480.

El desarrollo económico, social y político del virreinato hacía necesario el mejoramiento de los caminos indígenas y la creación de otros, debido a que aquellos resultaban técnicamente inadecuados para los medios de transporte implementados por los españoles, como es el caso de las carretas, aunque los atajos de mulas circulaban por las vías peatonales indígenas, con todo y los riesgos que esto representaba.

Las carretas eran utilizadas principalmente en todo lo largo del camino de Tierra Adentro y sus diversas ramificaciones en la meseta, en donde se podía encontrar “carros de dos ruedas, herederos de los que circulan en la misma época en Andalucía, rudimentarios, pesados, cubiertos de basta consarga⁴¹ de Michoacán y con ruedas de hierro que les permitían resistir la rudeza de una red de caminos a menudo improvisada, por no decir, inexistente.”⁴²

Como ya se ha mencionado, las características de los transportes determinaron el tipo de camino necesario para que se pudiera llevar a cabo la circulación. Desde luego la geografía influye en cada región, ya sea que ésta sea aprovechable –como en el caso de los ríos, siempre y cuando tengan condiciones para tales efectos– o bien, sea una limitante.

Las innovaciones técnicas de transportes que se gestaron en Europa, principalmente en Inglaterra a principios del siglo XIX (como la aplicación de la máquina de vapor en el ferrocarril), no llegaron, ni se gestaron en la Nueva España durante el mismo periodo. Los principales transportes novohispanos que prevalecieron durante el último tercio del siglo XVIII y principios del XIX fue el coche de cuatro ruedas⁴⁶, en el que iban enormes caravanas repletas de mercancías y pasajeros, recuas de mulas llevando a lomo las contribuciones, rebaños de ovejas y otros animales, además de viajeros a pie o a caballo, todos custodiados por fuertes escoltas y a veces por un batallón o regimiento de caballería completo.

Según Alejandro de Humboldt, en el coche de cuatro ruedas se viajaba en todas direcciones, desde la capital novohispana hasta Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid, Guadalajara y Perote; sin embargo, el mal estado de la mayoría de los trayectos impedía aún el transporte comercial en gran escala, que seguía realizándose penosamente con “millares de caballos y mulas” formados en largas recuas que cubrían las rutas

⁴¹ Tela cuyo tejido forma líneas diagonales.

⁴² Calvo, Thomas, *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*, México, Universidad de Guadalajara/Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1997, p.36 ⁴⁶Humboldt, Alejandro de., *Op. Cit.* p. 463

mencionadas, llevando a cuestras, entre otras cosas, oro y plata con destino a la metrópoli. Para tal acarreo se empleaba a un gran número de mestizos e indios que preferían esta ocupación a cualquier otra y pasaban la “noche al raso o en tambos o casas de comunidad que están construidas en medios de los pueblos para la comodidad de los viajeros, las caballerías pacen libremente en las sabanas, pero cuando las grandes sequías hacen desaparecer las gramíneas, se les da maíz en yerba (zacate) o en grano.

Hay que señalar que el transporte de mercancías fue mayor al de pasajeros, ya que éstos últimos solo tenían tres alternativas para viajar: en carreta o carretón, lomo de caballo o mula y a pie. Para la gran mayoría de la población novohispana, por los bajos salarios prevalecientes, el viajar a pie era la opción más viable debido a los altos costos del transporte. Al respecto, John Coatsworth mencionó que entre 1877 y 1882, de un total de seis millones de viajeros, un 68% caminaba, 25% montaba y solamente 6% lo hacía en diligencias.⁴³ Si bien el periodo es a finales del siglo XIX, nos proporciona una idea sobre la posibilidad de que las cifras tengan similitud con el periodo estudiado. Por lo que se concluye que sólo viajeros con posibilidades económicas podían viajar en carreta o carretón y la gran mayoría lo hicieron a pie o en mula.

A continuación, se expone la figura 1, un mapa obtenido del Atlas histórico del Instituto de Geografía de la UNAM el cual se bajó en línea de su página www.ig.unam.mx, en el que se pueden observar los principales caminos de la Nueva España durante el siglo XVIII, y cómo estos conectan mediante ramales de caminos a los distintos sectores agrícolas y mineros.

⁴³ Coatsworth, John., Crecimiento contra desarrollo: el impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato., México, SEP, 1976, p.68-69



2.2 Las distancias

La distancia que había entre cada una de las poblaciones novohispanas durante el periodo colonial, se extendió en la medida que se desarrollaron nuevos centros productivos, principalmente mineros, con sus respectivos asentamientos humanos, pero a la vez, estaban lejos de la capital virreinal.

Para dar cuenta de las distancias entre las ciudades novohispanas, la propuesta sería hacerlo con base en las fuentes historiográficas de la época, ya que en la actualidad las distancias son tomadas con base en carreteras actuales o líneas ferroviarias las cuales han implementado una serie de técnicas en la construcción que han hecho posible atravesar cerros y montañas y así reducir la distancias, con lo cual, sería anacrónico hablar de estas distancias para referirnos a nuestra época de estudio. Creo también importante para tener una aproximación de las distancias, dar cuenta de la historiografía de viajeros decimonónicos en la Nueva España, los cuales centran su narración más en las condiciones de viaje sin perder de vista sus aportaciones al tema de la distancia que medían más en tiempo de recorrido que en leguas o kilómetros.

Propongo que la fuente para el conocimiento de las distancias sea Alejandro de Humboldt. A continuación, me remito a las distancias expuestas en el *Atlas geográfico y físico del Reino de la Nueva España*, donde el autor proporcionó el itinerario del camino de México a Acapulco:

Será útil, para el conocimiento detallado del país, añadir las distancias que los indígenas, sobre todo los muleros, que van, por así decirlo, en caravana a la gran tierra de Acapulco, cuentan de un poblado a otro. Conociendo la verdadera distancia de la capital al puerto, y suponiendo un tercio más para los rodeos de un camino bastante derecho y de acceso fácil, se hallará el valor de las leguas utilizadas en éstas comarcas. Es evidente que la gente acorta las leguas a medida que aumentan las dificultades del camino. No obstante, en circunstancias iguales, puede tenerse cierta confianza en las estimaciones de los muleros sobre distancias comparadas; ignoran si sus bestias de carga recorren dos o tres mil metros en el espacio de una hora, pero una larga costumbre les ha enseñado a juzgar si una distancia es de un tercio, un cuarto o el doble de la otra.⁴⁴

El itinerario de los arrieros novohispanos al que hizo referencia Humboldt, era sobre el camino México-Acapulco:

⁴⁴ Alejandro de Humboldt, *Atlas geográfico y físico del Reino de la Nueva España*, introducción Elías Trabulse, México, Siglo XXI/UNAM/IIB/BN, 2003, 149 pp. Ilustraciones y mapas. p. 42

Los muleros mexicanos calculan que el camino de Acapulco a México tiene ciento diez leguas. Cuentan de Acapulco al paso del Aguacatillo, 4 leguas, el Limón, 3 leguas. Los dos Arroyos, 5; Alto de Camarón, 4; La Guarita de los dos caminos, 3; La Moxonera, 1/2; Quaxiniquilapa, 2 1/2; Acagüisotla, 4; Mazatlán, 4; Chilpancingo, 4; Sumpango, 3; Sapilote, 4; Venta Vieja, 4; Mescala, 4; Estola, 5; Palula, 1 1/2; la tranca del conejo, 1 1/2; Cuagolotal, 1; Tuspa o pueblo nuevo, 4; los amates, 3; Tepetlalapa, 5; Puente de Istla, 4; Alpuyeco, 6; Xuchitepeque, 6; Cuernavaca, 2; S. María, 3/4; Guchilaque, 2 1/2; Sacapisca, 2; La cruz del marquez, 2; el Guarda, 2; Axusco, 2; San Agustín de las cuevas, 3; México, 4; en este diario de ruta los números indican cuantas leguas hay de un lugar al que procede inmediatamente. Otros cuadernos que se les distribuyen a los viajeros que llegan por el mar del Sur, ya sea de las Islas Filipinas, o del Perú, evalúan la distancia total en 104 o 106 leguas. Ahora bien, es línea recta según mis observaciones es de 151 766 toesas.⁴⁵

Ahora bien, el mismo Humboldt, en el *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, dijo que la distancia en el camino de México-Acapulco era de 72.5 leguas. Recordemos que un camino es una construcción social histórica, por lo que el referente de los muleros, era importante por su itinerario.

En el caso concreto del camino México-Veracruz, Humboldt menciona que:

También el camino hacia el Asia es bien diferente del que mira hacia Europa. En el espacio de 72,5 leguas que hay en la línea recta desde México a Acapulco, no se hace sino subir y bajar, y se pasa a cada instante de un clima frío a regiones sumamente calientes. Sin embargo, no es difícil habilitar el camino a Acapulco para carruajes. Por el contrario, de las 84,5 leguas que se encuentran desde la capital a Veracruz, las 56 las ocupa el gran llano de Anáhuac; lo demás del camino es una bajada penosa y continua, especialmente desde la pequeña fortaleza de Perote hasta la ciudad de Jalapa, y desde este sitio, que es uno de los más hermosos y más pintorescos del mundo habitado, hasta la Rinconada. La dificultad de esta bajada es la que encarece la conducción de las harinas de México a Veracruz, y la que hasta ahora impide que rivalicen en Europa con las harinas de Filadelfia.⁴⁶

Con respecto a las distancias de México-Tierra Adentro, Humboldt mencionó que era de 500 leguas hasta Santa Fé⁵¹, y finalmente del camino de Antequera-Puebla-Veracruz no proporcionó ningún dato.

⁴⁵ *Ibid*, p.42. Una toesa era una antigua medida de longitud francesa, equivalente a 1.949 m. Por lo que el cálculo de la distancia según Humboldt para el camino México-Acapulco en línea recta era de 53.08 leguas.

⁴⁶ Humboldt, Alejandro de, *Ensayo Político...Op. Cit.* p. 23

⁵¹ *Ibidem*, p.20

Ahora que ya tenemos las distancias, necesitamos saber qué tiempo se tardaban en recorrerlas; el tiempo de recorrido estaba en función del tipo de transporte implementado. Como ya lo he mencionado, existían tres maneras de viajar: en carretas, a lomo de mula y a pie. Me concentraré en las primeras dos, porque ambas comparten el común denominador de transportar mayoritariamente mercancías. Al respecto, existen varios datos:

En el siglo XVII las pesadas carretas que circulaban por los caminos del norte necesitaban a veces de tres o cuatro meses de la estación seca para recorrer la distancia que separaba a la capital de la Nueva España de las minas de Santa Bárbara y Parral y más aún para llegar a Nuevo México.⁴⁷

Alperovich, retomando como fuente a Alejandro de Humboldt, mencionó que “el viaje de la capital a Texas llevaba, según Humboldt, unos dos meses y medio y hasta Monterrey se necesitaba, en la buena estación del año, de dos y medio a tres meses, pero en invierno, en época de lluvias, se requería mucho más tiempo. Las mercancías se transportaban habitualmente en caravanas de bestias de carga.”⁴⁸ La ruta entre México y Veracruz se recorría en 22 días en tiempo seco y en no menos de 35 días durante las lluvias; el precio de transporte a lomo de mula – el único posible- era de 11 pesos por carga,⁴⁹ una carga en mula era de hasta 150 kgs en terreno plano y sólo 90 o 100 kgs. en terrenos montañosos.⁵⁰ Aparte del tiempo que tardaban las mercancías en recorrer los caminos, podemos ver también lo costosos que eran los transportes.

Al respecto, Emilio Duhau dijo: “Las caravanas de carretas que hacia 1727 unían a México con los centros mineros del norte, demoraban de 3 a 4 meses en el trayecto de la Ciudad de México a Chihuahua, y esto en condiciones óptimas”⁵¹.

Ahora, para efectos de comparación, expondré los tiempos de recorrido en los caminos europeos en la época similar, principalmente en Inglaterra: “en Inglaterra, en 1754

⁴⁷ Benítez, JoséR. *Historia gráfica de la Nueva España*, pp.122-123, “Los caminos reales de la Nueva España”. Caminos de México. Revista GoodrichEuzkadi, 1956, año 4, núm. 20 Citado en Semo, Enrique, *Historia del capitalismo en México. Los orígenes. 1521-1763*, México, Era, 4ª edición, 1975. 281 pp.p.51-52

⁴⁸ Alperovich, M. S, *Historia de la Independencia de México(1810-1824)*, Traducción del ruso, Adolfo Sánchez Vázquez, México, Grijalbo, 1967., 354pp. p. 85

⁴⁹ 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. 214 pp. p. 48

⁵⁰ Semo Enrique, *Historia del capitalismo...Op. Cit.* p.51

⁵¹ Duhau, Emilio, *Mercado interno y urbanización en el México colonial*, México, UAM/Gernika, 1988, 306p. p. 122

se necesitaban cuatro días para ir de Londres a York”⁵²: “En 1785 se podía ir de Londres a Newcastle en tres días solamente,”⁵³ la distancia entre Londres y Newcastle es de 453 km. Phyllis Deane menciona que “en 1740, el viaje de Londres a Birmingham se hacía en dos días; en cambio en 1780, en diecinueve horas.”⁵⁴

Como se ve, los tiempos de recorrido de viaje novohispanos e ingleses, eran diferentes, pero sobre todo, respondían a diferentes necesidades de sus sociedades.

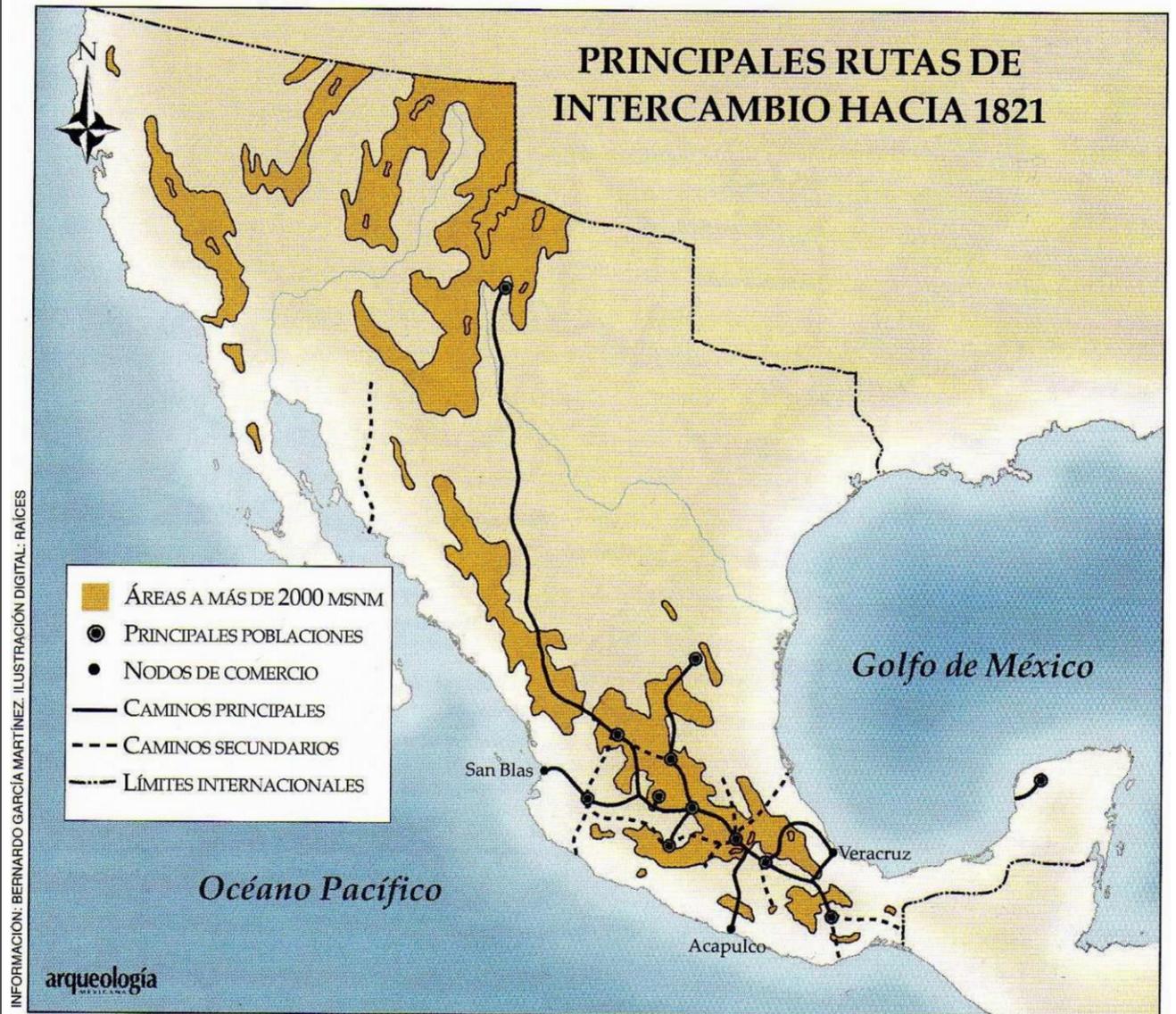
⁵² *Ibidem.*, p.176

⁵³ *Ibidem.*, p.176

⁵⁴ Deane, Phyllis., *La primera revolución industrial.*, Trad. Solé-Tura, Barcelona, Península, 1977, 334pp, p.8485

Figura 2. Mapa tomado de: García Martínez, Bernardo, "La conformación del espacio novohispano" en *Arqueología mexicana*, septiembre-octubre 2006, vol. XIV, Núm. 81

DOSIER



El mapa de las principales vías de comunicación de México al momento de su independencia refleja los rasgos generales del poblamiento y las características sobresalientes de la estructura del espacio novohispano: la concentración de poblaciones y caminos en las tierras altas del México Central, la espina dorsal del "Camino de Tierradentro", la falta de comunicación hacia las regiones del Caribe y Centroamérica, y la casi nula ocupación de las costas (donde las pocas poblaciones sólo eran puntos de enlace comercial).

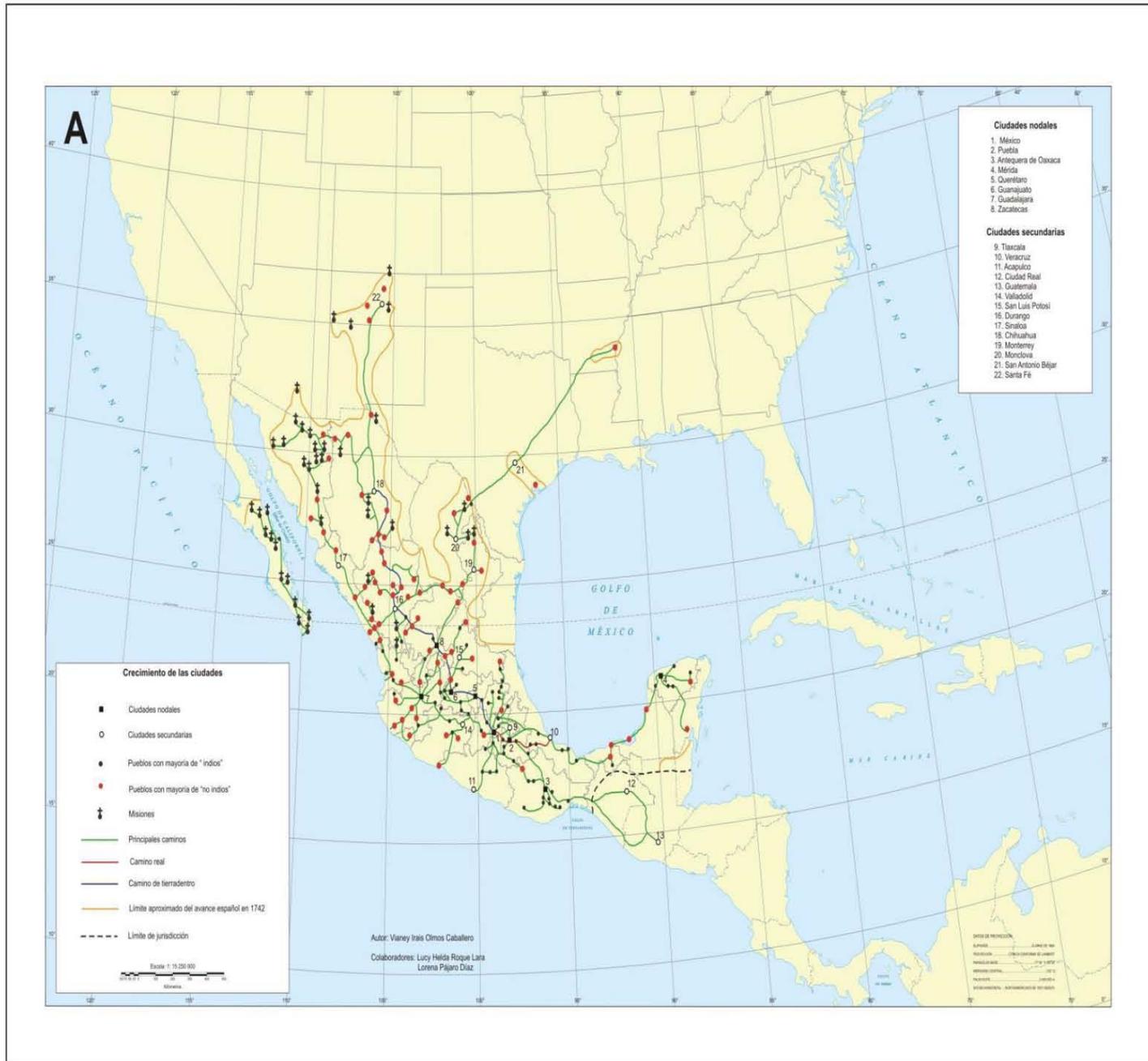


FIGURA 3. En este mapa se observa la dispersión de ciudades unidas por caminos novohispanos a principios del siglo XIX. Mapa tomado de www.ig.unam.com.mx

2.3 Listado de la población existente según el censo de 1793

Como se mencionó en el apartado anterior, las distancias entre las poblaciones con relación a la capital novohispana, se extendieron durante la época colonial en la medida que se fueron descubriendo centros de producción –principalmente mineros– lo que generó nuevas poblaciones. Me enfocaré en el último censo que se realizó a finales del siglo XVIII elaborado también por Humboldt, ya que el número de población de las intendencias, ayudará a cuantificar los mercados, pero no sólo eso, sino que también se podrá saber cómo se encontraba distribuida la población en el territorio de la Nueva España. Hay que recordar lo que dijo Ángel Bassols: “las vías de comunicación se estructuran sobre bases económicas y sociales con un claro efecto en la configuración de la red nacional”⁵⁵En ese sentido, a continuación expongo la lista con el nombre de las intendencias y el número de población, y más adelante, con ayuda de la figura 4, se podrá observar la distribución de dichas poblaciones en el territorio novohispano.

| Intendencia | Población |
|------------------------|-----------------------|
| México | 1, 162 856 habitantes |
| Puebla | 566,443 habitantes |
| Oaxaca | 411, 366 habitantes |
| Valladolid | 289, 314 habitantes |
| Guanajuato | 397, 924 habitantes |
| San Luis Potosí | 242, 280 habitantes |

⁵⁵ Citado en Delgado Javier., *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades.*, México, UNAM/ Plaza y Valdés., 1ªreimpresión 2003, 221p. (Colección ciudad y región) p. 32

| | |
|---|-------------------------------|
| Zacatecas | 118, 027 habitantes |
| Durango | 122, 866 habitantes |
| Sonora | 93, 396 habitantes |
| Nuevo México | 30, 953 habitantes |
| Las dos Californias | 12, 666 habitantes |
| Yucatán | 358, 261 habitantes |
| Total de población | 3, 865, 529 habitantes |
| Estimación de Revillagigedo para la Intendencia de Guadalajara | 485, 000 habitantes |
| Estimación para la Intendencia de Veracruz | 120, 000 habitantes |
| Provincia de Coahuila | 13, 000 habitantes |
| Resultado final aproximado del censo de 1793 | 4, 483, 559 habitantes |

Cuadro 1. Tomado de Humboldt, Alejandro de., *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España.*, México, Porrúa, 1966. 696p. p.38

El suroeste, Oaxaca y Chiapas, que eran zonas con población indígena y unas cuantas villas donde habitan españoles y criollos, sólo tenían un camino transitable que lo ligaba con la capital, y un ramal que iba al puerto de Veracruz desde Tehuacán. En el

sureste, la península de Yucatán, era como una isla rodeada de mar y selva que solo establecía contacto marítimo con el centro, vía Veracruz. En una situación semejante se encontraban las fajas de ambas costas, que por sus climas e insalubridad se mantenían despobladas.⁶¹

Como se puede apreciar en el mapa y con el censo de población de 1793, se observa que la concentración de habitantes se encontraba en la zona central de la Nueva España, por tanto, existía una mayor interacción comercial en dicho centro, con sus diferentes mercancías, a la inversa, se aprecia que el norte era y que incluso, había grupos indígenas que permanecían en constante resistencia.

El mayor flujo de mercancías que circulaban por los caminos estaban en la zona centro de la Nueva España, también existían caminos que comunicaban con las intendencias del norte y sur de Yucatán, pero debido a su lejanía y por la poca densidad de población, a veces, para los comerciantes, no era rentable movilizar mercancías a grandes distancias, pues éstas no eran de mucho valor, aunado a que el medio de transporte empleado era el atajo de mula, por lo que en algunas ocasiones, costaba más lo que consumían las mulas, que lo que trasladaban en sí.

⁶¹Florescano, Enrique (Coord.) Ávila, Alfredo, Juan Ortíz Escamilla y J. Antonio Serrano., *Actores y escenarios de la Independencia. Guerra, pensamiento e instituciones, 1808-1825.*, México, FCE/Museo Soumaya., 2010, 369pp, p.31

POBLACIÓN DE LA NUEVA ESPAÑA, 1803

H III 9



2.4 Orografía e hidrografía en la Nueva España como un factor límite para los caminos

La historiografía sobre los caminos, también ha dado cuenta de las dificultades naturales por las cuales se han desarrollado las diferentes rutas. Estas adversidades naturales fueron principalmente la orografía y la hidrografía, las cuales, acentuaron la complejidad del desarrollo de los caminos, ya que éstos tuvieron que pasar por numerosas montañas y cordilleras y ríos muy caudalosos; en el caso de la Nueva España esto fue lo que muchas veces determinó el uso de la mula para cruzar y poder llegar a ciertos lugares.

Como lo vimos en el apartado referente a las distancias, el tiempo de recorrido estuvo determinado, en efecto, por el medio de transporte empleado, aunado a las variantes del espacio que existieron en las diferentes regiones. En éste apartado se analizará, cómo fueron esas variantes en el espacio a principios del siglo XIX.

Enrique Semo menciona con respecto a la limitante orográfica de los caminos lo siguiente:

Se hicieron algunos trabajos de acondicionamiento en las arterias que unían a la ciudad de México con los principales puertos y centros mineros. Sin embargo, las dificultades naturales eran grandes e incluso en términos de la época, los caminos eran malos. Los caminos reales estaban llenos de pedregal, barrancos y escarpadas cuestas; los puentes eran escasos y muchos de los ríos -a veces peligrosos- debían cruzarse con balsas. Existían además muchos caminos secundarios, cuya condición era aún más deplorable.⁵⁶

Para comparar mejor la situación natural de los transportes en la Nueva España con la dificultad económica que representaban, es preciso contrastar en este caso con Europa; al respecto, Enrique Semo menciona que:

⁵⁶ Semo, Enrique, *Historia del capitalismo...Op. Cit*, p.51

En Europa, hacia el siglo XVII, un carro tirado por 4 a 6 caballos mueve una carga mínima de 1.5 toneladas y en regiones planas hasta 3 ó 4 toneladas. Una mula en cambio, cargaba hasta 150 kgs. en terreno plano y sólo 90 o 100 en las regiones montañosas. El transporte era sumamente lento y cuando se quería aumentar la velocidad había que disminuir la carga. Por eso, los caminos del centro requerían una gran cantidad de animales. Hacia finales del siglo XVIII el comercio de Veracruz movilizaba 70 000 y el de Acapulco 75 000. La cuantía de los animales de carga utilizados reducía el fondo de cereales que podía ser consumido e influía no poco en agravar las frecuentes hambrunas que diezaban la población del país.⁵⁷

A principios del siglo XIX Alejandro de Humboldt visitó la Nueva España y con base en estudios existentes por parte de algunos científicos novohispanos, recopiló información que posteriormente complementó con sus recorridos por el virreinato, para ampliar y aportar a la época una de las obras cumbres en las cuales se abordan diversos aspectos de carácter político, social, económico, geográfico y estadístico: *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*.

En el caso que nos ocupa, es importante rescatar lo que Humboldt mencionó con referencia a los principales caminos novohispanos y las dificultades naturales que existían para su construcción con la finalidad que se pudiese dar una mayor y mejor circulación de mercancías que conectara a Asia con Europa. Con respecto a la orografía novohispana, Humboldt dijo que:

La nivelación barométrica que hice desde México hasta Guanajuato, prueba cuán favorable es la configuración del suelo en lo interior de Nueva España al transporte de los frutos, a la navegación y aún a la construcción de canales [...] Por el contrario, los cortes transversales, trazados desde el mar del Sur hasta el océano Atlántico, ponen de manifiesto las dificultades que opone la naturaleza a la comunicación del reino y las costas, pues presentan por todas partes una enorme diferencia de nivel de temperatura, mientras que de México hasta la Nueva Vizcaya conserva el llano o mesa igual altura consiguientemente un clima más bien frío que templado. Desde México hasta Veracruz el descenso es más corto y rápido que desde el mismo Acapulco. Podría decirse que aún la naturaleza ha dado al país una mejor defensa militar contra los pueblos de Europa, que contra los ataques de un enemigo asiático; pero la constancia de los vientos generales, o alisios, y la gran corriente de rotación continua entre los trópicos, hacen nulo casi cualquier influjo político que en la serie de los siglos quisiesen ejercer la China, el Japón o la Rusia en el Nuevo Continente.⁵⁸

⁵⁷ *Ibidem.* p.51

⁵⁸ *Ibidem.* p. 22

Es decir, puso de manifiesto las dificultades que existían para comunicar al puerto de Veracruz con el de Acapulco, debido a que se atravesaban las dos cordilleras montañosas. Pero continuó describiendo los caminos que van de México a ambos puertos:

Dirigiéndose desde México hacia el E. por el camino de Veracruz, hay que caminar 60 leguas marinas para encontrar un valle cuya parte más baja está elevada menos de mil metros sobre el océano, y en el cual, por consecuencia necesaria, no pueden vegetar los robles. En el camino de Acapulco, bajando desde México hacia el mar del Sur, se llega a esas mismas regiones templadas en menos de 17 leguas de camino. La pendiente oriental de la cordillera es tan rápida, que en empezando a bajar del gran llano central, se continúa bajando hasta llegar a la costa oriental.⁵⁹

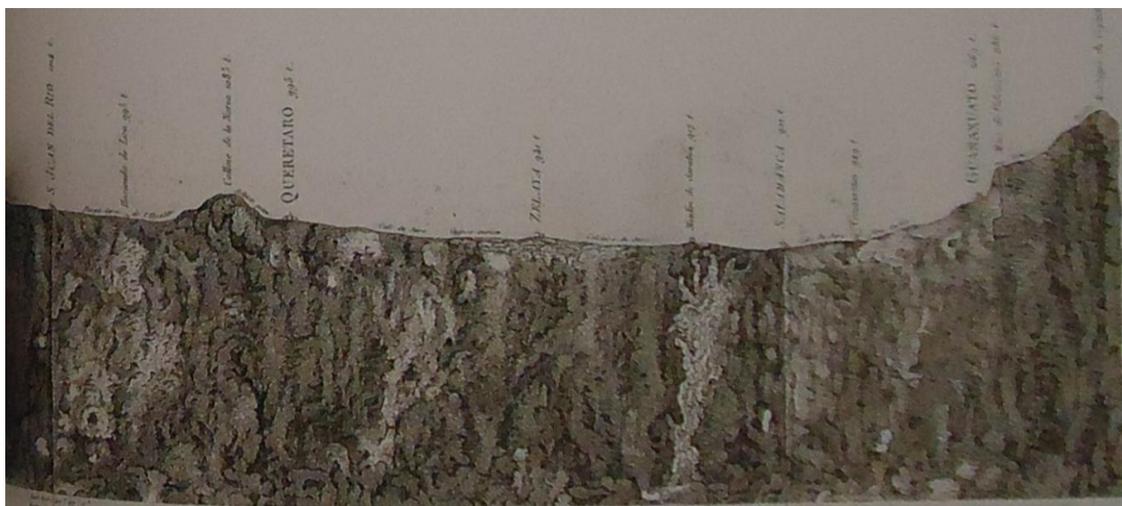
Con respecto al proceso cartográfico en la Nueva España, se considera que Humboldt presentó una de las mejores aportaciones al conocimiento del virreinato, que fue el levantamiento de la *Carta general*. Se fundamentó con observaciones astronómicas, operaciones geodésicas e itinerarios, así como en la comparación crítica de numerosas fuentes manuscritas históricas, geográficas y cartográficas. A continuación, muestro la imagen del perfil del camino de Acapulco-México-Veracruz.

⁵⁹ *Ibíd*, p 22



Figura 5 Plano físico de la Nueva España. Alexandre de Humboldt. En *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, 1822. Biblioteca Nacional de España.

Lo importante de esta imagen (figura 5), es el perfil orográfico del camino Acapulco-México-Veracruz. Como se puede percibir, es muy accidentado, sobre todo en la parte de Acapulco a México; pareciera que el camino rumbo a Veracruz es estable, pero al llegar a la altura de Perote se vuelve muy precipitado hacia la costa, en el camino de México a Veracruz.



A

B

C

Figura 6. Plano físico de la Nueva España. Alexandre de Humboldt. En *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, 1822. Biblioteca Nacional de España.

En la figura 5, se aprecia que la orografía de San Juan del Río hasta Querétaro era de una manera casi llana, a excepción de una pendiente muy ligera y que no era prolongada (A). Después de Querétaro hasta Salamanca, la orografía era muy plana, no presentaba ninguna inclinación de consideración (B). De Salamanca para Guanajuato se pronunciaba una cuesta prolongada, pero que no era de consideración para el transporte de mercancías. Este tramo, formó parte del camino Real de Tierra Adentro, era muy importante porque comunicaba a la capital del virreinato con los Reales Mineros del norte, de donde se extraía la principal fuente de financiamiento para gobierno Novohispano, pues los diferentes minerales ahí extraídos, eran la principal mercancía de exportación que salía por el puerto de Veracruz rumbo a Europa. Por esta razón, es importante conocer las fuentes con las que se contaba en la época, así como las dificultades orográficas que se presentaban para transportar con éxito las mercancías.

Sobre las condiciones naturales de camino de Antequera-Puebla-Veracruz, Humboldt refirió lo siguiente:

El suelo montañoso de la provincia de Oaxaca, presenta notable contraposición con el de las provincias de La Puebla, México y Valladolid[...] La cordillera de montañas de la formación de trapp no vuelve a empezar sino hasta el S.E. en las costas occidentales del reino de Guatemala. No conocemos la altura de ninguno de los picos graníticos de las intendencias de Oaxaca. Los habitantes de este hermoso país tienen el cerro de Zempoaltépetl, cerca de Villa Alta, por uno de los más elevados, desde el cual se ven los dos mares. Con toda esa extensión de horizonte no indicará más que una altura de 2, 350 metros. Se pretende que se disfruta de este mismo espectáculo respetable en la Gineta, que está en el confín de los Obispados de Oaxaca y de

Chiapas, a 12 leguas de distancia del puerto de Tehuantepec, en el camino real que va de Guatemala a México.⁶⁰

Lo anterior deja ver que, por las sierras de la Intendencia de Oaxaca, era compleja la circulación de mercancías por el camino Real que va a Puebla y de ahí a Veracruz. No obstante dejó el precedente de que por Tehuantepec se podían conectar los dos mares, el Pacífico y el Atlántico.

Según el geógrafo Vidal de la Blache (1845-1918), fundador de la escuela francesa de geografía, “la naturaleza del relieve y los obstáculos que impone, contribuyen, recurriendo a la memoria culturalmente adquirida, a fijar la ruta y deciden los modos de transporte.”⁶¹

Vidal expuso que en las regiones accidentadas triunfó la mula, superior a muchos de sus rivales como el buey, el caballo, el camello y el yak; ya que ella, dio origen al camino mulero escarpado y estrecho. Basta recordar el tráfico comercial entre los incas, quienes a pocos años de sufrir la conquista, reemplazaron las llamas, utilizadas como vehículos de transporte, por las recuas de mulas. En el siglo XVIII, una buena parte de la economía del virreinato del Perú dependió de las recuas de mulas para el establecimiento de su comercio con otros virreinos. En Antioquia, la documentación colonial mostró cómo los comerciantes de la carrera y los que traficaban con mercancías y esclavos introdujeron desde Lima y Quito telas, vinos, nueces, pasas, resmas de papel, vituallas y ropa de la tierra a lomo de mula.⁶²

2.5 Hidrografía

⁶⁰ *Ibidem*, p. 170-171

⁶¹ Jiménez Meneses Orián y Gutiérrez Flórez Felipe, “Caminos, rutas y técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación” en Jiménez Meneses Orián, *et. al.*, *Caminos, rutas y técnicas: huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquia*, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, 2005, 281 pp. p.57

⁶² *Ibidem.*, p. 112

La historiografía sobre los caminos, está relacionada, en algunos estudios de caso con la utilización de los ríos novohispanos, en tanto ambos son vistos como vías de comunicación y de intercambio de mercancías. Por ejemplo, lo mencionado por José Alfredo Uribe Salas:

Nueva España carecía de vías fluviales naturales de la misma magnitud que en los Estados Unidos de América. Algunos tramos de los ríos que bajaban de la meseta central hacia el Golfo o al mar Pacífico eran aprovechados localmente para transportar productos y mercancías, pero su significado en las transacciones comerciales del país, eran nulas o apenas visibles.⁶³

La ventaja de los ríos navegables era que se podía transportar muchas más mercancías de lo que cargaban los tlamemes o las mulas y en menor tiempo, pues la velocidad era mayor, aunado a que era mucho más barato.

Los ríos, en algunas regiones de Europa, durante la segunda mitad del siglo XVIII, específicamente en Sicilia, también eran un reto. Cuando Goethe viajó por Sicilia, en 1787, se encontró con que incluso, en las carreteras principales, los ríos solo podían cruzarse vadeándolos; hubo un punto donde no hubiera podido seguir, si no hubiera sido porque lo llevaron en andas a través del río una fila de fornidos campesinos.

La vía más barata para transportar mercancías pesadas y voluminosas era por agua; en ese sentido Inglaterra contaba con grandes ventajas porque su territorio era estrecho e insular y poseía una considerable longitud de vías fluviales, que si bien no todas naturalmente navegables, se convertían fácilmente en tales. La ruta marítima fue la principal carretera de las islas británicas durante el siglo XVIII, era una ruta que requería muy pocos gastos de conservación, con excepción de las instalaciones portuarias.⁶⁴

En Inglaterra, la navegación de cabotaje era un gran recurso para que se diera la revolución industrial, ya que una gran flota de barcos de al menos de doscientas toneladas,

⁶³ Uribe Salas, José Alfredo, "El río Mezcala-Balsas: propuesta regional para la comunicación interoceánica en el siglo XIX" en Uribe Salas, José Alfredo y Eduardo Miranda Arrieta, *Las utopías del Balsas. Historias de una propuesta regional de comunicación interoceánica*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1995. p.18

⁶⁴ Deane, Phyllis, *Op. Cit.*, p.86

recorría la costa oriental entre los puertos escoceses y Newcastle, Hull, Yarmouth y Londres; transportaba carbón, piedras, pizarra, arcilla y cereales. Dichas mercancías transportadas por las fangosas carreteras de Inglaterra del siglo XVIII habrían costado una fortuna.⁶⁵

En la Nueva España, la navegación de cabotaje era casi nula, a excepción del intercambio entre el puerto de Veracruz y Yucatán, pero no hubo planes ni inversiones en ese rubro, por lo que prácticamente el intercambio de mercancías fue vía terrestre.

Los puentes constituían la solución ideal para el cruce de los ríos novohispanos, pero implicaban unas técnicas y unos recursos materiales difíciles de obtener en un territorio tan extenso y despoblado, sobre todo en el norte. Además con la construcción no se terminaba todo, había que tomar en cuenta el costo del mantenimiento, pues la violencia de algunos ríos resultaba un problema.⁶⁶

En algunas ocasiones, a falta de puentes para cruzar los ríos, era preciso echarse literalmente al agua, o más bien, usar los medios rudimentarios que se encontraban a la disposición de los viajeros y de las recuas.⁶⁷

Pero la dificultad de los ríos, la falta de inversión y los malos caminos, no eran problemas exclusivos de la Nueva España, también estaban presente en España, ya que todos los viajeros se quejaban en el siglo XVIII de las posadas españolas, porque estaban sucias y eran inhospitalarias, además únicamente se conseguía una cama en el suelo y no había comida. Se depositaban muchas esperanzas en los canales, pero solo dos fueron más allá de la fase de proyecto, “uno en Aragón y otro en Castilla la vieja, y ninguno de ellos fue completado en el siglo XVIII.”⁶⁸

Para ejemplificar parte de cómo estas complicaciones se reflejaban en la economía novohispana, pondré una serie de ejemplos en los que, en efecto, algunos ríos eran

⁶⁵ *Ibidem.*, p.86

⁶⁶ Calvo, Thomas, *Op. Cit.*, p.47

⁶⁷ *Ibidem.*, p.48

⁶⁸ Lynch, John (Coord.), *Historia de España. 5. Edad moderna. Crisis y recuperación, 1598-1808*, Madrid, Crítica, 2005., 810 pp, p. 574

navegables, pero algunos de éstos presentaban otras dificultades, como las cordilleras montañosas; además de que algunos ríos no comunicaban a las zonas de mayor influencia comercial, no obstante, como lo expuso Guillermina del Valle Pavón, algunos afluentes sí fueron utilizados para hacer llegar mercancías al puerto de Veracruz desde regiones de Guatemala vía Oaxaca:

Los afluentes del Papaloapan facilitaban el envío de mercancías reduciendo los costos de operación. Por el brazo del norte que forma el río Cosamaloapan llegaba el algodón y el maíz-destinado al abasto de Veracruz- desde los pueblos de la jurisdicción del mismo nombre. Por el afluente de en medio, conocido como río Tesechoacán, se transportaba la grana y las mantas de la provincia de Villa Alta. En tanto que el algodón, mantas, hupiles y vainilla elaborados en el distrito de Teutila se remitían por ambos brazos del Papaloapan.⁶⁹⁷⁰

Humboldt, refirió la importancia del río Coatzacoalcos, ya que éste unía a los dos océanos, además demostró cómo podría ser utilizado para transportar mercancías:

El Istmo de Tehuantepec comprende, bajo los 16° de latitud, las fuentes del río Coatzacoalcos que desemboca en el Golfo de México, y las del río Chimalapa, cuyas aguas se mezclan con las del Pacífico cerca de la barra de San Francisco. Por ahora basta observar que desde que en 1798 se abrió un camino por tierra, que conduce desde el puerto de Tehuantepec al embarcadero de la Cruz (camino que se concluyó en 1800), el río Coatzacoalcos forma efectivamente una comunicación comercial entre los dos océanos. Durante la guerra con los ingleses, el añil de Guatemala, que es el más precioso de todos los añiles conocidos, venía por este istmo al puerto de Veracruz y de aquí a Europa.⁷¹

Rubén Morante López indicó que existía la posibilidad de hacer los ríos navegables entre Puebla y Veracruz, y en efecto, señaló que era mucho más rentable la utilización de los ríos, pero la constante de éstos era su inestabilidad, nuevamente en época de lluvias se volvían innavegables e incluso peligrosos:

Las aguas del Río Blanco, luego de discurrir entre múltiples zonas de humedales, llegan a Alvarado. El río Jamapa era navegable en piraguas desde cerca de Quauhtochco hasta Boca del Río, pasando por Cotaxtla, según he podido comprobar

⁶⁹ Del Valle Pavón, Guillermina, "El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795" en Ludlow Leonor y Jorge Silva Riquer, *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM, 1993, 506pp. pp. 176-191, p. 70

⁷¹ Humboldt, Alejandro, *Ensayo político, Op. Cit.*, p 9-10

personalmente en mis recorridos en canoa por este río. Las rutas fluviales presentan ventajas para el transporte de mercancías cuando se carece de bestias de carga, ya que en una balsa, una persona puede transportar el peso que cargarían veinte tamemes sobre sus espaldas; además, se evita el tener que conseguir piraguas para cruzar ríos cuando se sigue una ruta terrestre. El inconveniente está en la época de lluvias, cuando los ríos crecen y se vuelven peligrosos, amenazan con arrastrar las embarcaciones y es imposible navegarlos contra la corriente.⁷²

Por tanto, los caminos novohispanos fueron la opción más utilizada para la transportación de mercancías, a pesar de las complejidades naturales que existieron, lo que provocó el encarecimiento de los productos, aunado a las enormes cargas fiscales de los “suelos alcabalatorios”. En este sentido, los ríos en Nueva España no se aprovecharon para transportar mercancías de mayor volumen a un menor costo, por el contrario, fueron una variable en el espacio que aumentó el tiempo de viaje por los caminos, pues se tenía que atravesar por ellos.⁵⁰

2.6 La inseguridad en los caminos novohispanos

En la historiografía sobre los caminos también está presente el tema de la inseguridad como consecuencia de un fenómeno social: el bandidaje. Para continuar, es preciso partir de la definición del “bandidaje”, ya que es un término muy laxo que se ha prestado a múltiples interpretaciones, de las cuales, trataré de remitirme sólo a algunas, pues no es objeto de ésta investigación hacer un tratado sobre el tema, sino únicamente tomarlo como una variable en el espacio y, posteriormente, aventurar una hipótesis sobre el fenómeno referente a un cambio cualitativo durante el proceso revolucionario novohispano.

Para tener una definición de la época que reviso sobre bandidaje, me he remitido al *Diccionario razonado de la legislación civil, penal, comercial y forense* de Joaquín Escriche, porque las definiciones incluidas resumen un número importante de leyes y códigos

⁷² Morante López, Rubén, “Las antiguas rutas comerciales: un camino por las sierras nahuas de Puebla y Veracruz” en Long Towell, Janet y AttoliniLecón, Amalia (coords.), *Caminos y mercados*, México, UNAM/INAH, 2010. p.111

coloniales, aunado a que fue editado en 1837. El *Diccionario* define “bandido” y “bandolero” como sinónimos que significan:

Ladrón o salteador de caminos. El que está de propósito en los caminos para robar, incurre en la pena de muerte, no goza del beneficio de asilo si se refugiare en iglesia, y queda excluido de los indultos generales⁷³

En esta definición el robo es, esencialmente, el delito principal del bandidaje. En la misma fuente encontré la definición del delito como:

Lo hecho con placer de uno en daño o deshonra de otro; o bien, la trasgresión de una ley ejecutada voluntariamente y a sabiendas, en daño u ofensa de la sociedad, o de alguno de sus individuos.⁷⁹

Con estas dos definiciones, puedo decir que en esencia, el bandidaje era considerado en la época colonial como el acto de robar, principalmente, en los caminos con conciencia de dañar a la sociedad.

Por su parte, Rosario Villari definió al bandidaje como:

Fenómeno endémico y permanente sin duda, pero por cierto no siempre igual. La primera observación que es preciso hacer tomando en consideración un panorama histórico amplio y secular es que hay momentos en que el bandolerismo asume proporciones extraordinarias y masivas, un significado y una relevancia especiales. En esos momentos el bandolerismo se distingue del pulular de casos que caen bajo la administración ordinaria. No se trata de una diferencia cuantitativa[...] al llegar a ciertos límites se convierte en cambio cualitativo.⁷⁴

Paul Vanderwood vio a los bandidos como un grupo compacto que tenía sus propios intereses, aunque muy rara vez eran revolucionarios o reformadores:

Entiendo por bandidos principalmente aquellos individuos, y sus secuaces, que perseguían su propio interés, que se hallaban excluidos de las posibilidades y oportunidades, y no digamos los beneficios, de la sociedad en general, y que fomentaban el desorden a manera de palanca para entrar en un sistema reservado a unos cuantos. Los bandidos no solían ser revolucionarios ni siquiera reformadores serios, aunque a veces se las daban de tales.[...]La mayoría no buscaba justicia para los demás, sino una oportunidad para sí, no eran ladronzuelos de caballos o contrabandistas ocasionales, aunque la posibilidad de obtener ganancias sustanciales en aquel oficio a veces borraba las diferencias. Los bandoleros mexicanos eran a

⁷³ Escriche, Joaquín, *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense*, Estudio introductorio de María del Refugio González, México, UNAM, 1993, p.68. (Edición Facsimilar) ⁷⁹*Ibidem*, p.177

⁷⁴ Villari, Rosario, *Rebeldes y transformadores del siglo XVI al XVIII*, Barcelona, Del Serbal, 1981, p.87

menudo tipos de arribistas sociales. Hacían tratos con los detentadores del poder para seguir adelante, y en algunos tiempos y lugares llegaron a ser suficientemente poderosos para imponer condiciones a sus contactos en el negocio. Eran pragmáticos, astutos, decididos y difíciles de separar de su mito. Y lo siguen siendo.⁷⁵

Al respecto, Eric Hobsbawm agregó que:

El bandolerismo social, fenómeno universal y que permanece virtualmente igual a sí mismo, es poco más que una protesta endémica del campesino contra la opresión y la pobreza: un grito de venganza contra el rico y los opresores, un sueño confuso de poner algún coto a sus arbitrariedades, un enderezar entuertos individuales. Sus ambiciones son pocas: quiere un mundo tradicional en el que los hombres reciban un trato de justicia, no un mundo nuevo y con visos de perfección. Se convierte en epidémico, más bien que endémico, cuando una sociedad campesina que no conoce otra forma mejor de autodefensa se encuentra en condiciones a tensión y desquiciamiento anormales. El bandolerismo social carece prácticamente de organización o de ideología, y resulta por completo inadaptable a los movimientos sociales modernos. Sus formas más desarrolladas, que lidian con la guerra nacional de guerrillas, se dan poco, y resultan, por sí solas, ineficaces.[...]Bandoleros y salteadores de caminos preocupan a la policía, pero también deberían de preocupar al historiador. Porque en cierto sentido, el bandolerismo es una forma más bien primitiva de protesta social organizada, acaso la más primitiva que conocemos. En cualquier caso, en no pocas sociedades, lo ven así los pobres, que por lo mismo protegen al bandolero, le consideran su defensor, le idealizan, y lo convierten en un mito.⁷⁶

En suma, contamos con cuatro definiciones de bandidaje; una, que se dio en la misma época que analizo, que, en esencia, era robar, principalmente en los caminos, con conciencia de dañar a la sociedad; Rosario Villari dijo que es un fenómeno endémico y cambiante; Paul Vanderwood mencionó que se trataba de un grupo con intereses propios, que buscaban pertenecer a una clase social que los había excluido; por último, Hobsbawm cree que se trata de un fenómeno primitivo de protesta social. Las cuatro definiciones son diferentes, pero aportan una visión desde distintos puntos de análisis que ayudarán a comprender los hechos del bandidaje como una variante en el espacio novohispano.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 11

⁷⁶ *Ibidem*, p.27

Desde los bandidos⁷⁷ más solitarios que asediaban las poblaciones y los caminos, hasta los que motivaban rebeliones y revoluciones, a veces de manera organizada y otras no tanto, se trató de movimientos que buscaron de ser sofocados por parte del gobierno virreinal, en pos de garantizar la “estabilidad económica, social y política”; claro está, a conveniencia de las clases sociales dominantes (alta burocracia virreinal, terratenientes, burguesía e Iglesia)⁷⁸ que no querían perder sus privilegios, por el contrario, buscaban aumentarlos. El instrumento político y legal del virreinato, mediante el cual se reprimieron los brotes de bandidaje en los caminos, fue el Tribunal de la Acordada que surgió como síntesis del proceso institucional de la Santa Hermandad, en 1719.

Dicho Tribunal reconocía como centro a la Ciudad de México, pero desempeñaba sus funciones como ambulante que recorría los diferentes caminos de la Nueva España, sobre todo, aquellos donde se presentaba el mayor número de reportes de bandidaje.⁷⁹ El Tribunal creció rápidamente; pues para 1783 ya tenía a su cargo 2 180 dependientes y abarcaba 228 lugares entre pueblos, villas y ciudades. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos de las autoridades coloniales, las estadísticas demostraron que el bandolerismo no había disminuido como se deseaba. Así, se contaban 1 056 cuadrillas atrapadas y 5 017 reos; esto significaba que, en promedio, de 1791 a 1803 se habían disuelto 84 cuadrillas por año. Entre las gavillas, cuyos miembros habían sido capturados, había salteadores, rateros, bolseros; en total, sumaban 1 053 cuadrillas.⁸⁰ Por su ineficacia para acabar con el bandidaje en el camino real, el Tribunal de la Acordada fue eliminado. El bandolerismo novohispano tuvo una historicidad que se agudizó durante la revolución de Independencia, es decir, de acuerdo a la dialéctica⁸¹, existió una acumulación cuantitativa del bandidaje provocado principalmente por una serie de factores socioeconómicos; además, con la

⁷⁷ “A los rebeldes o revolucionarios se les llama bandidos, criminales, delincuentes, con el fin de desviar la atención de sus exigencias políticas” Scott, James C., *Los dominados y el arte de la resistencia*, Traducción de Jorge Aguilar Mora, México, Era, 2007, 2ª reimpresión en español., 314pp. p.81

⁷⁸ Enrique Semo considera a éstos sectores como las clases dominantes en Semo Enrique., *Historia Mexicana*, Op. Cit. p.163

⁷⁹ Solares Robles, Laura, *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855. El caso de Michoacán*. México, Instituto Michoacano de Cultura/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999. 545pp. p.118

⁸⁰ Bazán, Alicia., “El Real Tribunal de la Acordada y la delincuencia en la Nueva España” en *Historia Mexicana*., 51, enero-marzo de 1964, p.329

⁸¹ V. Konstantinov., *Fundamentos de la filosofía marxista*., Traducción de Wenceslao Roces y Adolfo Sánchez Vázquez, México, Grijalbo, 1965, 696 pp. p.223

revolución de 1810, se presentó un cambio cualitativo, por lo que es importante conocer mediante qué acciones reflejó en los caminos dicho cambio.

Al tratarse del siglo XVIII en la Nueva España, conviene matizar la respuesta. El bandolerismo existió y preocupó a las autoridades, pero limitó sus actividades de robo, de contrabando de ganado, –una actividad casi regionalista en aquel entonces–, o de despojar a los arrieros de mercancías.⁸²

Thomas Calvo menciona en su obra que, en 1681, los “oficiales reales” de México, informaron que ningún arriero aceptó transportar trescientos quintanales de azogue (mercurio) a Parral, debido a la larga distancia del trayecto y al peligro que representaban los indígenas; agregó que habría que esperar un grupo de carretas, mejor escoltado para que se efectuara el envío. Esto implicaba pérdida de tiempo y de dinero.⁸³

Lucas Alamán refirió una serie de actos violentos, frutos de la inseguridad y bandidaje, que privó el libre tránsito en los caminos novohispanos, principalmente, por una casta de mulatos:

En los mulatos, estos mismos vicios tomaban otro carácter, por la mayor energía de su alma y vigor de su cuerpo: lo que en el indio era falsedad, en el mulato venía a ser audacia y atrevimiento; el robo que el primero ejercía oculta y solapadamente, lo practicaba el segundo en cuadrillas y atacando a mano armada al comerciante en el camino; la venganza, que en él primero solía ser un asesinato atroz y alevoso, era en éste un combate, en que más de una vez perecían los contendientes.⁸⁴

A ello hay que agregar lo referente a la seguridad de las caravanas y la preservación de las mercancías. Para su mejor defensa, los transportistas viajaban armados, en el mayor

⁸² Calvo, Thomas, *Op. Cit.*, p. 33-34

⁸³ *Ibidem*, p.30

⁸⁴ Alamán Lucas, *Historia de Mejico. Desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en el año de 1808 hasta la época presente*, México, Libros del Bachiller Sanson Carrasco, 1985, 5v. v1, 422pp. p. 27

número posible;⁸⁵ pero poco podía hacerse para evitar el deterioro y las mermas de las mercancías transportadas a tan largas distancias⁸⁶

En 1792, el Intendente de Michoacán se quejó, en repetidas ocasiones de robos de ganado y de granos; de atracos y bandidaje en los caminos. El intendente dio a entender que los administradores locales, los dueños de las haciendas y los rancheros, no perseguían con suficiente celo a los ladrones⁹³

En este sentido, Brian Hamnett mencionó que:

En los años 1800, en una región limítrofe comparablemente expuesta, entre Guadalajara y Michoacán operaron también grupos de bandoleros, entre ellos el dirigido por Martín Toscana y Francisco Gil, en la región de Jiquilpan. Esta banda se especializó en robar a los españoles, basándose en que éstos habían saqueado a México.⁸⁷

Para agravar aún más esta situación, no había un acceso fácil a los mapas que orientaran o informaran al viajero de vías alternas, por lo que para seguir la mayoría de las rutas se precisaba de la intuición y el conocimiento de quienes frecuentaban más los caminos, como era el caso de los arrieros. De hecho, los mapas no eran conocidos de una forma generalizada; al parecer, se elaboraron por necesidades muy específicas, como la realización de un proyecto o un viaje por particulares; era muy difícil conseguir siquiera los que correspondían a los caminos reales o rutas más comerciales⁸⁸

Casi podría asegurarse que las mercancías cuyo transporte resultaba menos caro eran los metales preciosos porque eran imperecederos; por lo general, se llevaba protección de soldados para evitar asaltos. Otras mercancías eran afectadas por la lluvia, por el tiempo empleado en su transporte y, en general por accidentes de los cuales no estaban libres las recuas⁹⁶

⁸⁵ Hasta quinientos hombres, todos bien armados, componían el contingente de los convoyes que viajaban de Santa Fe a Chihuahua, según lo refiere Pedro Bautista Pino, "Noticias históricas y estadísticas de la antigua provincia de Nuevo México", en Enrique Florescano e Isabel Gil Sánchez (comps), *Descripciones históricas regionales de Nueva España. Provincias del Norte, 1790-1814.*, México, INAH, Departamento de Investigaciones Históricas, 1976. P.137 y 140

⁸⁶ Del Río, Ignacio, "Vínculos económicos y contradicciones interregionales: la producción manufacturera del eje Puebla-Querétaro-Guadalajara y los mercados del norte minero de la Nueva España" en Long Towell, Janet y Attolini Lecón, Amalia (coords.) *Caminos y mercados*, México, UNAM/INAH, 2010. 349-366pp. p.353

⁹³Hamnett Brian, R. *Op. Cit.*, p.88

⁸⁷ *Ibid.*, p. 88

⁸⁸ Solares Robles, Laura., *Op. Cit.*, p.30

⁹⁶*Ibid.*, p.56

José Sánchez Guarnero, apodado “el príncipe de los montes”, fue un famoso salteador de caminos y fincas que fue ajusticiado en tiempos del duque de Alburquerque, Francisco Fernández de la Cueva, virrey de la Nueva España. Tenía bajo su mando y dirección a todos los asaltantes de caminos de las regiones del Pinal, Río Frío, Izúcar, Amilpas, Texcoco, Chalco, Las Cruces y Monte Alto. Vivía en Malinalco, desde ahí dirigía a sus subordinados y efectuaba viajes de inspección de donde regresaba rico. Perseguido por la Santa Hermandad y cercado por la justicia, se arrojó a un precipicio cerca del santuario de Chalma donde cayó al río. Ya aprehendido, fue enjuiciado y sentenciado a morir en la horca en 1661. Su cuerpo fue desmembrado, como era la costumbre⁸⁹

Pero el bandidaje no solamente se presentaba en la Nueva España, sino que era un fenómeno social que había estado presente en otros lugares, como es el caso de España. A mediados del siglo XV, los castigos de la Santa Hermandad a las bandas de asaltantes en los caminos era la muerte. Sin duda buscaron la “ejemplaridad”, tanto con el carácter público del castigo, como con la severidad de éste. En las listas de penas aplicadas por la Hermandad, entre 1490 y 1493, figuraron: destierro, vergüenza pública, amputaciones de manos, pies y orejas, azotes y asaetamiento; además, con frecuencia se combinaban dos de estos castigos⁹⁰. Entre 1793 y 1795, por los caminos próximos a Sevilla y pueblos inmediatos, había una cuadrilla de asaltadores que se había hecho famosa por la audacia de sus golpes y por la ferocidad que en varias ocasiones, dio pruebas de rematar a sus víctimas.⁹¹

En la misma España, en tiempo de paz, los montañeses se dedicaban principalmente al contrabando, traían mercancías inglesas de Gibraltar al interior del país y burlaban, con maravillosa destreza, la vigilancia de los aduaneros. A veces cuando se reunían en gran número bajo los jefes más renombrados, descendían al llano para vender sus mercancías y resistían vigorosamente a las tropas enviadas para su persecución.

En épocas de revuelta y de “discordias civiles”, muchos se convirtieron en bandidos, es decir, eran “ladrones o rateros”. Estos últimos, sin ser bandidos de profesión, se

⁸⁹ *Ibid.*, p.89

⁹⁰ Fernández López, Olga, “Caminos y violencia en el Madrid medieval” en Segura Graiño, Cristina (Coord.), *Caminos y caminantes por las tierras del Madrid medieval.*, Madrid, Al-Mudayna, 1994. p.237

⁹¹ De Quiros, Constancio Bernardo., *El bandolerismo en España y en México*, México, Editorial Jurídica mexicana, 1959, 411pp, p.61

reclutaban entre los pastores, los aldeanos desocupados, los jornaleros perezosos, los segadores nómadas, los posaderos sin parroquianos, a veces, hasta entre los colonos; robaban a los viajeros por afición y aprovechaban las ocasiones en que los viajeros iban mal escoltados.⁹²

España tenía sus propios bandidos, que eran famosos, pero que también tenían un origen socioeconómico bajo; por ejemplo, en la segunda mitad del siglo XVIII, Diego Corrientes, ladrón y capitán de bandidos, amedrentó a la región poniendo contribución a las haciendas de campo y cortijos, decía que robaba a los ricos para dar a los pobres.⁹³

Ante el fenómeno del bandidaje, las empresas de transporte al final de la época colonial cobraron mucha importancia para la economía. De hecho, era muy frecuente ver a las familias dueñas de las empresas de transporte ligadas a las élites comerciales novohispanas; por ello mismo, manejaban un seguro que garantizaba el traslado de las mercancías ante un posible asalto en el camino u otras situaciones, como accidentes por el estado en que se encontraban los caminos, pues las mulas podían caer en una barranca con todo y mercancía. Cito un ejemplo de lo antes dicho:

Diego Fernández de Peredo heredero de la compañía de transporte de su tía Doña María Guadalupe, en 1804 se asocia con un primo, logrando el apoyo de otros comerciantes, hizo cambios de fondo en su compañía de transporte. Establece para ella un fondo de garantía de 300 000 pesos, que funcionan como aval en la seguridad y pronta entrega de las mercancías que fueran depositadas para su traslado por la compañía. El objetivo era el transporte del dinero a los puertos de Acapulco y Veracruz, con un costo de 28 reales por cada 1000 de plata, y doce reales por cada 1000 de oro, dinero del que garantizaba llegaría con prontitud y que incluso sería pagado con un certificado de crédito que respaldaba el fondo de garantía. El cuidado en su manejo estaba garantizado por la antigüedad de la compañía; además poseía recuas en los puntos intermedios del camino para ser relevadas y asegurar prontitud y eficiencia en la entrega.⁹⁴

La inseguridad en los caminos fue un factor que limitó enormemente la economía novohispana pues, en la medida que lo que se lograba transportar con muchos esfuerzos y costos era robado y difícilmente se podía rastrear si lo robado en determinadas zonas o

⁹² *Ibidem.*, p.82

⁹³ *Ibidem.*, p.44-45

⁹⁴ Suárez Argüello, Clara Elena, "Los arrieros novohispanos" en ArtísEspriu, et.al, *Trabajo y sociedad en la historia de México, siglos XVI-XVIII.*, México, CIESAS, 1992. Pp.218. 75-145 pp. p. 89

caminos, servía para que esas mismas poblaciones vieran reflejadas esas sumas, en una mejora de su calidad de vida.

La inseguridad se reflejaba en el arte, para muestra de esto, tenemos una pintura de Francisco Goya en la cual se refleja el asalto de un coche en el camino. La pintura es del siglo XIX.



Asalto al coche, Francisco de Goya, 1787, Colección privada.

Tercer Capítulo . El camino México-Tierra Adentro y México Veracruz en la Revolución de Independencia. Dos casos de estudio.

Como ya lo he mencionado, la presente investigación apenas es una propuesta de estudio de los caminos novohispanos, con base en los diferentes puntos de análisis vertidos por la historiografía misma. Sin embargo, en el presente apartado, quiero dar cuenta de algunos episodios de la Revolución de Independencia sucedidos en los caminos de México-Tierra Adentro y México-Veracruz, de acuerdo a lo señalado por la historiografía.

3.1 Marco histórico de los caminos novohispanos durante el siglo XVIII

Considero que es importante decir que, durante el siglo XVIII en España, se ponía énfasis en el desenvolvimiento de los caminos, para que estos formaran parte de la estrategia del desarrollo económico capitalista; dicha estrategia se echó a andar desde el 4 de Julio de 1718, cuando Felipe V expidió las primeras *Instrucciones y ordenanzas* del Real Cuerpo de ingenieros Militares. Lo que buscaban las ordenanzas era la inserción de los militares en obras dirigidas “al beneficio universal de los pueblos”⁹⁵, y entre estas obras destacaban los caminos.

Fue hasta 1761, cuando Carlos III expidió un decreto para hacer caminos rectos y sólidos en España, que facilitarían el comercio de unas provincias con otras. En el reglamento del mismo se establecía que: “el principal responsable sería un ingeniero jefe, asistido por tres auxiliares, encargado de visitar, reconocer, proyectar y presupuestar el trazado”.⁹⁶ A todo esto se debe agregar la existencia de una Intendencia de Caminos, que fue ocupada en diferentes momentos por funcionarios y representantes de la Ilustración española, como Esquilache, Floridablanca o Jovellanos; además a partir de 1800, la

⁹⁵ Moncada Maya, José Omar, “El Puente del Rey sobre el río de la antigua, Veracruz en Cramausel, Chantal (Coord.), *Rutas de la Nueva España.*, México, El Colegio de Michoacán, 2006, 436pp. p.63

⁹⁶ *Ibidem*, p. 64. Véase también Antonio Recuero, “Los caminos. De la herradura a la rueda” en MOPU, *Revista del Ministerio de Obras Públicas en España*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1987.

presencia del ingeniero Agustín de Betancourt en la Inspección General de Caminos, impulsó la creación dos años después, de la Escuela de Ingenieros de Caminos y Canales.⁹⁷

El número de obras públicas en que intervinieron los ingenieros militares de la Nueva España fue muy reducido, en contraste con la gran cantidad de obras en la metrópoli. Dicho interés por parte de Carlos III en el desarrollo de los caminos, se reflejó en el virreinato con el impulso a mayores y mejores cambios en las condiciones de los caminos, principalmente el que iba de México a Veracruz, ya sea por Jalapa o por Orizaba. Los cambios se gestaron principalmente, durante los gobiernos del segundo conde de Revillagigedo (1789-1794) y del marqués de Branciforte (1794-1798).⁹⁸ Cabe señalar que los ingenieros no se limitaron a la realización de caminos, sino que buscaban también alternativas de movilidad hidráulicas, como sucedió con el proyecto, “canal interoceánico en el Istmo de Tehuantepec”, el cual no se realizó, así como en algunas obras de control de ríos para prevenir inundaciones. Igualmente participaron en obras urbanísticas, como “el empedrado de la ciudad de México y Veracruz, así como en arquitectura civil y religiosa”.⁹⁹ Hasta aquí los intentos por desarrollar los caminos novohispanos y con ello tener una mejor movilidad que respondiera a las diferentes necesidades de la sociedad novohispana a finales del siglo XVIII.

3.2 ¿Guerra o Revolución?

Aquí vale la pena hacer referencia a dos claras interpretaciones historiográficas que se han dado con respecto a la Independencia Novohispana, a saber, Alfredo Ávila y Enrique Semo. No es objeto de esta investigación poner a debate dichas interpretaciones, pero si darle un contexto histórico a la presente investigación, con base en una de estas corrientes historiográficas.

⁹⁷ Moncada Maya, José., “El puente del Rey... *Op.Cit.*, p. 64

⁹⁸ *Ibidem.*, p.65

⁹⁹ *Ibidem.*, p.64

Por un lado tenemos la historiografía política de la independencia que de manera erudita nos da cuenta el autor de *Las revoluciones hispanoamericanas vistas desde el siglo XXI*¹⁰⁰ Alfredo Ávila agrupa a las “tres grandes corrientes” historiográficas independentistas, **(1. La revolución hispánica como factor de las “independencias nacionales”, como conductora a un orden moderno, 2. El liberalismo gaditano como configurador de las autonomías y 3. La caída de la monarquía hispánica como causa de las independencias territoriales)** y estas mencionan que las revoluciones hispanoamericanas son una consecuencia de las crisis política, económica y social de la monarquía hispánica.

Existen otras interpretaciones historiográficas que tiene que ver con la resistencia rural “endémica” en Nueva España como lo dice Friedrich Katz¹⁰¹, que sin duda, influyo en gran medida a la gestación revolucionaria en la medida que los revolucionarios rurales van adquiriendo un ideario político, desde la *Proclama del cura Hidalgo a la nación americana (1810)*¹⁰² en donde claramente expresa Hidalgo que “Para la felicidad del reino, es necesario quitar el mando y el poder de las manos de los europeos”, con lo cual existe la intención por parte de los revolucionarios de hacerse del poder político, pasando por los *Elementos constitucionales circulados por el señor Rayón (4 de septiembre de 1812)*¹⁰³, hasta los *Sentimientos de la nación o puntos dados por Morelos para la constitución (1813)*¹¹².

La historia de los caminos novohispanos que contaré para efectos del desarrollo de la misma investigación, se tendrá que apegar a una de estas interpretaciones historiográficas. Para ello me he remitido a la interpretación que hace sobre la independencia Enrique Semo, en su obra *Economía y lucha de clases*, en donde a continuación doy cuenta de lo que el autor propone.

Para Enrique Semo ha llegado a darse en la historiografía una negación extrema del carácter revolucionario del movimiento de 1810, como lo dicho por José Vasconcelos: “La

¹⁰⁰ Alfredo Ávila, *Las Revoluciones Hispanoamericanas vistas desde el siglo XXI*, Revista de Historia Iberoamericana., 2008, V1, N1, 01, p.10-39

¹⁰¹ Katz, Friedrich (comp.), *Reuelta, rebelión y revolución. La lucha rural en México. Del siglo XVI al siglo XX*, Trad. Paloma Villegas, México, Era, 1990, 333pp. pp.11

¹⁰² I.A. Montiel y Duarte., *Derecho público mexicano.*, México, Imprenta del gobierno en Palacio, 1871, 6v. v1, pp.1-3

¹⁰³ De la Torre Villar, Ernesto, *La independencia de México*, 5ª reimpression, México, Fondo de Cultura Económica, 2010, 304 pp. (Sección de Obras de Historia) pp. 233-237. ¹¹²*Íbidem*, pp. 250-251.

independencia de los pueblos americanos es el resultado de la desintegración del imperio español. Ninguna de las naciones de América había llegado a las condiciones de madurez que determinan la emancipación como proceso de crecimiento natural. Nuestra emancipación fue forzada por los enemigos del exterior. Ni estábamos preparados para ella, ni la deseábamos”¹⁰⁴.

Semo dice que la independencia fue una revolución inconclusa. La mayoría de los cambios propuestos por los revolucionarios en los años de 1810-1815, necesarios para la transformación capitalista del país, tuvieron que esperar muchas décadas para convertirse en realidades.¹⁰⁵ El autor ve en las tres gestas históricas mexicanas, la revolución de independencia, la “guerra” de reforma y la revolución mexicana, un ciclo de revoluciones mexicanas, que por sí solas no pudieron culminar la transformación burguesa de México. Para ello, toma elementos mínimos o esenciales de las revoluciones sociales, que a la vez, son fenómenos inseparables de la formación socioeconómica en la que se producen. Dichos elementos son: 1. La aceleración de la lucha de clases, 2. Que las masas participen activamente y en gran escala en el proceso y 3. Que exista en el campo revolucionario una clase o fracción de clase que pueda plantear el problema del poder estatal.¹⁰⁶

De acuerdo a Enrique Semo, la función histórica de la revolución de independencia fue que liberó a la Nueva España de los lazos coloniales que lo unían al Imperio Español. La independencia política alcanzada despejó el terreno a la lucha de clases internas, aunado al inicio del proceso constitutivo del Estado nacional.¹⁰⁷ Con ello se cumple con el primer elemento de la revolución social, que es el de la aceleración de la lucha de clases.

La segunda característica de toda revolución es la participación intensa de las masas populares. Para ello, tenemos que en la revolución de independencia los campesinos participaron masivamente en las luchas de los primeros cinco años, con lo que se conformó un bloque revolucionario, no obstante que las fuerzas campesinas fueron derrotadas, su

¹⁰⁴ Semo Enrique, Economía y lucha de clases, México, Serie popular Era, 1984. P.280

¹⁰⁵ *Íbidem*, p.285

¹⁰⁶ *Íbidem*, p.286

¹⁰⁷ *Íbidem*, p.287

programa revivió en todos los movimientos populares del siglo XIX y más aún en la revolución de 1910.¹⁰⁸

En cuanto a la existencia en el campo revolucionario de una clase o fracción que planteaba el problema del poder estatal, tenemos que en la independencia dicho planteamiento era el siguiente: La Nueva España era una colonia y todas las fuerzas anticolonialistas coincidieron en el objetivo primordial que era el de sustituir el dominio del Estado español por un Estado mexicano, y en este sentido se logró el objetivo. Consumada la independencia, la Iglesia y los grandes terratenientes de manos muertas, apoyados en el nuevo ejército se convirtieron en fuerza hegemónica, desplazando del poder a la burocracia virreinal y a los compradores españoles.¹⁰⁹

Los tres elementos mínimos de una revolución social se cumplen en la Independencia, por lo que se le puede llamar correctamente como una revolución de Independencia, que, a la vez, forma parte de un ciclo de revoluciones burguesas en México.

El autor nos dice que existió una modernidad pasiva a mediados del siglo XVIII y principios del siglo XIX, y esta tiene que ver con la modernización que aspira a que la sociedad cambie en beneficio del capitalismo (incluido el desarrollo de los caminos), y por lo general, este cambio siempre viene del poder, del gobierno, de arriba, como fue el caso de las llamadas Reformas Borbónicas.¹¹⁰

Dicha modernización desde arriba, provoca una reacción en la población, con lo cual da pie a que también se intente llegar a una modernización, pero desde abajo, por medio de una revolución social, que busca acabar con el rezago e introducir a México en la modernidad global capitalista, sólo que cuando se trata de insertar a México en ese contexto mundial, se llega tarde, y por tanto ya no se le puede considerar como modernidad.¹¹¹

¹⁰⁸ *Íbidem*, p.292

¹⁰⁹ Semo, Enrique, *Op. Cit.*, pp.297-298

¹¹⁰ Cátedra de Enrique Semo en la F.F. y L. /U.N.A.M., 10 de febrero de 2009.

¹¹¹ *Íbidem*

Es aquí donde confluye la historia de los caminos y la historia de la Revolución de Independencia novohispana, ya que como se ha mencionado, las propuestas historiográficas de los caminos novohispanos planteadas en el capítulo anterior, sumado a las tres características de una revolución social de acuerdo con la interpretación de Enrique Semo, nos permitirá construir la historia que queremos contar, como influyeron los caminos en la Revolución de Independencia. Para ello, como ya se mencionó, hemos seleccionado dos caminos por su importancia económica, México-Tierra Adentro y México-Veracruz, y el tiempo que utilizaremos será el de 1810-1815, ya que es cuando la cresta revolucionaria es más álgida.

3.3 El camino México-Tierra Adentro y la Revolución de Independencia

Si recordamos lo que decía Carlos Marx sobre que el producto no estaba realmente terminado hasta que no se encontrara en el mercado¹¹², es importante dar respuesta a las siguientes preguntas ¿qué fue lo que pasó en el camino México-Tierra Adentro durante la Revolución de Independencia de 1810 a 1815? y ¿cuál fue su condición? Estas preguntas surgen por la necesidad de explicar ¿qué sucedió con las mercancías que circulaban por estos caminos?, pero ir más allá de una mera explicación económica, dar cuenta de cómo con el andamiaje caminero construido con todas sus dificultades (como ya hemos dado cuenta en los anteriores apartados), al surgir la Revolución, hace de estos caminos su principal estrategia de lucha, ya que quien los controlaba, controlaba la economía, la circulación de tropas y desde luego, la información.

Es por eso que en estos dos casos de estudio, más que glosar los hechos ocurridos en la Revolución de Independencia entre 1810 y 1815, me detendré en destacar, con base en los elementos antes señalados, algunos hechos sucedidos en este camino.

Comenzaremos diciendo que el camino México-Tierra Adentro quizá era el de mayor importancia, no sólo porque en la zona que cubrió este camino tuvo lugar el movimiento revolucionario novohispano, sino también por su importancia económica, ya que

¹¹² Marx Karl, Elementos fundamentales...Op. Cit. v2. 493pp. p.24

recordemos que por este camino circulaban muchas mercancías como ganado y cereales, pero también una de las mercancías de mayor valor, los minerales que se extraían en los Reales, ubicados en zonas dispersas, que eran comunicados entre sí y con la capital del virreinato por el mismo camino, ya sea por algunas ramificaciones de éste, o bien, de manera directa.

Al respecto de la importancia del camino de México-Tierra Adentro, puedo decir que a finales del siglo XVII, en el Bajío se había integrado el único complejo económico de explotación minera capitalista, agricultura comercial e industria de mercados, que fueron amplios desarrollos en Nueva España. Las ciudades mayores del Bajío, Guanajuato, Querétaro y Zamora, se localizaban en la periferia de la zona agrícola. A finales del siglo XVIII, la ciudad de Guanajuato (el centro minero) y sus poblados satélites (Marfil, Santa Rosa, Santa Ana), constituían el centro urbano más importante de la región, con una población de 55 000 habitantes.¹¹³ Los cereales producidos en la zona de Celaya y Salvatierra, cubrían demandas regulares de la Ciudad de México. San Miguel el Grande era el principal abastecedor de carne, grasa y pieles de mercados tan alejados y especializados como los puertos de Veracruz y Acapulco.¹¹⁴

Desde el punto de vista de las actividades agrícolas, encontramos un fenómeno paralelo de acumulación y reinversión local de la riqueza que favorecerá el desarrollo regional y que parece ser una de las características originales y propias del desarrollo del bajío. Esta región era a finales del siglo XVIII, una zona donde la creación y acumulación de riqueza estimulaba un desarrollo urbano de características particulares y distintas a las de la Nueva España.¹¹⁵

Por el camino de “tierra adentro” llegaban todas las semanas a la Ciudad de México miles de mulas que venían de Chihuahua, Durango, con barras de plata, cuero y sebo, harina y un poco de vino de Nueva Vizcaya en Paso del Norte (Cd. Juárez).¹¹⁶ El camino era fundamentalmente importante para la Nueva España, pues directamente o por medio

¹¹³ Moreno Toscano, Alejandra, “Economía regional y urbanización: ciudades y regiones en Nueva España” en Silva Riquer Jorge y López Martínez Jesús (coords), *Mercado interno en México. Siglos XVIII-XIX*, México, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/I.I.H. UNAM, 1998. 226 pp. p.80

¹¹⁴ *Ibidem.*, p.82

¹¹⁵ *Ibidem.*, p.89

¹¹⁶ Ortiz Hernán, Sergio, *Op. Cit.*, p.110

de sus ramificaciones y rutas alimentadoras servía a la mayor parte de los principales distritos mineros, a las zonas trigueras de Valladolid y Nueva Galicia, a las regiones ganaderas del norte y en todas las ciudades en donde habían actividades manufactureras de consideración. En todo caso, de los trece principales distritos mineros, por la magnitud de su producción argentífera, ocho estaban ligados directamente –o mediante ramificaciones– por el camino México-Tierra Adentro, que con mayor razón podía llamarse “el camino de la plata”.¹¹⁷

La amplia red de caminos que unió el norte minero con otras regiones de la Nueva España tuvo dos ejes troncales que corrían de sur a norte y que hicieron posible la articulación de los mercados dinamizados por la producción de metales preciosos con los centros productores de manufacturas o los que obraron como lugares de almacenamiento y paso de mercancías de importación. Uno de estos ejes, el más importante de los dos, era el conocido como Camino Real de Tierra Adentro, que iba de la Ciudad de México hasta los principales centros de población de la Nueva Vizcaya y aun de Nuevo México; el otro era el que de la Ciudad de México iba a Michoacán y a Guadalajara, para luego tirarse hacia el Pacífico y subir por las llanuras costeras hasta la provincia de Sonora.¹¹⁸

No me detendré mucho en mencionar los episodios de la revolución, sino que pasaré de inmediato a analizar la influencia que este camino tuvo en la Revolución de Independencia de los años 1810 a 1815 sobre todo en la dinámica económica, y sus repercusiones posteriores.

Como una primera impresión de la afectación que tuvo el camino México-Tierra Adentro, basta citar lo que escribió el intendente de Guanajuato a Calleja el 26 de septiembre de 1810:

Los pueblos se entregan voluntariamente a los insurgentes: hicieronlo ya en Dolores, San Miguel, Celaya, Salamanca, Irapuato: Silao está pronto a verificarlo. Aquí cunde la seducción, falta la seguridad, falta la confianza. Yo me he fortificado en el paraje de la ciudad

¹¹⁷ *Ibidem*, p. 113

¹¹⁸ Del Río, Ignacio, “Vínculos económicos y contradicciones interregionales: la producción manufacturera del eje Puebla-Querétaro-Guadalajara y los mercados del norte minero de la Nueva España” en Long Towell, Janet y AttoliniLecón, Amalia (coords.) *Caminos y mercados*, México, UNAM/INAH, 2010. 349-366pp. p.352

¹²⁸ en Hernández y Dávalos., *Op. Cit.*, v. II, p.110-111

más idóneo, y pelearé hasta morir si me dejan con los 500 hombres que tengo a mi lado. Tengo poca pólvora porque no la hay en lo absolutamente, y la caballería mal montada y armada sin otra cosa, que espadas de vidrio, y la infantería con fusiles remendados; no siendo imposible que estas tropas sean seducidas. Tengo a los insurgentes sobre mi cabeza, los víveres están impedidos, los correos interceptados [...] no soy más largo porque desde el 17 no descanso ni me desnudo y hace tres días que no duermo una hora seguida.¹²⁸

El primer acto de importancia que se llevó a cabo sobre el camino, fue el que hizo Julián Villagrán el 28 de octubre de 1810, quien después del grito de Dolores, se pronunció interceptando el camino de Querétaro y haciendo prisionero al Alcalde y Juez de Corte Juan Collado, que regresaba a México después de haber formado causa a los conspiradores; el preso se comprometió a dar libertad a éstos (Don Miguel Domínguez, Josefa Ortiz de Domínguez, Epigmenio y Emeterio González), como lo hizo, y la causa (expediente) fue destruida por el guerrillero, quien dejó seguir su camino al Juez de Corte.¹¹⁹

En seguida Villagrán se apoderó de San Juan del Río, interrumpió las comunicaciones y obligó al Virrey a enviar violentamente al Conde de la Cadena para restablecerlas; los insurgentes se retiraron a las montañas hasta fines de octubre.¹²⁰ Villagrán, en cuanto a sus operaciones, se limitó a cortar las comunicaciones de los ejércitos realistas, y fue entonces cuando tuvo oportunidad, según Carlos María de Bustamante, de apoderarse de un convoy y de las cartas que el alférez real de Guanajuato, Pérez Maraión, enviaba a Venegas, dándole cuenta de las defensas de la ciudad.¹²¹

B. Hamnett menciona que la amenaza insurgente comenzó con la llegada de los emisarios de Hidalgo a los pueblos circunvecinos de la ciudad de México. Huichapan, en el norte, se convirtió en el centro de la insurrección más importante y de mayor peligro para la capital porque desde allí se interceptaban los cargamentos de víveres, alimentos y plata provenientes de tierra adentro. El cabecilla era Julián Villagrán, quien además de trabajar como arriero en los “buenos tiempos”, en los difíciles se dedicó al bandolerismo¹²². Por el oriente, la ciudad se veía afectada debido a la presencia de Francisco Osorno en la Sierra de Puebla; por el occidente merodeaban las fuerzas del padre Cañas que operaban en el camino entre Querétaro y Villa del Carbón, Tepexi del Río, Chapa de Mota y Xilotepec y por

¹¹⁹ Villaseñor y Villaseñor, Alejandro., *Biografía de los héroes y caudillos de la independencia.*, México, Editorial del Valle de México, s.f., p.116

¹²⁰ *Ibidem*, p.117

¹²¹ *Ibidem*, p. 117

¹²² Hamnett Brian, *Op. Cit.*, p. 163.

el sur la amenaza de José María Morelos hacía temblar a las mismas autoridades virreinales.¹²³¹²⁴

La guerra había diezclado en gran medida la producción en los campos e interrumpió el tránsito de mercancías con destino a la ciudad de México. Para 1812 el virrey Venegas diagnosticó un periodo de hambruna porque en la región de Tepeaca los Villagrán habían incautado dos mil bueyes necesarios para el cultivo de los campos. En Cuautitlán los insurgentes también cargaron con todo el ganado, las cercas estaban caídas y los campos abandonados.¹²⁵

El abasto de víveres para la ciudad de México también se dificultaba por la interrupción del tránsito de mercancías provenientes de las provincias del norte. En septiembre de 1811, el capitán realista Juan de Dios Martínez hacía énfasis en acabar con la gavilla de los Villagrán que impedían el traslado de mercancías; aseguraba que por temor, dos mil quinientas treinta mulas cargadas de granos y semillas provenientes del bajío no podían salir de San Juan del Río. De este lugar, los Villagrán extrajeron dos mil setecientas cabezas de ganado menor cuyo destino era precisamente la capital del virreinato. En diciembre de 1812, de nueva cuenta, San Juan del Río fue atacada por Ignacio Rayón, quien decomisó veinte mil carneros, doscientas reses y un atajo de mulas y varias armas. Un mes después, en Pachuca, los insurgentes se apropiaron de varias barras de plata y de un cargamento de queso y plátanos, también con destino a la capital.¹²⁶ A pesar de estas acciones, el virrey consideró que el verdadero peligro lo representaba Morelos en el sur, que cada día tenía más fuerza y que en su intento por apoderarse de la capital, había ocupado Izúcar, Cuautla y Taxco, además, sus avanzadas ya habían llegado hasta Totolapan, Buenavista, Juchi, Tlalmanalco y Chalco.¹²⁷

Una acción más de Julián Villagrán en el camino de México-Tierra Adentro, fue el de tomar un convoy con municiones para el ejército, donde dio muerte al Dr. Don José Ignacio Vélez quien iba nombrado asesor de aquel general y a dos empleados destinados para su

¹²³ Ortiz Escamilla, Juan, "La ciudad amenazada, el control social y la autocrítica del poder. La guerra civil de

¹²⁴ -1821", *Relaciones, Estudios de historia y Sociedad*, v. XXI, Universidad Veracruzana, 2000. p. 28-29

¹²⁵ *Ibidem*, p.29

¹²⁶ *Ibidem.*, p.30

¹²⁷ *Ibidem.*, p.30

secretaría. Por otro lado, al sur de la intendencia de México iba adquiriendo fuerzas y ganando fama e influjo José María Morelos.¹²⁸

Como consecuencia de estas acciones de los Villagrán, Virginia Guedea menciona que:

Las numerosas partidas de insurgentes que rodeaban la ciudad de México que comenzó poco después de la insurrección, interrumpían las comunicaciones; también impedían el paso de toda clase de efectos, entorpeciendo su adecuado abasto; la escasez provocó un alza incontrolable de los precios, al tiempo que aumentaba de manera considerable la población de la capital, la que servía de refugio a muchos novohispanos que huían de la guerra. Por otra parte, las rentas reales estaban directamente relacionadas con el abastecimiento de la ciudad, al disminuir o interrumpirse el abasto, disminuyeron o se interrumpieron dichas rentas justo cuando el gobierno colonial necesitaba de mayores recursos para hacer frente a la lucha armada.¹²⁹¹³⁰

Lucas Alamán al respecto menciona que:

Para franquear el camino a Querétaro y poner expedita la comunicación con el ejército de Calleja, dispuso el virrey que marchase a Huichapan una división compuesta del regimiento de infantería provincial de Toluca, uno de los que más se distinguieron en el cantón de Jalapa, doscientos cincuenta dragones de los regimientos de España y Querétaro y dos cañones al mando del brigadier D. José de la Cruz [...] El cura de aquel pueblo D. José María Correa, era adicto a la revolución aunque no se había declarado todavía por ella; Cruz penetrando sus disposiciones le dio orden para que se presentase en México al Virrey[...] Cruz marchó de Nopala a Huichapan esperando encontrar allí a Villagrán, pero a una legua de distancia del pueblo recibió aviso del cura, por lo que supo que se había retirado aquél a los montes situándose en el cerro del Nestejé o de la Muñeca.¹³¹

El 9 de septiembre de 1811, Don Juan de Dios Martínez, realizó un plan para la provincia de Huichapan. En dicho documento, se especificó que se requería de trescientos hombres de caballería y un comandante íntegro para desalojar a los enemigos de las posiciones ventajosas que habían tomado, donde había robos y asesinatos impunes. Estos enemigos liberarían el camino Real de Tierra Adentro; una vez libres de insurgentes, podrían ir los atajos con semillas y víveres que abundan, conducir estos atajos hacia Tierra Adentro y volver con las platas y otros efectos a esta capital. También se proponía acabar con una casa de acuñación de moneda ubicada en Nopala, en el poblado del Jagüey, que estaba en manos de los Villagrán. La pacificación de esta provincia, dijo Juan de Dios

¹²⁸ Alamán, Lucas, *Op. Cit.*, V. I, p. 321

¹²⁹ Guedea, Virginia, *La insurgencia en el departamento del Norte. Los llanos de Apan y la sierra de Puebla,*

¹³⁰ -1816, México, UNAM/Instituto Mora, 1996, 247pp. p.11

¹³¹ *Ibidem*, v. II, p.69-70

Martínez, que era la garganta del camino Real, consistía en que sobreviviera la división que se propuso en lo que se formaba el camino militar.¹³²

En el mes de mayo de 1813, se formó una división en Tula dedicada a combatir a los Villagrán, que tantos perjuicios causaban al comercio impidiendo el libre paso al interior; por una parte, el coronel Ordóñez se encargó de hacer pasar un gran convoy, por otra:

[...] el teniente Coronel Monsalve se situó en Ixmiquilpan, Tolimán, Tlahualilpam y otros puntos, para impedir la entrada de la Sierra, y una vez hecho esto, se emprendió el asalto de Huichapan, que cayó en poder de los realistas. En la noche del 13 de junio de 1813, se presentó el realista Casasola en la hacienda, y aunque hasta las mujeres de la familia Villagrán empuñaron las armas y quisieron defenderse, diciendo a don Julián que preferían morir, aquel no quiso ya hacer resistencia y se entregó con treinta y seis personas que lo acompañaban a don Rulfo Palacios, quien fue el que personalmente hizo la aprehensión. Habiendo preguntado Casasola qué debía de hacer con los presos, Calleja le contestó que los fusilase y a consecuencia de esta orden fueron pasados por las armas Villagrán y veintidós insurgentes, el 21 de junio de 1813.¹³³

Es importante señalar que Miguel Hidalgo siempre se preocupó por la disciplina de las tropas insurgentes, para que no causaran rapiña en las poblaciones y caminos, como bien señaló:

Me llena de consternación las quejas que repetidamente se me dan de varios individuos, ya de los que han merecido mis comisiones, ya de los que sirven en mis ejércitos, por sus excesos en tomar cabalgaduras por los lugares de su tránsito, no sólo en las fincas de los europeos, sino en la de mis amados americanos. [...] Y como sea éste un mal que deba cortarse de raíz, mando que ningún comisionado ni otro individuo alguno de mis tropas pueda, de propia autoridad, tomar cabalgaduras, efectos ni forrajes algunos, sin que primero ocurran por los que necesiten los jueces respectivos de los lugares de su tránsito.¹³⁴

A la par que esto sucedía de parte de los revolucionarios en el camino México-Tierra Adentro, Félix María Calleja salió de San Luis Potosí al mando de tres mil seiscientos hombres, de los cuales dos mil eran lanceros de caballería reclutados en las haciendas, seiscientos infantes de la misma clase y el resto perteneciente a los regimientos de San Carlos y S. Luis, se dirigieron al pueblo de Dolores, en donde debían reunirse con el conde de la Cadena que comandaba las fuerzas que enviaba el virrey Venegas. Llegaron a este punto a las once de la mañana del día 28 de octubre de 1810.¹³⁵

¹³² AGN, OG, Vol. 96, f. 62-65

¹³³ Villa Señor y Villaseñor, *Op. Cit.*, p. 119

¹³⁴ *Ibidem*, p.409

¹³⁵ Chávez Orozco, Luis., *Op. Cit.*, p. 50

Poco esfuerzo necesitó Calleja para tomar Guanajuato. La traición le allanó el camino, pues por informes que obtuvo, pudo evitar a tiempo la mayor dificultad que se le había interpuesto que consistía en las minas que mandó poner Allende en el camino que, de haberlo ignorado, seguramente hubiera caído.¹³⁶

Alamán nos dijo una idea acerca de las “gavillas”, pues éstas, nos dijo, era gente de las castas que formaban numerosas reuniones, en su mayor parte de hombres a caballo, a las que los realistas daban el nombre de “gavillas”, las cuales “invadían las poblaciones indefensas, saqueaban las haciendas, cortaban todas las comunicaciones, impedían todo tráfico, y arruinaban todos los giros.”¹³⁷

Calleja siempre fue un militar preocupado por los caminos, ya que en sus proyectos de pacificación del virreinato sus propuestas iban en ese sentido. Por ejemplo, el 8 de junio de 1811, Calleja le propuso al virrey Venegas una serie de artículos, entre los cuales destacaron:

Art. 10. De todas tendrá lista el comandante de armas de la cabecera, y todos vigilarán en los caminos de su distrito, arresando a los sospechosos y dándole parte de cuanto ocurra respectivo al objeto y digno de su noticia; y si de ellas resultare que se reúna alguna gavilla de bandidos, dispondrá el comandante que, a la fuerza de la cabecera, se reúna la de todas o parte de las haciendas, según fuere la necesidad, y saldrá a dispersarlos y castigar a los delincuentes [...] Art. 14. Los arrieros y otros que necesiten herramienta, usarán únicamente del hacha, y de un cuchillo corto y sin punta para cortar las reatas.¹³⁸

Los arrieros eran vistos con mucho recelo por Calleja, puesto que ese era un factor clave, pues muchos arrieros concedores de los caminos, se sumaron a la Revolución de Independencia, entre ellos, se encontraba el propio Morelos que había sido arriero o los Villagrán que también lo fueron.

Para el 9 de febrero de 1811, un anónimo también alerta al virrey Venegas proveniente de Querétaro, sobre el abandono en la ciudad de Celaya, la Villa de Salamanca, Irapuato y otras haciendas inmediatas a Celaya por unirse a los insurgentes haciendo actos

¹³⁶ *Ibidem*, p. 52

¹³⁷ Alamán, Lucas, *Op. Cit.*, V.II p.149

¹³⁸ Hernández y Dávalos, *Op. Cit.*, v. III, p.290

atroces; para ello, piden al Virrey Venegas una escolta con ciento cincuenta soldados con un comandante y un oficial de la confianza de Venegas, para poder conducir los caudales de Querétaro a la capital y con ello se podrá poner empeño en la agricultura, hacer útiles los brazos que hoy son perniciosos, verificar el transporte de granos a la capital, normalizar los correos progresivamente, aumentar el ingreso a la Real Hacienda y con todo esto la tranquilidad pública.¹³⁹

El 11 de febrero de 1812, Félix María Calleja mencionó que:

La insurrección presenta en el día un estado diferente del de su origen aunque conserva su carácter; ha cesado la fascinación, y todas las personas honradas las detestan, pero por desgracia permanecen en ellas muchos criminales escapados de las cárceles, muchos millares de ignorantes seducidos, y muchos miserables que no teniendo medios de subsistir se ven precisados a unirse a ellos, lo que resulta en un enjambre de bandidos extendiéndose en grandes y pequeñas cuadrillas por todo el Reino hasta sus últimos rincones hostilizan las campiñas roban las Haciendas, interceptan los caminos, e interrumpen los giros del comercio, reduciéndonos a una especie de bloqueo en las mismas Capitales que ocupamos. (sic)¹⁴⁰

En el mismo documento Calleja propone remediar los males:

De la Capital del Reyno los días primeros de cada mes un Comboy custodiado por un cuerpo de cuatrocientos a quinientos caballos que costaría una pensión sobre los mismos efectos, y que los Generales respectivos crearían, arreglarían y constituirían de modo que alejase toda desconfianza. Remitidos de la Capital se reunirán en el mismo cuartel General los de tierra adentro las platas y los caudales que conduciría la misma escolta a la Capital, procurando llegar a ella a fines de cada mes.(sic)¹⁴¹

Es importante detenernos en este documento, puesto que retrata muy bien la impresión de Calleja acerca de la situación de la Nueva España, pues en él se observa una de las principales preocupaciones que tenía, que era justamente la de “limpiar” los caminos de gavillas insurgentes que obstaculizaban el comercio, como lo mencionó aquí:

En el Cuartel General no subsistirán más Tropas que las indispensables para llenar sus fines, las restantes se dividirán en tantas Divisiones como permita su número, y

¹³⁹ AGN, OG, vol. 30, f.63-64. Anónimo a Venegas, Querétaro 9 de febrero de 1811

¹⁴⁰ AGN, OG. Vol.196. f. 300

¹⁴¹ *Ibidem.*, f. 302

exiga la necesidad, estendiéndolas, replegándolas, o reuniéndolas según convenga, para que todas obren con apoyo y se eviten desgraciados ríceros; a cada una se la asignará un Departamento en el que el Comandante que lo fuese de ella, se ocupará en establecer los reglamentos sencillos que a este fin deben formarse, en perseguir las Gavillas, en limpiar los caminos, y en proteger la agricultura”¹⁴²Continúa: “El Ejército del Norte por medio de sus Divisiones, fuerzas urbanas de los Pueblos, Haciendas y demás recursos del País mantendrá libre la comunicación desde San Juan del Río hasta Valladolid, Guadalajara, Zacatecas etcétera, y desde el mismo San Juan del Río, a la Capital, podrá asegurarle la Guarnición de ella misma, en caso de que por falta de Tropa no pueda verificarlo jamás podrán ser interrumpidos los Comboyes mensuales. [...] El Ejército del Sur mantendrá libres por los mismos medios los caminos de Veracruz a México, cuyos objetos se llenarán más o menos cumplidamente según la mayor o menor fuerza disponible, siendo indispensable que la de todas las Provincias que a cada Ejército se le asignan estén a sus órdenes inmediatas.(sic)¹⁴³

Como se aprecia este documento argumenta y fundamenta la tesis acerca de la importancia y la influencia que tuvo el camino de México-Tierra Adentro durante la Revolución de Independencia y las estrategias que se planeaban por parte de los realistas para recuperar el camino que había sido tomado por los revolucionarios.

Más adelante, en el mismo documento, con respecto a las alcabalas, Calleja menciona que:

La Renta de Alcabalas nada produce estando como lo está paralizado el comercio como el tabaco muy poco por la dificultad de conducirlo y expenderle la Minería padece atrasos que necesitan de habilitaciones para repararlos con el particular comerciante, minero o agricultor que ha sufrido pérdidas, quebrantos y extravíos en la revolución y que su giro está parado apenas tiene para vivir y como estos son los únicos canales por donde el Estado recibe los medios de subsistir si muy pronto no se desostroyen, es casi infalible que la miseria consiga lo que no han podido las formidables armas de los Rebeldes.¹⁴⁴

Recordemos que el documento al que hago alusión, está fechado el 11 de febrero de 1812. Hago mención de la anterior cita, pues como he expresado, mediante las alcabalas se puede analizar las afectaciones en la circulación de mercancías por el territorio novohispano.

¹⁴² *Ibidem.*, f.302

¹⁴³ *Ibidem.*, f. 302v

¹⁴⁴ *Ibidem.*, f. 303

Los ataques de los insurgentes a los realistas en los caminos, hay que decirlo, no todos eran exitosos, pero es importante señalar las acciones que sí se culminaban como prósperas para los insurgentes; para ello, me remito al diario de operaciones de Ignacio Rayón, escrito el 9 de enero de 1813, donde da cuenta de una acción de guerra de los insurgentes que no les dio los frutos que esperaban. Según se narró fue durante la tarde que atacaron un convoy conducido por el brigadier Juan José Olazábal, procedente de Perote, llevaban dos camiones de hierro que se hallaban en el fuerte y que Calleja había solicitado para el sitio de Cuautla, así como un rico cargamento de distintos efectos que valían más de dos millones de pesos cuando fueron atacados en el camino por grupos numerosos de insurgentes, por lo que el convoy se detuvo en Nopalucan, población que también sufría el ataque insurgente y que era defendida por el teniente coronel realista Antonio Conti. La mulada del convoy fue apresada por los insurgentes y no pudo ser recuperada por los realistas. Olazábal se retiró entonces a Perote. Se llevó los cañones y las balas, pero dejó en la parroquia del pueblo el resto del convoy que cayó en manos insurgentes el 27 de abril de 1813.¹⁴⁵Fue así que los insurgentes obtuvieron un botín de cerca de dos millones de pesos, lo que era una suma considerable para la época.

Otra acción similar sucedió el 2 de septiembre de 1812 en el camino México-Tierra Adentro a la altura de Calpulalpan, en la que un convoy realista fue atacado por el cura Correa, según se informó a Rayón. Dicho convoy procedente de México con dirección a San Juan del Río, iba custodiado por 500 hombres, de los cuales murieron 23 y 4 fueron tomados como prisioneros. A pesar de que no pudieron apoderarse del cargamento, los insurgentes se hicieron de carabinas, pistolas, sables y caballos en buena cantidad, además de haber puesto en fuga a los realistas. No obstante, los insurgentes sufrieron una pérdida de importancia en esta acción, pues murió Cayetano Anaya, uno de sus jefes.¹⁴⁶

Para continuar abundando sobre episodios documentados que tienen que ver con los caminos, está el de Ignacio García Rebollo quien informó al Virrey Venegas de que el teniente Vicente de Concha y Antonio Hondarsa prosiguieron su recorrido a México, para

¹⁴⁵ Hernández y Dávalos, *Op. Cit.*, t. V, p.630, Diario de operaciones del presidente de la Junta, Lic. Don Ignacio Rayón, 9 de enero de 1813.

¹⁴⁶ *Ibidem.*, t.V, p.618, Diario de operaciones de Ignacio Rayón, 2 septiembre de 1812.

conducir el pliego del brigadier Félix María Calleja. No obstante, no pasaron de San Juan del Río por las numerosas cuadrillas insurgentes que inundaron el camino hacia la capital, dicho documento está fechado el 2 de abril de 1811.¹⁴⁷

En algunas ocasiones, las decisiones para atacar los caminos por parte de los insurgentes, eran tomadas de manera vertical, es decir, la cúpula dirigente era quien decidía las acciones; para probar lo anterior, me remito al documento donde José María Liceaga ordenó ataques a convoyes, en este caso la orden era para Joaquín Caballero, el 6 de diciembre de 1812, al cual le dijeron:

Estará V.S. muy a la mira para atajar el paso por la parte que le toca a el convoy de platas que está con destino a salir la una parte para Irapuato y otra para Guadalajara cuyo importe es el de un millón y medio y interesa que combinando V.S. sus ideas con SS. Brigadieres Hermosillo y Franco para que a tiempo se les acometa con intrepidez para lograr destrozarlos.¹⁴⁸

De manera que quedó en evidencia que el ataque en los caminos no era un asunto de “delincuencia”, sino un asunto de estrategia, pero nada ajenas al bandidaje social, que como se ha mencionado en la historiografía de los caminos con enfoque social, no era un problema de seguridad, sino socioeconómico.

Existieron revolucionarios como Albino García, más conocido por “el manco García”, nativo de Salamanca, en cuyo pueblo, en el inmediato valle de Santiago se fijó de asiento, hizo sus excursiones por todo el país circunvecino, cortó la comunicación y complicó el tránsito de los convoyes de Querétaro a Guanajuato. Por el otro lado de la sierra, en Dolores y sus inmediaciones, había otras partidas, que se comunicaban con las que habían quedado en la provincia de San Luis, en la que al haberse propagado la insurrección por las riberas del río de Tampico hasta la costa, se hallaba movimiento en toda la serranía de la Huasteca, que comprende parte de las provincias de Veracruz y México, y por ésta se daban la mano las partidas que ocupaban la Sierra Gorda, con las de Villagrán, que seguía amedrentando desde Huichapan el camino de Querétaro a la capital y con la que se había levantado en

¹⁴⁷ CEHM, XXIV, legajo 6, carpeta 1-1

¹⁴⁸ Hernández y Dávalos, *Op. Cit.*, v. IV

¹⁵⁷ Alamán, Lucas., *Op. Cit.* v. II, p. 162

los llanos de Apan al Norte de ésta. Albino García atacaba los convoyes y cortaba las comunicaciones.¹⁵⁷

Lucas Alamán menciona que a Albino García, las partidas que lo reconocían por jefe, la de los Anayas y de los Villagranes, a veces obraban juntas y otras separadas, impedían el tránsito del camino de Tierra Adentro y hacían que se padeciese escasez de muchos artículos de primera necesidad en la capital, pues sólo podían llevarse en convoyes, los que casi siempre eran atacados.¹⁴⁹

Existe un episodio que da al traste al revolucionario Albino García que tiene que ver con los caminos. El Brigadier Alejo García Conde tenía como encargo llevar a Guanajuato los reales destinados a aquel mineral y gran cantidad de efectos mercantiles que habían de distribuirse en todas las provincias del interior, en el mes de abril de 1812. Caminó García Conde con el convoy sin dificultad hasta Salamanca, pero apenas entró en ese pueblo (11 de abril de 1812) se encontró rodeado por todas partes, Albino había reunido a toda su gente, sus compañeros excitados por el atractivo de tan rica presa, habían acudido en número de cuatro a cinco mil hombres. García Conde tuvo que reforzar sus avanzadas para impedir que los insurgentes penetrasen en la población y aunque pensó en atacar con dos secciones, decidió seguir su marcha¹⁵⁰.

Según se dijo, García Conde:

Sacó de Guanajuato las platas que había de llevar a México, como si su objeto fuese marchar con ellas en derechura a aquella capital, y las condujo hasta Irapuato. Dejándolas allí y reunido a la sección que mandaba Villalva que había permanecido en aquel punto, se puso en marcha sin que nadie supiese su intento, el 15 de mayo [1812] a las dos de la mañana, para estar a las diez sobre Valle de Santiago en los puntos señalados en el plan combinado con Negrete; pero el sagaz Albino, aunque era hombre sin letras ni instrucción alguna, pero que poseía aquel tacto militar que sólo da la naturaleza, había comprendido perfectamente el objeto de aquellos movimientos y había sabido desconcertarlos con un tino que honraría a un consumado general. Siguió García Conde su marcha a México con el convoy, y en el punto de Capulalpan lo esperaban los insurgentes de Huichapan con dos cañones, lo que dio nueva ocasión a Iturbide de señalar su bizarría, atacándolos con una partida de 90 caballos de Puebla, quitándoles los cañones y una bandera, matándoles ochenta hombres y haciendo ocho prisioneros.¹⁵¹ Según García Conde:

Entró en la capital novohispana junto con el convoy, el 20 de junio de 1812, conduciendo 605 barras de plata del rey y 900 de particulares. Los últimos sucesos

¹⁴⁹ *Ibidem.*, p.262

¹⁵⁰ *Ibidem.*, v. III, p. 107

¹⁵¹ *Ibidem.*, v.III, p.119

dieron a la entrada de esta división el aire de un triunfo, pero en toda ella los ojos del público buscaban con ansia a Iturbide, al que con razón se atribuía todo el mérito de la prisión de Albino, y a quien el virrey premió con el grado de teniente coronel. Volvió a marchar García Conde, reforzado por doscientos caballos a las órdenes de Monzalve, conduciendo otro convoy que empezó a salir el 21 y concluyó el 28, reuniéndose en Tlanepantla, donde se organizó el orden en que debía caminar, y se componía de 5, 430 tercios de efectos de la real hacienda; 6, 276 de particulares; 79 coches con pasajeros, llevando 632 mulas de remuda y con equipajes; 130 asnos cargados, y 5 920 personas entre tropa, arrieros y pasajeros, lo que prueba la esperanza que se había concebido de que, por las ventajas obtenidas por las armas reales en Tierra adentro, la paz se restablecería en aquellas provincias, y esto hacia volver a sus casas a tantas familias como llenaban tan gran número de coches.¹⁵²

Para 1813, el camino de México-Tierra Adentro, estaba más controlado por parte de los realistas, aunque seguían siendo atacados los convoyes que pasaban. En esencia, los realistas se habían repartido así los territorios:

La sección de Tula, bajo el mando del coronel D. Cristóbal Ordoñez, ponía en comunicación la Tierra Adentro con la capital y ligaba las operaciones del valle de Toluca con las de las divisiones establecidas en los puntos antes ocupados por los Villagranes. El subdelegado de Huichapan D. Manuel de la Hoz, había organizado compañías de realistas o patriotas en todos los lugares de su jurisdicción, y tanto Ordoñez como el mismo la Hoz, el comandante Claverino, los patriotas de Tlahuelilpan D. Anastasio Bustamante, y el comandante de Cuautitlan D. Manuel Moreno, perseguían incesantemente a las partidas de insurgentes de todo el territorio, capitaneadas por diversos jefes, de los cuales los más conocidos eran Polo, Cañas, Atilano García, y Epitacio Sánchez.¹⁶²

Con la Revolución de Independencia los escasos envíos de ganado provenientes del occidente del país se vieron interrumpidos, ya que los abastecedores que venían de Michoacán se negaron a establecer compromisos para surtir a la capital por temor al robo de los insurgentes. Estas irregularidades en el abasto cárnico entre 1810 y 1811, aunadas a factores climáticos, provocaron el alza de los precios por lo que la carne dejó de ser un producto de consumo popular para convertirse en un producto de lujo.¹⁵³

¹⁵² *Ibidem.*, v. III., p.119

¹⁶² *Ibidem.*, v. III, p.290

¹⁵³ Moncada González, Mónica, "Políticas de abasto de alimentos en la Ciudad de México en los albores de la guerra de independencia 1810-1812" en Janet Long Towell y Amalia AttoliniLecón (coord.), *Caminos y mercados de México*, México, UNAM/INAH, 2010, 690 pp. pp. 469-488

Por lo menos una docena de comerciantes de la ciudad de México estaba a la espera de enviar sus mercancías al norte, a las provincias internas, desde el estallido de la lucha insurgente; sin embargo, como lo mencionó Van Young:

Caótica situación creada por la lucha, el embargo de los animales de transporte de parte de las autoridades militares y la escasez de arrieros y mulas impedían la salida de los envíos[...] se observaba que en Querétaro los soldados y el populacho andaban casi “desnudos” por la interrupción del comercio, mientras que la fábrica de armamento en la ciudad de Chihuahua y el hospital militar en Arizpe también se habían quedado sin abastecimiento. Más de seis millones de pesos en oro, plata y cobre se habían quedado esperando durante casi un año en los pueblos del norte para ser enviados al sur.¹⁵⁴

La interrupción del abasto de mercurio en las minas del norte había causado graves paros de la producción minera. Por añadidura, el desasosiego de Salcedo iba en aumento porque los “indios de paz” (pacificados) de Nuevo México, que cada año llegaban a Chihuahua a recibir subvenciones del gobierno, se salieron de control debido a la falta de provisiones para pagarles. El general finalizó su informe con la observación de que el restablecimiento de las relaciones de comercio normales de los presidios, pueblos y minas del norte con los centros textiles de la ciudad de México, Puebla, Querétaro y San Miguel el Grande beneficiaron mucho a la economía.¹⁵⁵

Por su parte, los insurgentes se vieron con serias dificultades para transitar por los caminos, pues no tenían suficientes caballos. Por esta razón Morelos y Liceaga encargan caballos a José Álvarez de Toledo el 16 de julio de 1815 en Puruarán: “Los ejércitos de estas provincias padecen una falta imponderable de caballos, en tal virtud, y en la de que hay crecido número en las haciendas de tierra adentro, encarga a vuestra señoría este supremo gobierno que haga una requisición para traer todos los que pueda para montar estas tropas, y no falte a las de vuestra señoría”¹⁵⁶

El camino de México-Tierra Adentro, tenía una importancia de primer orden, puesto que comunicaba a los principales distritos mineros, por lo tanto, el camino Real se articuló de acuerdo a bases socioeconómicas, que llegaban incluso hasta la ciudad de Santa Fé, al

¹⁵⁴ Van Young, Eric., *La otra rebelión. La lucha por la independencia de México, 1810-1821*, México, Fondo de Cultura Económica, 1ª edición en español 2006, 1007 pp. p.163

¹⁵⁵ *Ibidem.*, p.163

¹⁵⁶ HerrejónParedo, Carlos., *Morelos. Documentos inéditos. Op. Cit.*

norte de la Nueva España. Toda la región del norte de la Nueva España, hasta la misma capital, fue afectada por la disputa sobre el control del camino México-Tierra Adentro, en la medida en que eran necesarias distintas mercancías, como el mercurio, para continuar con la actividad económica y la generación de empleos. Pero, al mismo tiempo, la ciudad de México padeció los embates de la toma de este camino, debido a que los productos de esa zona norte del virreinato estaban controlados por los insurgentes, por tanto, la capital novohispana careció no sólo de las mercancías, sino de recursos económicos para el erario público.

Como ya ha quedado expresado en este trabajo, no sólo se afectaba la circulación de mercancías, sino que la información por medio de correspondencia también era inhibida, por lo que podemos decir que en la región norte del virreinato, no sólo se presentó el fenómeno de la refeudalización, sino que también existió una marginalidad en las poblaciones, al estar incomunicadas con la capital (que era donde recaía el poder económico, político y social), por carecer de información oportuna para la toma de decisiones, vía correspondencia.

Al respecto, quisiera remitirme a lo que menciona Olga Fernández López:

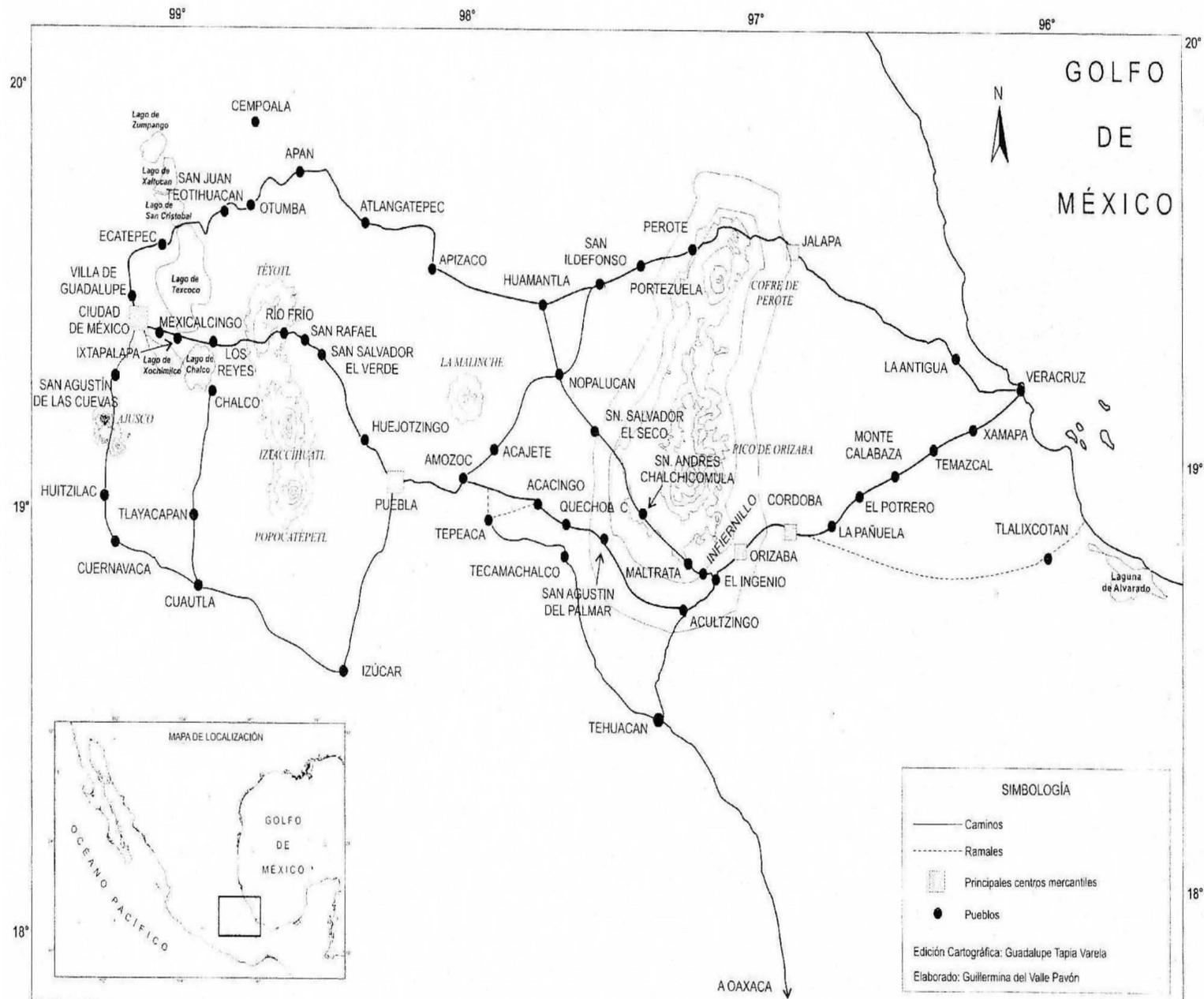
Las distancias y la falta de buenos caminos, hacen que prácticamente se encuentren incomunicadas poblaciones por largos periodos de tiempo [...] la difusión de noticias e ideas, no necesariamente violentas, en un mundo casi por completo oral, es fundamental para la transmisión de mensajes; información es poder, las relaciones de poder se establecen precisamente sobre las diferencias de acceso y control de información. La marginación es vista como una forma de violencia; enfermedad, miseria, racismo, son algunas de sus manifestaciones, y el camino está implicado en ellas.¹⁵⁷

¹⁵⁷ Fernández López, Olga., *Op.Cit.*, p. 220



Figura 8. El Territorio Mexicano Mapas y Planos siglos XVIII y XIX; México, Instituto Mexicano del Seguro Social., México, 1982. Camino Real México a Santa Fe: 721½ leguas México – Querétaro: 54 leguas al NO.; Querétaro – Guanajuato: 38½ leguas al O. NO.; Guanajuato – Zacatecas: 78 leguas al N. NO.; Zacatecas– Durango: 71 leguas al NO.; Durango – Chihuahua: 170 leguas al N. NO. Chihuahua– Paso del Norte: 92 leguas al NE.; Paso del Norte – Santa Fe: 218 leguas al NE.

Mapa I. Caminos México-Veracruz y sus conexiones a fines del siglo XVIII



Mapa Elaborado por Guillermina del Valle Pavón. En Del Valle Pavón, Guillermina., "El monopolio del tabaco en Veracruz durante la guerra de Independencia", en OrtizEscamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de Independencia en Veracruz*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010, 53-71pp, p.55. En dicho mapa elaborado por Guillermina del Valle Pavón, se pueden observar el camino de Antequera y cómo está estrechamente ligado al camino de México-Veracruz y México-Acapulco.

3.4 El camino de México-Veracruz y la Revolución de Independencia

El camino de México-Veracruz, era uno de los de mayor importancia, no sólo por lo que producía, precisamente en la región veracruzana, sino porque era el destino que seguían todas las mercancías de todas las regiones de la Nueva España para embarcarse rumbo a España, era el “embudo” por donde necesariamente iban las mercancías de Nueva España y también era por donde se recibían las mercancías de España, para distribuirse en las diversas regiones del territorio novohispano; en algunos casos, como el de Oaxaca, existía una relación directa por medio del camino Antequera-Veracruz, pasando por Orizaba.

El camino México-Veracruz presentaba una naturaleza distinta a otras regiones de la Nueva España, era una región semi-tropical, con mucha humedad, cumbres muy accidentadas para los caminos, lo que los hacían más peligrosos, e inseguros para transitar, por eso mismo, las poblaciones establecidas como Orizaba y Jalapa, eran poblaciones no muy grandes en comparación a la Ciudad de México u otras ciudades. Con todo y estos elementos distintos,, dicha ruta era la principal conexión con la Metrópoli, en cuestión de mercancías y de información.

La ruta tradicional que unía la ciudad de Veracruz con el altiplano, la que siguió Cortés y que después de él siguieron los virreyes, pasaba por Jalapa. Pero muy pronto (1535) comenzó a señalarse otra ruta que, aunque más larga en distancia, resultaba más corta en tiempo. Esta segunda ruta fue la que poco a poco prefirieron los arrieros y comerciantes, esa preferencia se tradujo en la aparición de una serie de poblados que se beneficiaron del camino: Orizaba y Córdoba fueron, en sus orígenes, poblados estaciones.¹⁵⁸

El control del camino México-Veracruz fue de primera importancia tanto para insurgentes como para realistas, éstos últimos hicieron esfuerzos extraordinarios para

¹⁵⁸ Moreno Toscano, Alejandra., *Op. Cit.*, p. 76

mantenerlo abierto. En la primera mitad de 1812, el camino a Veracruz quedó cerrado por primera vez, y desde la capital enviaron una gran expedición a reabrirlo. Sin embargo, tan pronto como pasó el ejército realista, los insurgentes se apoderaron de nuevo del camino. Por consiguiente, el gobernador de Veracruz envió una segunda fuerza para abrirlo. Pero el 20 de agosto de 1812 esa fuerza fue atacada y derrotada por 600 rebeldes al mando de Nicolás Bravo por lo que el camino continuó cerrado. En julio de 1812 los rebeldes también cerraron la carretera entre la ciudad de México y Querétaro.¹⁵⁹

También hay que analizar el papel de otros puertos que habilitaron los insurgentes, como Sotavento, pues para mediados de 1812, tenían el control de los litorales de Veracruz por los insurgentes fue casi total; en Sotavento “la insurrección se dilataba hasta la provincia de Oaxaca, con pérdida de los pueblos todos de la subdelegación de Cosamaloapan, además del rumbo que corre de la barra de Alvarado hasta Tacotalpan, con gran perjuicio del abasto del puerto de Veracruz en frutos y subsistencias que venían en gran parte de esta zona.”¹⁶⁰

Como vimos, desde 1812 se mencionó con insistencia la necesidad de vincularse con los puertos de los Estados Unidos para abastecerse de armas y municiones. Johanna Von Grafenstein dijo que:

La documentación que localizamos para 1813 es bastante explícita en cuanto a dicho objetivo: se trataba de limpiar la costa de los enemigos para poder recibir los cuantiosos recursos que se esperan del supremo congreso de Estados Unidos que ya se habrán recibido, a no habernos acometido el enemigo de Tuxpan en la barra de Tecolutla el 13 de junio [...]” AGI, México 1482, cuaderno 7.¹⁶¹

Después de la llegada del gran convoy de Veracruz en marzo de 1813 (que llevaba el nombramiento de Calleja como virrey), la actividad rebelde se volvió tan intensa que hasta los convoyes dejaron de transitar. Calleja le pidió al Consulado de la ciudad de México recomendaciones sobre cómo mantener activo el comercio con Veracruz. El Consulado

¹⁵⁹ Timothy Anna., *Op. Cit.*, p. 167-168

¹⁶⁰ Grafenstein Gareis, Johanna Von, “Insurgencia y contra insurgencia en el Golfo de México, 1812-1820” en Virginia Guedea (Coord.), *La independencia de México y el proceso autonomista mexicano 1808-1824*, México, UNAM/I. Mora, 2001. p. 188

¹⁶¹ *Ibidem.*, p. 194-195

sugirió que el ejército estableciera una serie de guarniciones permanentes para mantener abierto el camino.¹⁶²

El virrey aceptó este proyecto en gran escala y empleó un contingente de dos mil soldados de los regimientos de Saboya y de Extremadura que llegaron a Veracruz en abril de 1813: “Las tropas viajaban desde Veracruz a Jalapa y después a Puebla; limpiaban de enemigos el camino, dejaban la carretera para perseguir a las bandas rebeldes, ocupaban y destruían los ranchos y los pueblos rebeldes; establecieron guarniciones permanentes en varios puntos, al mismo tiempo una fuerza partía de la ciudad de México a recibir a las tropas que se acercaban.”¹⁶³ Los convoyes se intercambiaban en Puebla. Además, seis localidades a lo largo del camino, además de las ciudades de Xalapa y Puebla, fueron guarnecidas y fortificadas:

La fuerza total que se necesitaba para mantener estas guarniciones era de 1 200 soldados regulares, sin incluir las muchas milicias locales que podían ser llamadas a prestar ayuda. Ésta era una cantidad extraordinariamente grande y rebelaba la importancia que se le concedió al proyecto. La construcción de nuevos puestos avanzados costó casi 10 mil pesos, y tan solo los salarios de las tropas demandaban seis mil pesos al mes.¹⁶⁴

Para proteger los correos el gobierno instituyó complejos sistemas de convoyes mensuales a lo largo de la Nueva España para recibir y transferir los correos en los puntos intermedios entre los principales centros de población. El que partía de la capital sólo llegaba hasta Perote, donde encontraba a otro que venía de Veracruz y transfería la carga. El sistema de convoy de correo aparentemente funcionó bien, sin embargo, el gobernador de Veracruz se quejó de que las escoltas eran demasiado grandes y que no podía continuar enviando tantos hombres.¹⁶⁵

De este lugar salieron los auxilios para México, Puebla y San Juan de los Llanos. El gobierno no descartó la posibilidad de que Hidalgo, de Toluca se marchara a Puebla y de allí al castillo de San Carlos con el fin de “apoderarse de la fuerte artillería y pertrechos,

¹⁶² *Ibidem.*, p. 168

¹⁶³ *Ibidem.*, p. 168

¹⁶⁴ *Ibidem.*, p. 168

¹⁶⁵ *Ibidem.*, p. 169

confiados en su ciega temeridad se harían temibles por los copiosos auxilios que encontrarán, interceptando a más la comunicación del Camino Real, se fortificarán en estos y pronto elevados con la artillería que sacarían del castillo, se haría muy difícil su destrucción.”¹⁶⁶

Orizaba y Córdoba se convirtieron en puntos estratégicos para la supervivencia del régimen, pues de allí salieron los principales recursos de la hacienda pública producto del tabaco. El tránsito desde el puerto de Veracruz a Xalapa, Perote y Puebla, apenas se logró llevar consigo una numerosa fuerza popular. Cuando Morelos atacó Orizaba, no tenía ninguna intención de permanecer por mucho tiempo ahí; llegó por los dineros del Tabaco y, una vez adquiridos, abandonó la región. Con él se fue la mayor parte de la tropa del cura Moctezuma. Desde entonces, la provincia de Veracruz quedó a cargo de Nicolás Bravo, él fue el primero en beneficiarse de las ventajas que tenía el control del camino real al derrotar por completo en Puente del Rey a un convoy con dirección a Xalapa. Desde entonces bloqueó las comunicaciones entre Veracruz y Tierra Adentro. También impuso contribuciones extraordinarias a todo comerciante y viajero que pasaba por su territorio. Desde Nautla, Boquilla de Piedras, Río de la Antigua y Paso de Ovejas, los insurgentes lograron establecer un ruta de abastecimiento de armas, mismas que iban a parar a manos de los rebeldes del centro y sur de la Nueva España.¹⁶⁷

El general Nicolás Bravo fue el primero que entendió la importancia estratégica de Veracruz para la conducción de la guerra, pues si controlaba el camino real, cortaba la comunicación entre la península y la Ciudad de México; además, quedaba cerca de Orizaba y por lo tanto de sus tabacos, que en ese tiempo equivalía a tener dinero en efectivo. Ello explicó que sus movimientos se dieron por Medellín, Santa Fé, Paso de Ovejas, Puente del Rey, Acazónica, Huatusco y Coscomatepec. Desde estos sitios controló las comunicaciones del puerto con tierra adentro, garantizó el abasto de víveres para sus tropas y se ganó la confianza de los habitantes de la costa, aquellos que en otro tiempo la corona había tratado con tanta benevolencia. En pocos meses, Bravo organizó a los pueblos del centro de Veracruz, formó una fuerza respetable e impuso contribuciones de guerra a los

¹⁶⁶ Ortiz Escamilla Juan, “Revolución y liberalismo en la provincia de Veracruz, 1812-1821” en *Revista de Indias*, 2002, vol. LXII, NÚM. 225, pp. 409-428. p. 414

¹⁶⁷ *Ibidem.*, p. 417

viajeros y comerciantes que usaban el camino real. También abrió una ruta de armas procedentes de Estados Unidos y habilitó dos puertos al comercio marítimo: Nautla y Boquilla de Piedras. Con Bravo al frente, todo parecía indicar que el gobierno insurgente en Veracruz se iba consolidar, pues disponía de una adecuada infraestructura militar y económica.¹⁶⁸

En la provincia de Veracruz, Guadalupe Victoria pudo reconstruir la autoridad insurgente. A fin de asegurar las mercancías, el armamento y los víveres para el ejército, edificó unas fortificaciones en un terreno inaccesible para quienes no conocían la geografía, en ellas se almacenaron granos, víveres, armas, pólvora, metales y salitre producto del intercambio comercial que mantuvieron con los extranjeros y de las contribuciones de los pueblos, haciendas y ranchos. Desde un principio los insurgentes de Veracruz contaron con el apoyo de un sector de los comerciantes de Veracruz. Entre éstos se encontraban Francisco Arriaga, Tomás Murphy, Pedro Miguel de Echeverría y José Ignacio de la Torre. El primero era dueño de la hacienda de Paso de Ovejas.¹⁶⁹

Juan Ortiz Escamilla menciona que con los recursos producto del comercio de armas y de las contribuciones impuestas a pueblos y viajeros, Bravo pudo darle un nuevo sentido a la insurrección al crear la primera estructura político-administrativa y militar del centro de la provincia. Entre sus filas había negros, indios, mestizos, criollos y hasta peninsulares. Este proyecto fue retomado por Guadalupe Victoria. El impacto de Cádiz en el proceso de pacificación se puede valorar en la orden dada por el virrey Calleja para crear un camino militar que permitiera la comunicación entre Veracruz y Jalapa, para ello había que establecer casamatas resguardadas por “tropas aclimatadas del país” que protegieran “no sólo los correos, sino también el libre tránsito de los particulares y la conducción de víveres a aquella plaza ahuyentando la gavilla de bandidos que intentara obstruir el camino. Los primeros cuatro sitios designados fueron: la Joya, Cerro Gordo, Rinconada y Paso de Ovejas.”¹⁷⁰

¹⁶⁸ Florescano, Enrique (Coord.)Ávila, Alfredo, Juan Ortiz Escamilla y J. Antonio Serrano., *Actores y escenarios de la Independencia. Guerra, pensamiento e instituciones, 1808-1825.*, México, FCE/Museo Soumaya., 2010, 369pp. p. 156-157

¹⁶⁹ *Ibíd.*, 171

¹⁷⁰ Ortiz Escamilla Juan, “Revolución y liberalismo [...]” *Op. Cit.*, p. 419

Desde el punto de vista estratégico, Veracruz era una provincia difícil de controlar por el “mortífero clima” que impedía a las tropas permanecer por mucho tiempo en su territorio; también porque los principales centros de abasto y víveres estaban en poder de los insurgentes y porque éstos contaban con los “batallones de la república”, tropas bien organizadas, disciplinadas, armadas y con recursos producto del tráfico de armas y víveres de Estados Unidos e Inglaterra. Además, los pueblos preferían negociar con los insurgentes antes que hacerles frente. Durante más de ocho meses no hubo comunicación entre Veracruz y México debido al dominio insurgente de los caminos y pueblos de la provincia. Solo los centros urbanos eran protegidos por las tropas realistas, que no se atrevían a salir de su demarcación.¹⁷¹

Fue así que quedó abierto un tráfico perjudicialísimo bajo el amparo y protección de los rebeldes y con consentimiento de la misma plaza a título de escasez de víveres y otras causas que dieron pie a que atraídos por los insurgentes con el aliciente de las contribuciones exorbitantes que exigían y que se les pagaban voluntariamente, formasen gavillas considerables sobre el camino hasta enseñorearse de él, o lo que es más cierto:

Se convirtiesen en insurgentes todos los habitantes de los pueblos y caseríos inmediatos a que se agregaron poco después los fugitivos del sitio de Coscomatepec, obstruyéndose el camino en términos que desde entonces no han penetrado más que uno u otro convoy escoltado por divisiones respetables, habiendo sufrido el último que despachó el gobernador de dicha plaza con 400 hombres el descalabro de que dió parte.¹⁷²

Los comandantes insurgentes localizados a lo largo del camino real pudieron extraer recursos constantes para mantener a sus tropas, incluso establecieron acuerdos informales con los comerciantes del puerto, los cuales les brindaron una base fiscal para sus operaciones. Cabe mencionar que para la mayoría de los actores insurgentes ubicados más allá del centro de la intendencia de Veracruz no existió ninguna ruta de comercio fácil de gravar y, en el caso de Papantla, la insurrección acabó con el poco movimiento comercial que había. En Puebla y Oaxaca los gobiernos rebeldes reconstruyeron el sistema de alcabalas, el cual les surtió de importantes recursos.¹⁷³

¹⁷¹ *Ibidem.*, p. 421

¹⁷² *Ibidem.*, p. 422

¹⁷³ Ducey, Michael T., “Violencia, poder y dinero[...]”, *Op. Cit.*, p. 132

En agosto de 1812, las autoridades y los comerciantes de México organizaron una expedición a cargo de Juan Labaqui, con el objeto de abrir el camino que comunicaba la capital con la villa de Orizaba y el puerto de Veracruz. José María Morelos mandó a Nicolás Bravo a combatir la expedición de Labaqui, quien fue derrotado en El Palmar, a pesar del apoyo que prestaron los batallones de patriotas de Orizaba. Éstos perdieron buena parte de sus hombres y armamentos. Entonces Morelos confirió a Nicolás Bravo el mando militar de la provincia de Veracruz.¹⁷⁴

Poco después, la expedición a cargo del brigadier Ciriaco del Llano restableció la comunicación entre la ciudad de México y el puerto de Veracruz. Entonces se condujeron a la capital 8, 320, 000 libras de tabaco que estaban almacenadas en Córdoba y Orizaba. Llano combatió a los insurgentes de las jurisdicciones de las villas; no obstante, continuaron robando y destruyendo la hoja que se cultivaba en la región:

Para mantener a raya a los insurgentes se emplazó en ambas jurisdicciones un ejército de 2 000 efectivos, ante la falta de financiamiento por parte de la renta del tabaco, los cosecheros de Orizaba y Córdoba redujeron notablemente los cultivos y se negaron a vender la hoja al estanco si no les pagaba en efectivo.¹⁷⁵

Hay que mencionar que existieron muchas expediciones militares con fines de abrir el camino de Veracruz a México, como la del coronel Llano, comandante militar de Puebla, que se desplazó con su división en una misión de pacificación dirigida a la región cercana al puerto. Descubrió en Jalapa que Veracruz estaba bloqueado por los rebeldes “hasta sus goteras” y avanzó prontamente con su división para abrir el camino y restaurar las comunicaciones con las costas. Primero la división de Llanodispersó la junta insurgente en el pueblo de Naolinco, donde los realistas y capturaron siete cañones, 50 fusiles, y cierta cantidad de municiones.¹⁷⁶

¹⁷⁴ Del Valle Pavón, Guillermina., “El monopolio del tabaco en Veracruz durante la guerra de independencia”, en OrtizEscamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010. 53-71pp. p. 64

¹⁷⁵ *Ibidem.*, p. 64-65

¹⁷⁶ Christon I Archer., “Las tropas expedicionarias españolas en la guerra de independencia de México, 1810-1822” en Ortiz Escamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010, p.197-228. p. 203

Los rebeldes atacaron el camino ocupado por los realistas en varios puntos y, en el pueblo el Plan del Río, Llano descubrió que el enemigo había construido un parapeto fuerte defendido por un cañón situado en el centro del puente. Los realistas asaltaron el parapeto sin pérdidas y capturaron a cuatro rebeldes que después de las formalidades, sufrieron la sentencia de ser pasados por las armas, sus cadáveres fueron colgados en las extremidades del puente como “una lección saludable a los otros”. La marcha de la división sirvió para ilustrar el alto nivel de las actividades de las gavillas insurgentes que en varios puntos atacaron a la columna con el fuego de fusiles y en otras ocasiones aparecieron a la distancia para hacer demostraciones y amenazas. Cuando llegaron a Jalapa, Llano abandonó a cien soldados enfermos en los hospitales de Jalapa para que convalecieran de las fiebres y otras enfermedades. Informó al virrey que a pesar de las dificultades, con la excepción de cinco o seis soldados que ya habían muerto en la marcha, la división experimentó muchas dificultades. Antes de volver a Puebla, Llano reunió los elementos de los regimientos expedicionarios de América y Asturias que habían permanecido en Jalapa y Perote para que, a partir de ese entonces, acompañaran a la división a Puebla.¹⁷⁷

El regimiento expedicionario de Saboya, bajo el mando del coronel Melchor Álvarez, salió del puerto de Santa María en Andalucía y llegó a Veracruz el 15 de abril de 1813; estos expedicionarios entraron en combate en Medellín, cerca de Veracruz, contra las gavillas rebeldes y luego marcharon a Jalapa para conducir la misión prácticamente imposible de mantener abierto el camino real a la Costa.

Después de establecer guarniciones de 500 soldados en Perote, de 1000 en Jalapa, y de más de 2000 en Veracruz, Álvarez ya no marchó con su División desde Puebla para poner en marcha un plan para la construcción de un camino militar, “que en los años subsecuentes incluiría un sistema telegráfico de semáforo utilizando una cadena de torres para mantener las comunicaciones diarias y reportar los movimientos de las gavillas rebeldes.”¹⁸⁸

Las tropas de los regimientos de América, Asturias y Lobera marcharon de Veracruz para comenzar el servicio en las campañas del sur de Nueva España contra el padre José María Morelos, incluido el famoso sitio de Cuautla Amilpas. “El virrey Venegas ya había recibido información del gobierno de la Regencia en Cádiz de enviar una fuerza de Vigo de

¹⁷⁷ *Ibidem.*, p. 204

¹⁸⁸ *Ibidem.*, p.208

1 600 tropas de infantería y 400 de caballería y artillería con sus monturas y trenes. Las autoridades militares de Cádiz aseguraban que un ejército de 8 mil hombres seguiría en los meses subsecuentes.”¹⁷⁸

¹⁷⁸ Archer I. Criston., “Soldados en la escena continental: los expedicionarios españoles y la guerra de la Nueva España” en Ortiz Escamilla, Juan (Coord.), *Fuerzas militares en Iberoamérica. Siglos XVIII y XIX.*, México, El Colegio de México, 2005, 139-156. p. 145

En junio de 1812, otras tropas expedicionarias desembarcaron en el puerto de Veracruz bajo el mando del coronel Francisco Hevia, quien intentó marchar hacia el interior del virreinato, pero debido a un bloqueo en el camino por parte de las fuerzas rebeldes, aunado al mal tiempo con lluvias torrenciales, demoraron el viaje a Jalapa y Orizaba. Cuando marcharon, los asaltos masivos de los insurgentes pararon las tropas de Castilla y los forzaron a volver al puerto. Finalmente, en los primeros días de agosto llegó una columna de relevo comandada por Ciriaco de Llano que abrió los caminos a las puertas de la ciudad de Veracruz:

Desafortunadamente para los expedicionarios, Hevia reportó el fallecimiento de 300 de sus soldados y oficiales, mientras que otros permanecían en los hospitales de la ciudad en malas condiciones. Al final, todos los sobrevivientes sufrieron la pérdida casi total de su moral. En una palabra, Morelos y sus comandantes habían descubierto un método efectivo para neutralizar a estos enemigos formidables antes de que ellos pudieran comenzar sus operaciones bélicas.¹⁷⁹

Con los caminos bloqueados y la economía de la región casi destruida, la población de Veracruz pidió ayuda al Virrey Calleja, aunque:

Jalapa ya había pagado 200 mil pesos para ayudar a los batallones de Austrias, Lobera, América, Castilla, Zamora, Fernando VII, Saboya y Extremadura, se trataba de una pequeña villa [el puerto de Veracruz] de 11 mil habitantes y con solo cuarenta casas grandes apropiadas para ofrecer hospitalidad a los oficiales que ya no podían continuar pagando el pesado costo de mantener a cada unidad que llegaba a sus puertas de España o del interior de Nueva España.¹⁸⁰

Sin el dinero necesario para pagar la manutención de los soldados, algunos residentes optaron por abandonar la villa. Otros residentes se quejaron de los costos por mantener a los cuatro o seis oficiales en sus casas, lo que les provocó dificultades financieras.

Súbitamente, la idea de una marcha victoriosa contemplada por la Junta Militar de Indias había cambiado radicalmente. En vez de ser derrotados, los insurgentes habían cerrado los caminos de Jalapa y Orizaba al puerto de Veracruz. Durante algunos meses, el gobierno imperial careció de noticias provenientes de la Nueva España:

¹⁷⁹ *Ibidem.*, p. 146-147

¹⁸⁰ *Ibidem.*, 149

p.

Aún en los ramos de gobierno más esenciales sobre la situación de la guerra, el estado de las fuerzas militares y la condición de la sociedad y la economía. Con el temor de que un desastre militar desconocido hubiera ocurrido, la expedición de los Regimientos de Órdenes Militares y Voluntarios de Navarra destinado en principio a Panamá y Perú recibió un cambio de destino para Nueva España; durante los primeros meses de la alarma, la Junta Militar de Indias ordenó al general Pablo Morillo en Venezuela que enviara una división de cuatro mil tropas de su ejército expedicionario al puerto de Veracruz.¹⁸¹

Por su parte, Millares tenía consigo las órdenes para llevar a cabo:

La misión de abrir las comunicaciones con Jalapa, de establecer una cadena de fortines guardando un camino militar, y de construir una línea telegráfica con un sistema de semáforo de torres con brazos que pudiera transmitir mensajes de un fortín al otro. En las inmediaciones del puerto, los insurgentes habían fortificado y guarnecido los puntos estratégicos de Puente del Rey y Puente de San Juan.¹⁸²

Las tropas de Órdenes Militares y Voluntarios asaltaron los parapetos y las trincheras con éxito, pero con dos oficiales y 16 soldados heridos. Con su trabajo en el proyecto del camino militar y como gobernador-Intendente interino de Veracruz y subinspector general del ejército, Millares reconoció que más allá de las gavillas de insurgentes, “los enemigos de las fuerzas del rey eran el clima mortífero, las serranías impracticables, los espesísimos bosques, la abundancia de innumerables insectos nocivos, la prodigiosa extensión del terreno, la despoblación y la falta de recursos para subsistir.”¹⁸³

En la provincia de Veracruz, Millares quiso concentrar las operaciones militares contra Guadalupe Victoria, pero la proliferación de “las gavillas pequeñas” de Arrollo, Luna, Terán, Chamorro, Calzada, González, el Chino Claudio y el Negro Félix hicieron casi imposibles las operaciones ofensivas y la construcción y protección del camino militar y del sistema teleográfico. Además, los insurgentes gozaron de contactos con los piratas de Nueva Orleans que les vendían armas y municiones. En octubre de 1815, Millares recibió la noticia de que los rebeldes habían desembarcado mil fusíles, mil sables, mil cuchillos, cuatro piezas de artillería y una gran cantidad de municiones.¹⁸⁴

¹⁸¹ *Ibidem.*, p.152

¹⁸² *Ibidem.*, p.153

¹⁸³ *Ibidem.*, p. 153

¹⁸⁴ *Ibidem.*, 153

p.

Recordemos que el camino de México-Veracruz, pasaba por Puebla, y en esta localidad, quien dominaba era Osorno, un insurgente que se estableció y dominó en los llanos de Apan y Zacatlán, pues estaban muy bien ubicadas esas zonas y de esa manera podía interrumpir y controlar los caminos que iban para la capital. Al respecto, está lo mencionado por un diputado de Puebla (del cual no se sabe su nombre pues no aparece en la fuente más que “un diputado de Puebla”) quien dice como fue trastornada la economía de esta región a causa de la toma del camino que conducía a Veracruz. El documento está fechado el 23 de junio de 1814. Lo valioso de la fuente radica en el relato que éste hace, para ver como no nada más el puerto de Veracruz y la capital del virreinato resintieron la toma de caminos, sino que Puebla también tuvo su parte:

Su principal tráfico [de Puebla] consiste en los tejidos de algodón y lana que en paños, rebosos, enaguas y sombreros vende a los habitantes y remite en mucha abundancia a los habitantes de Tierra Adentro de México; en las azucareras que en polvo hacen trasladar a Veracruz, la Habana y a otros puntos de la Península; en los trigos que reducidos a harina reciben igual destino, y en los cordobanes y suelas cuyos curtidos remite de la misma suerte, lográndose dentro de ella mucho consumo de los abarrotes y lencería de España que del puerto de Veracruz se le dirigen.¹⁸⁵

Continúa el diputado:

A mayor abundamiento es camino Real para México, y sus dilatadas provincias interiores a donde estos efectos logran de igual o mayor estimación; pero desde que la insurrección ha cundido se ha paralizado todo. El comercio y la labranza se hallan en una muy sensible; la escasez de numerario aflige a todos; la Real Hacienda carece de los lexitimos derechos que le proporcionarían su desahogo y todo pende de la falta de competentes tropas.¹⁸⁶

El mismo diputado explicó el problema que resultaba trasportar las mercancías de Puebla, pues los comerciantes más ricos habían comprado los atajos de mulas de los arrieros, y por ello el transporte no lo pagaban a comparación de los comerciantes que sí tenían que contratar mulas, lo cual les salía muy costoso, aunque los precios del transporte

¹⁸⁵ Hernández y Dávalos., *Op. Cit.*, v. IV., p. 551

¹⁸⁶ *Ibidem.*, 552

los trasladaban al consumidor. También se pronunció a favor de la construcción de un camino militar que condujera a Veracruz las mercancías a salvo:

Otra cosa sería si desde Veracruz hasta México, cuya distancia se calcula en poco más de cien leguas, se formase un camino militar en que a las distancias de una, dos y cuatro [no explica a qué se refiere cuando menciona “una, dos y cuatro”] hubiese los respectivos destacamentos, de los que se destinasen parte para guarnecer el punto, y parte para conducir y custodiar de uno a otro las recuas y pasajeros. Entonces las remisiones serían frecuentísimas como lo eran antes: el ramo de alcabalas se vería en el auge que estaba; y los pobres podrían traficar con

desahogo si que los consumidores se sacrificasen en el excesivo precio de los frutos y géneros, dimanados de los gastos de su conducción y la tropa podría sostenerse sin el gravamen del erario ; así como se pagaban derechos de comboyes, también se asignase una contribución a cada mula o burro cargado, coche calesa y caballo; lo cual no es extraño en N.E., como que con éste arbitro se han reembolsado los consulados de México y Veracruz de las gruesas sumas que invirtieron en las composiciones y allanamientos de sus caminos.¹⁸⁷

Una vez que los realistas dominaron la situación en el altiplano central al desintegrar la principal fuerza insurgente encabezada por Morelos, el virrey Calleja decidió combatir a los insurgentes de Veracruz y de esta manera liberar el camino real y cerrar Nautla y Boquilla de Piedras, principales centros de comercio exterior de los insurgentes. “Las operaciones se iniciaron en agosto de 1815 y las tropas realistas se lanzaron a la conquista del Puente del Rey. Fueron varios meses de enfrentamientos hasta que los realistas alcanzaron sus objetivos.”¹⁸⁸

El control realista del Puente del Rey permitió al gobierno virreinal y a particulares sacar del país “seis millones y medio de pesos fuertes en moneda acuñada, gran cantidad de alhajas de oro y plata y un cargamento fuerte de frutos preciosos” también les ayudó a retomar el proyecto de las casamatas a lo largo del camino real de Jalapa a Veracruz, como lo fueron: “El Lencero, Cerro Gordo, Plan del Río, El Órgano, Cuesta de la Calera, Puente del Rey, Paso de Ovejas, La Antigua, Santa Fé y Río San Juan. Con las tropas acantonadas, se inició el atrincheramiento de las familias dispersas en las rancherías así como su reubicación en torno a las fortificaciones.”¹⁸⁹

Me parece que este breve panorama sobre el camino México-Veracruz, podrá contribuir a aclarar la idea con respecto a la influencia que tuvieron los caminos durante la revolución de Independencia durante el periodo de 1810-1815. En este panorama hemos visto que éste camino fue un asunto de estrategia, pero también de conocimiento de los caminos, y sobre todo, de sobrevivencia al clima de esta región, que no era nada fácil,

¹⁸⁷ *Ibidem.*, p. 552

¹⁸⁸ *Ibidem.*, p.423

¹⁸⁹ *Ibidem.*, p.424

mucho menos para las tropas expedicionarias que eran ajenas a la Nueva España, a su territorio y a su clima.

Dicho camino no perdió su importancia durante toda la época colonial, pues tenía el puerto que comunicaba a España, de donde venían correspondencias, leyes, órdenes, mercancías, al igual que de la Nueva España salía todo lo que los españoles saquearon de riquezas, principalmente metales preciosos.

Capítulo Cuarto. Trastornos en los caminos por la Revolución de Independencia

El tema surge de la necesidad de conocer el posible daño en el erario público por la toma de caminos, ya que, como lo señaló Lucas Alamán, las Alcabalas (que era el impuesto que se cobraba sobre las ventas, en donde incluso existían “suelos alcabalatorios”) se habían convertido en la principal renta del virreinato a finales del siglo XVIII y principios del XIX según las fuentes, ya que desde 1776 la Real Hacienda comenzó a administrar dicho impuesto, con lo que llegó a producir anualmente \$3, 000, 000 de pesos.¹⁹⁰ Al respecto se tiene otro dato sobre las rentas de alcabalas, que proporcionó Lorenzo Zavala, el cual nos dice que en la tabla de rentas y gastos del virreinato en 1809, era de 2, 644, 618 pesos fuertes¹⁹¹; aun así, era la mayor renta que percibía el virreinato. Específicamente me interesa conocer el impuesto de Alcabala, ya que es precisamente donde se puede analizar si existió una merma en la circulación de las mercancías mediante la toma de los caminos que me propongo estudiar, México-Acapulco, México-Tierra Adentro, México-Veracruz y Oaxaca-Puebla-Veracruz.

Pero no solamente se pueden analizar las mermas al erario público, sino en todo caso, investigar si el pago de Alcabala pasó a ser administrado por los insurgentes, y bajo qué condiciones. Es importante investigar a dónde fueron a parar los cerca de \$3 000 000 de pesos anuales que se tenían como renta, y si, en su caso, existió una falta de capacidad de

¹⁹⁰ Lucas Alamán., *Op. Cit.* V. III p.66

¹⁹¹ Lorenzo De Zavala., *Ensayo histórico de las revoluciones de México: desde 1808 hasta 1830*, México, M. N. de la Vega, 1845.2 t. t1. P.25

cobro, o si simplemente, existió una caída en la circulación de las mercancías. De ser así, ¿cuáles fueron las consecuencias de la caída de la circulación de mercancías?

Para dar respuesta a estas interrogantes, expongo la tesis de John TePaske, quien sostuvo que el derrumbe del sistema fiscal de la Nueva España no fue un fenómeno repentino, sino que fue un proceso gradual, inexorable, con inicios a principios de la década de 1780, por lo que cuando comenzó la revolución, la desintegración fiscal era ya un hecho.¹⁹²

Su tesis se sustentó en que la Real Hacienda venía acumulando un déficit ocasionado por desembolsos de gastos extraordinarios para el sostenimiento de los presidios de la región del Caribe, el armamento de flotas para escoltar los convoyes cargados de la plata y el mantenimiento naval y militar de las Filipinas. Además, en la década de 1770, las remisiones a Castilla aumentaron exorbitantemente, de un promedio anual de menos de \$1 000 000 de pesos en décadas previas, hasta casi 5 000 000 de pesos anuales en la última década del siglo XVIII. Al llegar a 1810, el déficit había llegado a \$31 000 000 de pesos.²⁰⁴

El déficit que tenía la Real Hacienda novohispana fue el principal argumento de TePaske, para decir que era un hecho el derrumbe fiscal para 1810. No obstante, tenemos que para 1809, entraron a la hacienda central más de \$28 000 000 de pesos, incluyendo los ingresos enviados a la ciudad de México por las cajas regionales¹⁹³; de estos \$28 000 000 recordemos que por concepto de alcabalas, según Lucas Alamán, correspondían \$3 000 000 de pesos, el ingreso más importante para la hacienda; para 1810, un año después de tener estos ingresos tan altos, las entradas se habían reducido en \$10 000 000, llegando apenas a \$18 000 000. En 1811 volvieron a bajar hasta los \$3.5 millones. Desde entonces no sobrepasaron la marca de los 10 millones, al menos hasta 1817. Dicho esto, de otra forma, los ingresos se redujeron 36% de 1809 a 1810, otro 21% de 1810 a 1811, y todavía un 36% de 1811 a 1812. Considerándose el periodo de 1809 y 1817 (último año para que se conservaran cuentas en la caja central) la caída fue de 70%. Es más, en 1817 las

¹⁹² John TePaskeJay., "La crisis financiera del virreinato de Nueva España a fines de la colonia", en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, nueva época, núm. 19, enero-abril, Instituto Mora, 1991, pp.123-140. p. 124 ²⁰⁴*Ibidem.*, p. 126

¹⁹³ *Ibidem.*, p. 127

entradas nominales eran inferiores a las que se recaudaban a fines de la década de 1770.¹⁹⁴ Y a todo esto, ¿cómo se relacionaron los caminos con las alcabalas? Las cifras arriba señaladas, permiten analizar los ingresos que tuvo el Estado novohispano en el periodo revolucionario, donde se encontró reflejado el efecto y la influencia que tuvo la disputa por el control de los caminos para que bajaran dichos ingresos.

La principal causa de este descalabro fiscal fue la interrupción repentina de los envíos de las diversas cajas regionales a la ciudad de México. Por ejemplo, los oficiales reales de Zacatecas decidieron retener los impuestos locales antes de verlos partir en caravanas de mulas por caminos peligrosos. Muchos de estos fondos ahora iban a parar a la misma localidad como salarios de militares, gastos que aumentaron enormemente durante las luchas de emancipación.¹⁹⁵ Este fue el primer efecto de influencia que tuvieron los caminos sobre la hacienda novohispana, la reducción de ingresos, entre ellos, las alcabalas.

Otro dato importante que se analiza para comprenderla pérdida de recursos del Estado, fue la recaudación total de impuestos sobre las ventas en 1810 en la ciudad de México, que sumó 698 mil pesos. En 1811 el total descendió drásticamente a 565 mil pesos, a medida que la guerra empezó a causar daños. De nuevo descendió en 1812 a sólo 330 mil pesos, menos de la mitad del nivel de dos años anteriores. El ingreso del impuesto sobre el pulque, la bebida del pueblo, mostró el mismo descenso drástico: disminuyó de 244 mil pesos en 1810 a 226 mil en 1811 y a 87 mil pesos en 1812. Estas cifras indican que el total de artículos y productos que se vendían en la ciudad de México descendió a la mitad durante estos años, ya que hubo muchos cambios en los impuestos “se exceptuaron algunos artículos de la alcabala y se añadieron otros”, pero en general estas cifras sugirieron un “peligroso trastorno en el mercado” y un descenso radical de los ingresos del gobierno, aunado a un aumento en los precios generalizado de las mercancías por su carencia.¹⁹⁶¹⁹⁷

¹⁹⁴ *Ibidem.*, p. 127

¹⁹⁵ *Ibidem.*, p.128

¹⁹⁶ Anna Timothy E., *La caída del gobierno español en la ciudad de México*, México, FCE, 1ªreimpresión 1987,

¹⁹⁷ p p. 164

Ante lo anteriormente expuesto, si bien era cierto que el derrumbe fiscal de la Nueva España era un hecho en 1810 según la tesis de Te Paske, considero que ese proceso no necesariamente se hubiera desencadenado en esa fecha, sino que se habría podido extender a un mayor plazo, con refinanciamiento de la cuenta pública y un ajuste en la política económica. Lo que sí fue un hecho, fue que la toma de los caminos por parte de los revolucionarios, provocó que el “derrumbe” fiscal no tuviera opción y cayera en un 70% de sus ingresos. No obstante, siguió en pie la hacienda, elevó el costo de bienes y servicios y redujo el salario de los trabajadores estatales, ya que entonces, más que nunca, necesitaban recursos para financiar la contrainsurgencia para tratar de sofocar a los revolucionarios con lo que se complicó mucho la subsistencia para la sociedad novohispana.

Otros aspectos que repercutieron en la economía novohispana a causa de la toma de caminos fue lo relacionado con los mercados, la carencia de mercancías y la poca acuñación de monedas. Los asaltos de los rebeldes a los cargamentos de plata, la interrupción del abasto del mercurio, el descenso de la producción de la minería, y el acaparamiento causaron una poquedad de moneda, en especial de las denominaciones pequeñas que se usaban en el mercado. El 30 de septiembre de 1814, por consiguiente, el virrey Calleja ordenó que se acuñara un nuevo tipo de monedas de cobre de muy bajo valor, emisión que tuvo un valor inicial de 51 mil pesos. Estas monedas estaban especialmente destinadas a facilitar el comercio de las mercancías de poco precio “para beneficio de los pobres”. También alivió la parvedad de plata que aparentemente era un problema grave.¹⁹⁸

La minería, que era la principal industria novohispana y que, en buena medida, los ingresos que se obtenían con concepto de alcabala provenían de dicha industria, también se vio afectada por la interrupción de los caminos, lo cual originó, una reducción de ingresos para la hacienda por concepto de alcabala.¹⁹⁹ Por otro lado, al quedar cortadas las comunicaciones de los centros mineros con la capital, escaseó lo necesario para la paga

¹⁹⁸ *Ibidem.*, p. 167

¹⁹⁹ *Ibidem.*, p. 17

de las memorias semanarias en las minas y en las haciendas. Para cubrir los gastos indispensables se comenzó a abaratar la plata en pasta.²⁰⁰

Las alcabalas sí se siguieron pagando, pero existió una clara reducción de los ingresos del Estado por la toma de caminos de un 70% en el periodo de 1810-1817, producto de la inhibición de circulación de las mercancías. Esa podría ser una primera impresión, pero voy a analizar si realmente esos recursos simplemente se inhibieron o qué otras posibilidades existieron de que esos recursos hayan tenido otro destino, por medio del control de los caminos principales novohispanos, como el robo o el surgimiento de una administración hacendaria insurgente, paralela a la del Estado novohispano, en una suerte de duplicidad de cobro de alcabalas, lo que expondré más adelante.

Antes de saber a dónde fueron a parar los recursos que dejó de percibir el Estado, me interesa responder y analizar cuál fue la respuesta del virreinato para contrarrestar la falta de recursos, en específico, estudiar cuáles fueron las políticas hacendarias que trataron de asegurar el cobro de alcabalas, pero, sobre todo, qué fue lo que permitió la circulación de mercancías por los caminos novohispanos, lo que necesariamente requirió de recursos económicos, que era justo de lo que carecía el Estado.

4.1 Las políticas implementadas por el Virreinato para recuperar los recursos perdidos, a consecuencia de los caminos tomados

El Estado Novohispano implementó políticas fiscales para reponer los ingresos que no podía obtener por concepto de alcabalas, y sobre todo, al estar cortados los circuitos comerciales, debido a los caminos tomados y en manos de los revolucionarios.

Ante ello y a pesar de las dificultades, los oficiales de hacienda recurrieron a viejas y nuevas tácticas para contrarrestar las bajas en los envíos regionales. Entre los viejos métodos se encontraron las loterías forzadas y el aumento de las tarifas de alcabalas y almojarifazgos. La alcabala había subido de 3 a 5% en la época previa a la independencia y hasta 8% en 1816. El virrey también gravó con nuevos impuestos artículos como el pulque y el tabaco, requirió más préstamos y donativos y redujo los salarios de

²⁰⁰ *Ibidem.*, p.17

lo empleado estatales. En 1812 el virrey Francisco Xavier Venegas aumentó los impuestos a casi todos los productos de consumo (propios y ámbitos) para enfrentar las exigencias de la guerra.²⁰¹

Las consecuencias de la fractura de los circuitos comerciales en la industria minera también se hicieron sentir hubo un incremento del precio de los artículos necesarios para la minería, una ruptura de las formas coloniales de financiamiento a la industria y del sistema de rescate, una emigración de los operarios mineros de sus centros de trabajo, falta de numerario, etc.

El inicio de la guerra y la subsecuente toma de caminos significó el acotamiento del sistema comercial formado durante el virreinato. Las consecuencias para la industria fueron la carencia y el incremento de precios en los insumos básicos, aspecto que estimuló el aumento en los costos de producción. Esta alza en los costos provocó, por un lado, que el beneficio de la plata de baja ley dejara de ser rentable, y por otro, una baja en el precio de la plata en pasta, en relación con el pago en reales de plata, hasta un tercio por debajo de su precio legal. Sin embargo, el peor golpe que sufrió la minería fue la desorganización del capital y el trabajo, ambos factores de la producción de la industria a consecuencia de la militarización de la economía.²⁰²

Con la Revolución de Independencia vino una pérdida de capitales, que se expresó en la industria minera a razón de 80 y 140 millones de pesos durante todo el periodo. Dicha pérdida de capitales, ocasionó la ruptura financiera de la producción minera, con lo que se estableció un fondo de rescate para comprar plata a los mineros pobres; dicho fondo se estimó para finales del periodo revolucionario en 25 mil pesos²⁰³, una cantidad muy inferior a lo que se obtenía de ganancia por la industria minera. Tan sólo Real de Catorce producía entre 60 y 70 mil pesos en promedio durante el periodo colonial.²⁰⁴

²⁰¹ Te Paske., *Op. Cit.* p.130

²⁰² *Ibidem.*, p, 71

²⁰³ *Ibidem.*, p.78

²⁰⁴ *Ibidem.*, p. 76

Así las cosas, el virrey Francisco Javier Venegas tuvo problemas para financiar la lucha contra los insurgentes, sostener los gastos corrientes y restituir los préstamos a corto plazo que se habían requerido para la lucha contra Napoleón. Una vez que estalló la rebelión, los oficiales del erario en las localidades mineras del Bajío suspendieron la remisión de fondos a la tesorería de la capital con el propósito de evitar que fueran tomados por los rebeldes. El problema se generalizó, de modo que en 1811 las remesas de caudales de las cajas regionales cayeron por debajo de la mitad del monto del año anterior, mientras que los gastos militares aumentaron de manera considerable.²⁰⁵

Como parte de la solución, el Estado adquirió deudas, algunas forzosas, con el Consulado de México para combatir la insurgencia como se explica en la tabla 1.

| Año | Monto | Destino | Ramo Hipotecado |
|-----------|-------------|-------------------------------|---|
| 1811 | 121, 600 | Traer tropas de España | 5 al millar de avería extraordinaria cobrada por todos los consulados |
| 1810—1812 | 2, 024, 000 | “Necesario”, habilitar buques | 10% sobre arrendamiento de fincas |
| 1812 | 60, 000 | Contraingurgencia | Préstamo de metales labrados |
| 1812 | 443, 000 | Forzoso contraingurgencia | Arbitrio temporal extraordinario de guerra |

²⁰⁵ Guillermina Del Valle Pavón, “El monopolio del tabaco en Veracruz durante la guerra de independencia”, en OrtizEscamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010. 53-71pp. p. 60

| | | | |
|-------|-------------|---------------------------|---|
| 1813 | 1, 079, 900 | Forzoso convoyes | Mitad de los productos de la aduana de México |
| 1814 | 624, 600 | Forzoso contraitsurgencia | 14 y 5 al millar de avería extraordinaria |
| 1815 | 295, 000 | Forzoso contraitsurgencia | 14 y 5 al millar de avería extraordinaria |
| Total | 4, 648, 100 | | |

Tabla 1. Préstamos otorgados por el Consulado de México para combatir la insurgencia. Del Valle Pavón, Guillermina., "El monopolio del tabaco en Veracruz durante la guerra de independencia", en OrtizEscamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010. 53-71pp. p. 60

Además de los préstamos forzosos, Venegas tuvo que implementar una política fiscal que no solamente estuviera basada en el endeudamiento, lo cual no sólo aplazaba y aumentaba el problema, sino que se tenían que obtener recursos para atacar el problema principal que ocasionó todo el derrumbe fiscal.

En julio de 1811, ante el problema de que correos, personas y caudales no podían transitar por el espacio colonial sin verse amenazados por los robos de parte de tropas insurgentes, Venegas se vio en la necesidad de incrementar el número de efectivos a caballo encargados de la vigilancia de los caminos. Este aumento de la tropa montada exigía de una fuerte erogación que las autoridades no podían realizar pues cargaban sobre sí el compromiso de ayudar a las tropas españolas en contra del invasor francés. En estas circunstancias, después de consultar y de haber obtenido la anuencia de la junta integrada por comerciantes de la capital, Guadalajara y Veracruz, Venegas tomó la decisión de establecer una pensión con el nombre de Derecho de Convoy, que rindió suficiente caudal

para la subsistencia del referido cuerpo de tropa de caballería, que debería de permaneció sólo el tiempo necesario²⁰⁶.

El documento “Comunicación del Virrey remitiendo el expediente sobre impuestos para sostener mil quinientos caballos para resguardo de los caminos”, dice que el requerimiento del Virrey era acerca de:

Los arbitrios que se ha creído más adaptable para soportar el costo de mil doscientos o mil quinientos hombres de caballería que deben de emplearse en la custodia y seguridad de los caminos, mientras varían las presentes circunstancias.²⁰⁷

Las circunstancias a las que hace referencia el virrey eran los saqueos y robos con que se hallaba obstruida, interceptada y sacrificada la comunicación, giro y tráficos recíprocos de los lugares del reino, por resultas y restos de la atroz rebelión suscitada por desgracia y deshonor de nuestros días por los hombres más despreciables de la tierra. La solución no nada más era conseguir recursos, sino que éstos sirvieran para establecer un camino militar que, con fuerza de 1200 a 1500 hombres limpiara y asegurara los tránsitos interiores.²⁰⁸

El Derecho de Convoy consistió en una sobrecarga de 2% sobre los productos domésticos y extranjeros que ingresaron a un suelo alcabalatorio para su consumo o comercialización. Las exenciones sólo se aplicaron a los alimentos sólidos exceptuando el azúcar, el cacao y el café e incluso los artículos tradicionalmente exentos de impuestos al comercio, tales como los efectos y utensilios para la minería, debían de pagar el derecho de convoy.²⁰⁹

A la vez que se establecieron dichos impuestos con la finalidad de financiar la seguridad en los caminos y reactivar la economía, también se hicieron esfuerzos para relajar las

²⁰⁶ Luis Jáuregui, *La Real Hacienda de Nueva España. Su administración en la época de los intendentes.*, México, UNAM/Facultad de Economía, 1999, 389pp. p.235-236

²⁰⁷ Juan E. Hernández y Dávalos., *Colección de documentos para el estudio de la historia de la guerra de independencia 1808 a 1821.*, México, Biblioteca de “El sistema de la República Mexicana”, 1878. 5v. v. III, p. 298

²⁰⁸ *Ibidem.*, p.299-300

²⁰⁹ Luis Jáuregui, *Op. Cit.*, p. 250

restricciones en todos los giros, tanto de privilegios concedidos a los abastecedores contratados como a las regulaciones gremiales, con la finalidad de que la capital de la Nueva España no cayera en un desabasto de alimentos que escaseaban por la intercepción de los caminos y, por tanto, hacían que su costo fuera elevado.

En 1812 el erario novohispano se encontró en plena crisis. Al tiempo que se elevaron los gastos bélicos, los ingresos fiscales se redujeron por la suspensión de las remisiones de los productos al interior, y la recaudación en la aduana de México disminuyó debido a la interrupción del tráfico por el bloqueo de caminos.

En lo que se reanimó el comercio y la minería mediante el paso frecuente de convoyes, proporcionó el libre tránsito de los caminos, para tal efecto, fueron necesarios rápidos y suficientes recursos. Para obtener estos recursos, el día mismo en que tomó posesión del virreinato, Calleja, citó al prior y cónsules y les pidió un préstamo de un millón y medio de pesos; prontamente se reunió una cantidad de un millón y setenta y ocho mil novecientos pesos en calidad de préstamo, con interés de cinco por ciento.²¹⁰

Hasta aquí con las políticas hacendarias implementadas por el Estado Novohispano, debido a los caminos interceptados. Como se menciona en este apartado, el virreinato no quedó estático ante la falta de recursos e hizo lo posible por poder mantener su gasto corriente, aunque reducido. Obtuvo recursos para poder combatir a los revolucionarios; la hacienda novohispana resistió el embate fiscal ocasionado, al margen y muy diezmada, a un precio grande, incrementó el déficit que de por sí ya venía arrastrando y gravó con impuestos alcabalatorios las mercancías de las industrias, como la minera, lo que complicó más la situación de dicha industria, ocasionó una contracción de la economía novohispana. La recuperación la tuvo poco a poco, después de la captura y muerte de Morelos, cuando los caminos fueron tomados ocasionalmente, lo que deja en claro la influencia de los caminos en la revolución.

²¹⁰ Lucas Alamán, *Op. Cit.*, vol. III, p. 232

4.2 La administración revolucionaria mediante el control de los caminos

Desde los primeros días de iniciada la revolución, el 16 de noviembre de 1810, en el poblado El Aguacatillo, José María Morelos y Pavón presentó su plan de gobierno para los pueblos insurgentes que constaba de 29 puntos. El primero se refería a la instalación de un congreso, formado por criollos, que gobernarían en nombre de Fernando VII. El segundo, hacía alusión a la destitución de los gachupines de todo cargo público. El tercero, suprimía las contribuciones impuestas por el gobierno virreinal. El cuarto, reducía el cobro de contribuciones a tan sólo 4% sobre los estancos de tabaco y las alcabalas.²¹¹ Era necesario acabar con los privilegios fiscales, es decir, con el derecho a no pagar determinados impuestos a cambio de gozar de determinadas prerrogativas; se requería abolir los monopolios, como el estanco del tabaco, que impedían el desarrollo de las actividades productivas, además era oportuno alentar la pequeña propiedad.²¹²

El 29 de noviembre de 1810, en Guadalajara, Miguel Hidalgo y Costilla promovió un bando que tenía que ver con la abolición de la esclavitud, y la derogación de leyes como el tributo:

Que siendo contra los clamores de la naturaleza, el vender a los hombres, quedan abolidas las leyes de esclavitud, no solo en cuanto al tráfico y comercio que se hacía de ellos, sino también por lo relativo a las adquisiciones. Que ninguno de los individuos de las castas de la antigua legislación, que llevan consigo la ejecutoria de su envilecimiento en las mismas cartas de pago del tributo que se les exigía, no lo paguen en lo sucesivo, quedando exentos de una contribución tan nociva al recomendable vasallo.²¹³

En el mismo documento, Hidalgo agregó:

Que siendo necesario de parte de éste alguna remuneración para los forzosos costos de guerra y otros indispensables para la defensa y decoro de la nación, se contribuya con un dos por ciento de alcabala en los efectos de la tierra, y con el tres a los de Europa, quedando derogadas las leyes que establecían el seis.²¹⁴

²¹¹ Florescano, Enrique (Coord.)Ávila, Alfredo, Juan Ortiz Escamilla y J. Antonio Serrano., *Actores y escenarios de la Independencia. Guerra, pensamiento e instituciones, 1808-1825.*, México, FCE/Museo Soumaya., 2010, 369pp. p. 143

²¹² *Ibidem.*, p.184

²¹³ *Miguel Hidalgo y Costilla: documentos de su vida, 1750-1813*, Vol. III, 1810/ Investigación, recopilación, transcripción, edición, notas Felipe I. Echenique March y Alberto Cue García; fotografía de documentos y captura de datos León Felipe Echenique Romero, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2010. p.399

²¹⁴ *Ibidem.*, p.399

No es extraño que los dirigentes insurgentes concentraran sus afanes en este impuesto [Alcabala]. Ignacio López Rayón en su primera proclama, la del 23 de octubre de 1810, ordenó moderar las alcabalas que afectaban al “público”. De 6% que pagaban los “efectos del país”, esto es, lo que se cultivaba o se manufacturaba en la América septentrional, se pasaba solo a 3%, y en los productos ultramarinos, es decir los que venían de la península española o de las posesiones de la monarquía española, únicamente se exigiría 6% . Por su parte, Hidalgo abolió las alcabalas que pagaban los productos del maguey que se comercializaban:

Prevengo a todos los administradores de las aduanas, receptores y gariteros, que a los naturales no les cobren derecho alguno por la raspa de magueyes ni por el fruto de pulques, por ser personas miserables que con lo que trabajan apenas alcanza para la manutención y subsistencia de sus familias.²¹⁵

Son varias las razones que explican esta reducción. Los dirigentes rebeldes siempre se refirieron a las alcabalas como una contribución pesada que había sido utilizada por el gobierno virreinal para atacar los bienes de los americanos, tanto de criollos, como castas y no se digan los naturales, es decir los indígenas. Los insurgentes además esperaban que al reducirse la alcabala aumentaran las posibilidades de allegarse el apoyo del “público”, que se incrementara el arraigo y el respaldo social hacia las tropas de Hidalgo y de Morelos.

Una última razón que explica que los insurgentes rebajaran el monto de las alcabalas, se encuentra del lado del campo del gobierno virreinal. La lucha entre insurgentes y realistas provocó una caída en picada de todos los ramos de ingreso de la Real Hacienda. A fines de 1811, el virrey Francisco Xavier Venegas informó que la lucha contra los rebeldes hundió en una profunda crisis al erario de Nueva España: los ingresos ordinarios, sobre todo los generados por la renta del tabaco, desaparecieron; las alcabalas difícilmente se cobraban, y poco aportaban los impuestos a la amonedación y al diezmo. A falta de recursos ordinarios, los funcionarios reales recurrieron frecuentemente a los préstamos y donativos

²¹⁵ Enrique Florescano, *et. al.*, *Actores y escenarios*, *Op. Cit.*, p.184-185

y a otras fuentes de ingreso, como las contribuciones directas o el incremento del porcentaje al que debían pagar las mercancías.²¹⁶

Pero la administración hacendaria no sólo estuvo concentrada en los dirigentes, sino que la revolución popular fue muchas veces la que participaba no solamente en el aspecto militar, sino también en la administración del gobierno insurgente. Dichas manifestaciones se dieron en la independencia de los pueblos, lo que Enrique Semo llamó una refeudalización, en donde las comunidades al quedar tomados los caminos e inhibir la circulación de las mercancías, óptaron por encerrarse en sus comunidades, era la hacienda, los hacendados y caciques quienes se apropiaron del poder virreinal, por tanto, el capitalismo embrionario perdió fuerza en la Nueva España durante el proceso revolucionario, y quizá, en lo subsiguiente.

Me parece importante señalar en éste rubro de la administración insurgente, lo que mencionó Morelos en septiembre de 1811 en Tixtla, con respecto a que no se alteraran las leyes de contribuciones a la Iglesia:

Los indios de los pueblos de este reino no deben pagar más que medios derechos de obvenciones a la Iglesia, según leyes de ella misma y del reino, las que no hemos alterado hasta dar lo suficiente a los párrocos.²¹⁷

En el mismo documento, Morelos también dijo:

Por leyes de indias no deben pagar los indios diezmos ni primicias de los frutos propios de este reino, como el maíz, solo los entremarinos, como las gallinas, ganado y trigo, etc. Lo que servirá a usted de gobierno, mientras se dispone otra cosa; por lo que usted se arreglará a lo dicho, dejando las corruptelas.²¹⁸

Con lo anterior, los insurgentes de alguna manera mantuvieron a la Iglesia como una forma de poder heredada del Antiguo Régimen. Recordemos que los principales dirigentes provenían de dicha institución; pero como la Iglesia era en cierta forma proteccionista de

²¹⁶ *Ibidem.*, p.185-186

²¹⁷ Carlos HerrejónParedo., *Morelos. Antología documental.*, México, Secretaria de Educación Pública, 1985, 178pp, p.69

²¹⁸ *Ibidem.*, p.69

los indios, vieron pertinente mantener dicha situación en cuanto al no pago de diezmo de algunas mercancías.

Retomando el tema de la refeudalización de los pueblos novohispanos o autonomías caciquiles, según se quiera comprender, existieron muchos ejemplos en el proceso revolucionario, lo cual fue un gran impedimento para los oficiales de esa facción cuando querían organizar la defensa de la región. Un caso que ilustra esto, fue cuando Guadalupe Victoria ordenó que el comandante de Misantla le enviara un cañón y recibió en respuesta que el pueblo había pagado 800 pesos por la pieza de artillería y que, por lo tanto, era “muy nuestro”. La estructura de comando era débil y los pueblos con sus comandantes resistían la disciplina militar, así que los líderes insurgentes tenían que negociar todo el tiempo con sus supuestos subalternos, haciendo obviamente muy complicada la organización de la defensa común. A la vez, la descentralización facilitó la adopción de una guerra de guerrillas.²¹⁹

El financiamiento fue el reto principal de la administración Insurgente, pero las tentativas de instituir una base fiscal era un asunto delicado porque la insurgencia precisamente retenía a sus simpatizantes con la promesa de liberarlos de los impuestos opresivos. Puesto que la insurgencia se propagó como un asalto contra el aparato tributario del sistema colonial, no podía depender de las antiguas fuentes de recursos de las que disfrutaba el antiguo régimen.²²⁰

En el caso del comercio, Nicolás Bravo y Guadalupe Victoria, quienes operaron en el centro de la provincia a lo largo del camino principal entre el puerto y el Altiplano, impusieron un muy efectivo régimen de impuestos a los mercaderes.²²¹

²¹⁹ Michael T Ducey,.,” Violencia, poder y dinero. La administración insurgente en los pueblos indígenas de la costa de Barlovento, 1812-1820” en Ortiz Escamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010. p. 123-140, p.126

²²⁰ *Ibidem.*, p.129

²²¹ *Ibidem.*, p.131

Un aspecto que también formó parte del financiamiento de los insurgentes y en donde también se libró una batalla, fue en el Golfo de México; hecho que se encuentra bien documentado, ya que los estrechos vínculos que guardaba la actividad del corso con las estrategias de lucha insurgentes, para la captura y comercialización de mercancías y frutos transportados en barcos mercantes españoles que navegaban en el Golfo, constituían una fuente importante de recursos que permitían financiar las expediciones y, en general, las actividades de los insurgentes, en cuyo campo no se hacía gran diferencia entre misiones diplomáticas, corso, contrabando de armas e incursiones armadas.²²²

¿En dónde estaban los recursos fiscales que dejó de percibir el Estado Novohispano? Pues una vez que he expresado las fuentes de financiamiento del gobierno insurgente, principalmente por medio del control de los caminos, creo importante decir que mercaderes y empresarios, por igual, estaban dispuestos a pagar dinero a bandas armadas a cambio de un salvoconducto de paso por terrenos ocupados por los insurgentes. Por ejemplo, en 1811, el marqués de Aguayo convino en pagar a Rayón 20 000 pesos en mercancías y en dinero para conseguir el paso seguro de sus rebaños al mercado. En 1815 Guadalupe Victoria mantuvo a su banda en Veracruz gracias a 5 400 pesos que hacendados locales habían aportado. Cuando las bandas rebeldes impusieron un bloqueo a Veracruz a partir de julio de 1812, fue común que los comerciantes pagaran frecuentemente dinero para que sus mercancías pudieran cruzar el territorio rebelde. Juan Bautista Lobo, uno de los comerciantes más ricos de Veracruz, pagó 60 000 pesos por el derecho de tránsito.²²³ Cargas pesadas impuestas al comercio entre el puerto y las mesetas del interior sostenían a las bandas rebeldes: con ese dinero pagaban y equipaban a sus tropas. Inclusive a fuertes formaciones de tropas regulares les parecía casi imposible rebasar posiciones rebeldes fortificadas, tales como el cerro Zapilote, por arriba del Camino Real a Veracruz. Tras los esfuerzos del virreinato por limpiar las carreteras de la interceptación de los rebeldes, no sólo estaba la seguridad del tránsito, sino también poner fin a prácticas comerciales irregulares.²²⁴

²²² Johanna Von GrafensteinGareis,, "Insurgencia y contra insurgencia en el Golfo de México, 1812-1820" en Virguinia Guedea (Coord.), *La independencia de México y el proceso autonomista mexicano 1808-1824.*, México, UNAM/I. Mora, 2001, p.199

²²³ González de Cossío, *Xalapa. Breve reseña histórica.* México, 1957, p.134.

²²⁴ Brian Hamnett., *Raíces de la insurgencia en México. Historia regional, 1750-1824.*, traducción de Agustín Bárcena, México, FCE, 2ª edición español, 2010. 280pp. p.94

Es interesante analizar cómo en el discurso de B. Hamnett está inmerso el calificativo de “bandidos”, a lo que yo considero “revolucionarios”, pero esto tiene que ver con diferentes interpretaciones de la historia. Lo anterior lo menciono porque el autor de *Raíces de la insurgencia en México. Historia regional, 1750-1824*, nos dice que la organización revolucionaria que he analizado fueron unos líderes de “bandidos”, quizá esté en lo cierto, ya que como he dejado constancia el apego de estos calificativos, según E. Hobsbawm, el bandidismo social es la primera manifestación, quizá la más antigua, de los rebeldes primitivos, de protesta social. Aunado a lo anterior, James Scott nos dice que a los revolucionarios o rebeldes se les llama desde el poder como bandidos, criminales y delincuentes, con el fin de desviar la atención de sus exigencias políticas.²²⁵

En 1814, líderes rebeldes y bandidos, por ejemplo, Osorno, intervinieron en prácticas similares respecto a la ciudad de México, desde su reducto en la sierra de Puebla.²³⁷ Pedro Moreno en los Altos de Jalisco y P. Torres en Guanajuato fueron verdaderos mercaderes y jefes. Estas actividades significaron una alteración en el tipo y en los alcances de las operaciones realizadas por comandantes de bandas²²⁶

Pero no todos los revolucionarios se sumaron a la administración hacendaria de los insurgentes. Por ejemplo, los pueblos indígenas, por propia voluntad, dejaron de tributar tanto a realistas como a insurgentes, y cuando lo hacían, era bajo la presión de las armas. Después de la consumación de la independencia, los pueblos mantuvieron su posición de no pagar contribuciones.²²⁷

Los recursos para el financiamiento de la causa revolucionaria provino de las contribuciones pagadas de manera voluntaria o impuesta por los pueblos, los viajeros y los hacendados y del comercio que se realizó con algunas ciudades de los Estados Unidos.²²⁸

²²⁵ James C. Scott, *Los dominados y el arte de las resistencias.*, Traducción de Jorge Aguilar Mora, México, Era, 2007, 2ª reimpresión en español., 314p p.81 ²³⁷ AGN, OG, vol. 462, 13 de abril de 1814.

²²⁶ Brian R. Hamnett., *Op. Cit.*, p.94

²²⁷ Juan Ortiz Escamilla (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010, p.11

²²⁸ *Ibidem.*, p.12

El tema que se trata desde luego merece un tratado más profundo, aquí solo se hace una pequeña aproximación a lo que pudiera ser presuntamente una Administración Insurgente durante el periodo de estudio que nos ocupa, de 1810 a 1815, que gracias a la toma de caminos se pudo hacer de cuantiosos recursos para financiar sus operaciones, sobre todo en el campo militar. Ante la debacle de la hacienda novohispana, la insurgente obtuvo ganancias, las suficientes como para financiar una revolución de cara a cara con un Estado Novohispano que, si bien es cierto, venía a menos, aun así contaba con los recursos económicos necesarios como para mantenerse en pie financiando la contrainsurgencia.

Todo dependía de quién tenía el control sobre los caminos. Cuando se inhibía la circulación de las mercancías se originaba desabasto de víveres en las principales ciudades, además, de los insumos necesarios para las industrias de la minería, del tabaco, de la grana, de añil y de productos procedentes de la Nao. No sólo eran las mercancías las que quedaban inhibidas, sino también la correspondencia, pues recordemos que en la Nueva España las noticias llegaban a la capital por el camino México-Veracruz, y de igual manera se podía estar en comunicación con las otras capitales de las intendencias vía correspondencia, por los caminos que conducían a ellas, pero al estar tomados los caminos, dichas ciudades quedaron relativamente incomunicadas, de ellas no se supo por meses, lo que de alguna manera completa la idea del efecto refeudalizador de las poblaciones, de encerrarse en ellas mismas.

5. Conclusiones

La tesis comienza con una revisión historiográfica, tanto de los caminos, como del planteamiento interpretativo de la Independencia en la historiografía. En el caso de la historiografía sobre los caminos, la intención es conocer cuáles han sido los puntos de análisis desde los cuales han sido abordados los caminos.

Después, en el transcurso de la investigación, una vez que sabemos sobre qué terreno historiográfico estamos parados, me propuse definir y agrupar los distintos puntos de análisis bajo los cuales han sido abordados los caminos a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Y en esta parte de la investigación podemos ir viendo las diferentes

dificultades de los caminos novohispanos, que pasan por la distribución de la población, las distancias, la orografía e hidrografía y el bandidaje social.

Una vez que se analizaron las dificultades de los caminos novohispanos, podemos ver como este andamiaje caminero construido con sus defectos y virtudes, repentinamente es tomado por la Revolución Novohispana y comienza a jugar un papel muy importante sobre el mantenimiento de su control; es aquí donde nos centramos sobre los episodios ocurridos y que pudieron ser recabados en fuentes archivísticas y bibliográficas sobre los caminos México-Tierra Adentro y México-Veracruz.

Pero no quise truncar la investigación con la narración sobre dichos episodios ocurridos en estos caminos, sino que quise ir más allá. Revise cómo esta lucha por el control de los caminos había repercutido tanto en el gobierno virreinal como en los revolucionarios, pero fundamentalmente en la sociedad; ¿qué sucedió? ¿qué medidas fueron tomadas? Estas preguntas son contestadas en esta parte de la investigación.

Ahora bien, esta tesis quisiera utilizarla como base para una investigación más detallada en donde se pueda concebir el siguiente periodo de la Revolución de Independencia, el que va de 1816 a 1821. Y de ahí ver el desarrollo de los caminos durante el siglo XIX y principios del XX, tocando los temas de las intervenciones extranjeras, la Guerra de Reforma, la Revolución mexicana. Y ahí habría que analizar todo lo concerniente a los ferrocarriles y la invención del automóvil.

Posteriormente todo lo relacionado con el desarrollo tecnológico que tiene que ver con las comunicaciones y los papeles que han tomados estos nuevos medios de comunicación en los movimientos sociales; ejemplo de ello la televisión y su servicio al Estado, la toma de aeropuertos y el atentado a las torres gemelas de Nueva York el 11 de septiembre, la toma de carreteras para exigir demandas sociales, el facebook y las primaveras del medio oriente, los wikileaks de Julian Assange, y todo ello a partir de nuevas formas de resistencia o de lucha a partir del uso y control de los diferentes medios de

comunicación, que como primer paso, se pudo analizar apenas una mínima parte de su influencia a principios del siglo XIX como se explicó en esta tesis. Es cuánto.

6. Bibliografía

Archivos

- Archivo General de la Nación (AGN)
- Archivo Histórico del Centro de Estudios de Historia de México CARSO (CEHM CARSO)

Páginas electrónicas

- <http://maps.google.com.mx/>
- <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/9.pdf>
- <http://www.ig.unam.com.mx>

Bibliografía

- Alamán Lucas., *Historia de Mejico. Desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en el año de 1808 hasta la época presente.*, México, Libros del Bachiller Sanson Carrasco, 1985, 5v. v1, 422pp
- Alperovich, M. S., *Historia de la Independencia de México(1810-1824).*, Traducción del ruso, Adolfo Sánchez Vázquez, México, Grijalbo, 1967., 354pp
- Bazán, Alicia., “El Real Tribunal de la Acordada y la delincuencia en la Nueva España” en *Historia Mexicana.*, 51, enero-marzo de 1964
- Benítez, José R. “Los caminos reales de la Nueva España”. *Caminos de México. Revista Goodrich Euzkadi*, 1956, año 4, núm. 20.
- Bernardo de Quiros, Constancio., *El bandolerismo en España y en México.*, México, Editorial Jurídica mexicana, 1959., 411pp
- Blanco Mónica y Romero Sotelo María Eugenia., *Tres siglos de economía novohispana, 1521-1821.*, México, Editorial Jus/UNAM, 2000, 141 pp.
- Blanco Mónica y M^a Eugenia Romero., “La colonia”. en Semo Enrique (Coord.), *Historia económica de México.*, México, Océano, 2004, 182 p.
- Bresciani, Edda., *A orillas del Nilo. Egipto en tiempos de los faraones.*, Trad. Juan Carlos Gentile V., España, Paidós, 2001, 218 pp.
- Calvo, Thomas., *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII.*, México, Universidad de Guadalajara/Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1997.

- Castillo, Andrés del., "Acapulco, presidio de infidentes 1810-1821" en Ana Carolina Ibarra (Coord.), *La Independencia en el sur de México.*, FFyL, IIH, UNAM, 2004

-
-
- Coatsworth., Jonh H., *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México de los siglos XVIII y XIX.*, México, Alianza Editorial, 1990. 264pp.
- Coatsworth, John., *Crecimiento contra desarrollo: el impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato.*, México, SEP, 1976
- *Codigo Penal Federal.*, Nuevo Código Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de agosto de 1931., Texto vigente al 14 junio de 2012
- Cortés Hernán., *Cartas de relación.*, Madrid, Promo Libro, 2003, 458pp
- Chávez Orozco, Luis., *El sitio de Cuautla. Epopeya de la guerra de independencia.*, México. s.f.
- Cramausel, Chantal (Coord.), *Rutas de la Nueva España.*, México, El Colegio de Michoacán, 2006, 436pp.
- Christon I Archer., "Las tropas expedicionarias españolas en la guerra de independencia de México, 1810-1822" enOrtiz Escamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010, p.197-228.
- Criston, I Archer, "Soldados en la escena continental: los expedicionarios españoles y la guerra de la Nueva España" en Ortiz Escamilla, Juan (Coord.), *Fuerzas militares en Iberoamérica. Siglos XVIII y XIX.*, México, El Colegio de México, 2005
- Deane, Phyllis., *La primera revolución industrial.*, Trad. Solé-Tura, Barcelona, Península, 1977, 334pp
- Delgado Javier., *Ciudad-región y transporte en el México central. Un largo camino de rupturas y continuidades.*, México, UNAM/ Plaza y Valdés., 1ª reimpression 2003, 221p. (Colección ciudad y región)
- Del Río, Ignacio., "Vínculos económicos y contradicciones interregionales: la producción manufacturera del eje Puebla-Querétaro-Guadalajara y los mercados del norte minero de la Nueva España" en Long Towell, Janet y Attolini Lecón, Amalia (coords.) *Caminos y mercados*, México, UNAM/INAH, 2010. 349-366pp.
- Del Valle Pavón, Guillermina, "El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795" en Ludlow Leonor y Jorge Silva Riquer., *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno.*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM, 1993, 506pp.
- Del Valle Pavón, Guillermina., "El monopolio del tabaco en Veracruz durante la guerra de independencia", en Ortiz Escamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010. 53-71pp
- De Vries Jan., *La economía de Europa en un periodo de crisis, 1600-1750.*, Trad. Fernando Wulff Alonso y Celia Pérez Castelló, Madrid, Cambridge University Press/Cátedra, 1987.
- Ducey, Michael T., "Violencia, poder y dinero. La administración insurgente en los pueblos indígenas de la costa de Barlovento, 1812-1820" en Ortiz Escamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010. p. 123-140

-
-
- Duhau, Emilio., *Mercado interno y urbanización en el México colonial.*, México, UAM/Gernika, 1988, 306p.
- *El Territorio Mexicano Mapas y Planos siglos XVIII y XIX*; México, Instituto Mexicano del Seguro Social/México, 1982
- Escriche, Joaquín., *Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense.*, Estudio introductorio de María del Refugio González, México, UNAM, 1993, p.68. (Edición Facsimilar)
- Fernández López, Olga., "Camino y violencia en el Madrid medieval" en Segura Graiño, Cristina (Coord.), *Camino y caminantes por las tierras del Madrid medieval.*, Madrid, Al-Mudayna, 1994
- Florescano, Enrique (Coord.)Ávila, Alfredo, Juan Ortiz Escamilla y J. Antonio Serrano., *Actores y escenarios de la Independencia. Guerra, pensamiento e instituciones, 1808-1825.*, México, FCE/Museo Soumaya., 2010, 369pp
- Florescano Enrique e Isabel Gil Sánchez (comps), *Descripciones históricas regionales de Nueva España. Provincias del Norte, 1790-1814.*, México, INAH, Departamento de Investigaciones Históricas, 1976
- García Díaz, Tarsicio (coord.), *Independencia Nacional.*, México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Biblioteca Nacional, Hemeroteca Nacional/UNAM, 2005. 2v, v1
- García de León, Porfirio., "En búsqueda de una imagen para el México del siglo XIX" en Patricia Escandón, et. al., *Historia del quehacer científico en América Latina.*, México, UNAM, 1993
- García Martínez, Bernardo, "La conformación del espacio novohispano" en *Arqueología mexicana.*, septiembre-octubre 2006, vol. XIV, Núm. 81
- Grafenstein Gareis, Johanna Von., "Insurgencia y contra insurgencia en el Golfo de México, 1812-1820" en Virginia Guedea (Coord.), *La independencia de México y el proceso autonomista mexicano 1808-1824.*, México, UNAM/I. Mora, 2001
- González de Cossío, *Xalapa. Breve reseña histórica.* México, 1957
- Guardino, Peter, "Las bases sociales de la insurgencia en la Costa Grande de Guerrero" en Ana Carolina Ibarra (coord.), *La Independencia en el sur de México.*, Facultad de Filosofía y Letras/Instituto de Investigaciones Históricas/Dirección General de Asuntos del Personal Académico/Universidad Nacional Autónoma de México, 2004. 468 pp
- Guedea, Virginia., *La insurgencia en el departamento del Norte. Los llanos de Apan y la sierra de Puebla, 1810-1816.*, México, UNAM/Instituto Mora, 1996, 247pp
- Hamnett Brian, R., *Raíces de la insurgencia en México. Historia regional, 1750-1824.*, traducción de Agustín Bárcena, México, FCE, 2ª edición español, 2010. 280pp
- Hernández y Dávalos, Juan E., *Colección de documentos para el estudio de la historia de la guerra de independenciade 1808 a 1821.*, México, Biblioteca de "El sistema de la República Mexicana", 1878. 5v
- Herrejón Paredo, Carlos., *Morelos. Antología documental.*, México, Secretaria de Educación Pública, 1985, 178pp.

-
-
- Herrejón Paredo, Carlos, *Morelos. Documentos inéditos de su vida revolucionaria.*, Guadalajara, El Colegio de Michoacán, 1987.
- Hobsbawm, Eric J., *Rebeldes primitivos. Estudio sobre las formas arcaicas de los movimientos sociales en los siglos XIX y XX.*, Madrid, Crítica, 2001
- Hobsbawm, Eric., *La era de la revolución: 1789-1848*, España, Crítica, 2011, 340pp. (Libros de Historia)
- Humboldt, Alejandro de., *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España.*, México, Porrúa, 1966. 696p
- Humboldt, Alejandro de., *Atlas geográfico y físico del Reino de la Nueva España.*, introducción Elias Trabulse., México, Siglo XXI/UNAM/IIB/BN, 2003, 149 pp. Ilustraciones y mapas
- Jáuregui, Luis., *La Real Hacienda de Nueva España. Su administración en la época de los intendentes.*, México, UNAM/Facultad de Economía, 1999, 389pp
- Jáuregui, Luis., “Los transportes, siglos XVI a XX” en Semo Enrique (coord.) *Historia económica de México.*, México, UNAM/Océano, 2004, 159 pp
- Jiménez Meneses Orián y Gutiérrez Flórez Felipe., “Caminos, rutas y técnicas: polifonías históricas y posibilidades de indagación” en Jiménes Meneses Orián, *et. al.*, *Caminos, tutas y técnicas: huellas espaciales y estructuras sociales en Antioquía.*, Medellín, Universidad Nacional de Colombia, 2005, 281 pp.
- Lynch, John (Coord.), *Historia de España. 5. Edad moderna. Crisis y recuperación, 1598-1808.*, Madrid, Crítica, 2005., 810 pp.
- Ludlow Leonor y Jorge Silva Riquer., *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno.*, México, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas/UNAM, 1993, 506pp
- Long Janet y Attolini Lecón, Amalia (coords.) *Caminos y mercados*, México, UNAM/INAH, 2010, 690p.
- Moncada González, Mónica., “Políticas de abasto de alimentos en la Ciudad de México en los albores de la guerra de independencia 1810-1812” en Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón (coord.), *Caminos y mercados de México.*, México, UNAM/INAH, 2010, 690 pp. pp. 469-488
- Moncada Maya, José Omar., “El Puente del Rey sobre el río de la antigua, Veracruz” en Cramausel, Chantal (Coord.), *Rutas de la Nueva España.*, México, El Colegio de Michoacán, 2006, 436pp.
- Marx, Carlos., *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política (Grundrisse) 1857-1858.*, 8ª reimpresión, México, Siglo XXI, 2009, 3v, v2. 493pp
- Marx, Carlos., *EL capital. Crítica de la economía política.*, traducción de Wenceslao Roses, México, Fondo de Cultura Económica, 18ª reimpresión, 1984 3v.
- Marx C. Y Engels F., *Obras escogidas*, Moscú, Editorial Progreso, 1969. 851pp.
- *Miguel Hidalgo y Costilla: documentos de su vida, 1750-1813*, Vol. III, 1810/ Investigación, recopilación, transcripción, edición, notas Felipe I. Echenique March y Alberto Cue García; fotografía de documentos y captura de datos León Felipe Echenique Romero, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2010

- -
 - Morante López, Rubén., “Las antiguas rutas comerciales: un camino por las sierras nahuas de Puebla y Veracruz” en Long Towell, Janet y Attolini Lecón, Amalia (coords.) *Caminos y mercados*, México, UNAM/INAH, 2010. 107-127
 - Moreno Toscano, Alejandra., “Economía regional y urbanización: ciudades y regiones en Nueva España” en Silva Riquer Jorge y López Martínez Jesús (coords), *Mercado interno en México. Siglos XVIII-XIX.*, México, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/I.I.H. UNAM., 1998. 226 pp
 - Ortíz Díaz, Edith., “El camino Real del Soconusco: eje de articulación comercial entre la provincia de Oaxaca y la audiencia de Guatemala en el siglo XVI” en Long Towell, Janet y Attolini Lecón, Amalia (coords.) *Caminos y mercados*, México, UNAM/INAH, 2010. 241-260p.
 - 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. 214 pp
- Ortiz Escamilla, Juna (Coord.), *Revisión histórica de la guerra de independencia en Veracruz.*, México, Universidad Veracruzana/Gobierno del Estado de Veracruz, 2010
- Ortiz Escamilla, Juan., “La ciudad amenazada, el control social y la autocritica del poder. La guerra civil de 1810-1821”, *Relaciones, Estudios de historia y Sociedad*, v. XXI, Universidad Veracruzana, 2000
- Ortiz Escamilla Juan, “Revolución y liberalismo en la provincia de Veracruz, 1812-1821” en *Revista de Indias*, 2002, vol. LXII, NÚM. 225, pp. 409-428
 - Pérez Herrero, Pedro., “El México borbónico: ¿Un “éxito” fracasado?.”, en Vázquez Josefina, *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano.*, México, Nueva Imagen, 1992. 109-151pp
 - Prieto Fernando., *Manual de historia de las teorías políticas.*, Madrid, Unión Editorial, 1996.
 - Real Academia Española, *Diccionario de autoridades*, edición facsímil., Madrid, Gredos, 2002.3t
 - Recuero, Antonio “Los caminos. De la herradura a la rueda” en MOPU, *Revista del Ministerio de Obras Públicas en España*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1987.
 - Riva Palacio., Vicente., *México a través de los siglos.*, México, Cumbre, 1962, 5v. v3
 - Romero Sotelo, María Eugenia., *Minería y guerra. La economía de la Nueva España 1810-1821.*, México, El Colegio de México/UNAM, 1997, 292pp
 - Scott, James C., *Los dominados y el arte de las resistencia.*, Traducción de Jorge Aguilar Mora, México, Era, 2007, 2ª reimpresión en español., 314p
 - Semo Enrique., *Historia mexicana. Economía y lucha de clases.*, México, Serie popular Era, 6ª edición, 1988, 338pp
 - Semo Enrique., *Del antiguo régimen a la modernidad. Reforma y revolución: 1780-1940.*, [s.p.i], (en imprenta)
 - Semo, Enrique., *Historia del capitalismo en México. Los orígenes. 1521-1763.*, México, Era, 4ª edición, 1975. 281pp

-
-
- Semo, Enrique., *Historia económica de México. Los orígenes. De los cazadores y recolectores a las sociedades tributarias, 22 000 a.c.- 1 519 d.c.*, México, UNAM/Océano, 2006.
- Suárez Argüello, Clara Elena., “Los arrieros novohispanos” en Artís Espriu, et.al., *Trabajo y sociedad en la historia de México, siglos XVI-XVIII.*, México, CIESAS, 1992. Pp.218. 75-145 pp.
- Sugawara, Masae (et.al.), “Campesinos y hacendados, generales y letrados (1770-1875) en Semo Enrique (Coord.), *México, un pueblo en la historia.*, México, Alianza, 9ª reimpresión 2003, 312p.
- Solares Robles, Laura., *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855. El caso de Michoacán.* México, Instituto Michoacano de Cultura/ Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999. 545p
- TePaske Jay, John., “La crisis financiera del virreinato de Nueva España a fines de la colonia”, en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, nueva época, núm. 19, enero-abril, Instituto Mora, 1991, pp.123-140
- Timothy E. Anna., *La caída del gobierno español en la ciudad de México*, México, FCE, 1ª reimpresión 1987, 257p
- Uribe Salas, José Alfredo., “El río Mezcala-Balsas: propuesta regional para la comunicación interoceánica en el siglo XIX” en Uribe Salas, José Alfredo y Eduardo Miranda Arrieta., *Las utopías*

- *del Balsas. Historias de una propuesta regional de comunicación interoceánica.*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1995
- V. Konstantinov., *Fundamentos de la filosofía marxista.*, Traducción de Wenceslao Roces y Adolfo Sánchez Vázquez, México, Grijalbo, 1965, 696 pp
- Vanderwood., Paul J., *Desorden y progreso. Bandidos, policías y desarrollo mexicano.*, Traducción de Félix Blanco, México, Siglo XXI, 1976, 269 pp.
- Van Young, Eric., *La otra rebelión. La lucha por la independencia de México, 1810-1821.*, México, Fondo de Cultura Económica, 1ª edición en español 2006, 1007 pp.
- Villari, Rosario., *Rebeldes y transformadores del siglo XVI al XVIII.*, Barcelona, Del Serbal, 1981
- Villaseñor y Villaseñor, Alejandro., *Biografía de los héroes y caudillos de la independencia.*, México, Editorial del Valle de México, s.f.,
- Zavala, Lorenzo de., *Ensayo histórico de las revoluciones de México: desde 1808 hasta 1830*, México, M. N. de la Vega, 1845.2 t. t1