

Sergio Florescano

EL CAMINO
MEXICO-VERACRUZ
EN LA
EPOCA COLONIAL

Tesis
para optar a la maestría
en Historia

EL COLEGIO DE MEXICO
Centro de Estudios Históricos

1968
C. I. H.

S U M A R I O

Advertencia.	I
----------------------	---

Primera Parte

Cap. I. Esquema histórico de la construcción del camino México-Veracruz, siglos XVI, XVII y XVIII:	
1. La herencia del pasado y del territorio:	
A. El legado del pasado	1
B. Los obstáculos geográficos	4
2. El camino México-Veracruz en el siglo XVI	6
3. El camino México-Veracruz en el siglo XVII	13
4. El camino México-Veracruz en el siglo XVIII	15
Cap. II. Importancia económica, social y estratégica del camino México-Veracruz, 1521-1810:	
1. Importancia económica.	27
2. Importancia social:	
A. Como camino seguido por el virrey desde su llegada a la Nueva España hasta su entrada pública en la capital. . .	33
B. Como vehículo de poblamiento, . . .	35
3. Importancia estratégica.	38
Cap. III Dos Problemas del siglo XVI:	
1. Protestas indígenas por el paso del camino México-Veracruz por sus comunidades. . . .	46
2. La escasez de medios de transporte, material y animal y sus consecuencias	50
Cap. IV El establecimiento de ventas en el camino México-Veracruz, siglo XVI	57

Segunda Parte

Cap. V La escasez de mano de obra en la construcción de las dos rutas carreteras del camino México-Veracruz y sus consecuencias, 1796-1812:	
1. Recuperación demográfica y epidemias.	64

2.	Conflictos entre los constructores del camino y los grandes hacendados por la mano de obra indígena	66
3.	La actitud indígena	71
4.	El repartimiento y los "forzados" como soluciones al problema de escasez de mano de obra	74
Cap. VI	El establecimiento del peaje en el camino México-Veracruz y sus consecuencias, 1759-1824:	
1.	Su implantación en el camino México-Veracruz	84
2.	Su cobro en la segunda mitad del siglo XVIII	85
3.	El manejo del peaje por los Consulados de México y Veracruz y sus consecuencias	87
	A. El manejo del peaje por el Consulado de México, 1796-1824	88
	B. El manejo del peaje por el Consulado de Veracruz, 1803-1824	91
Cap. VII	Tráfico comercial a través del camino México-Veracruz a fines de la época colonial.-Tiempo-distancia y precios de transporte:	
1.	Tráfico comercial interno a través del camino México-Veracruz a fines del período colonial	99
2.	Tiempo-distancia y precios de transporte .	102
Conclusiones	106
Bibliografía	110
Apéndices		

A D V E R T E N C I A .

El presente estudio tuvo sus inicios en el seminario de - Historia Económica y Social que dirigió el Dr. Silvio Zavala - en 1965. En aquel tiempo, entre los temas que propuso el Dr. Za vala para ser investigados y presentados como tesis estaba uno cuyo título era "Caminos y Transportes en Nueva España". Este - tema fue el que elegí en un principio, pues pensaba que me serviría para llegar a conocer un sector de la vida económica novo hispana. Sin embargo, no veía, en aquel momento, la complejidad que encerraba ese título. Sólo cuando hice la primera revisión de fuentes en el Archivo General de la Nación, comprendí la imposibilidad de cubrir todo el tema en el tiempo de que disponía para presentarlo como tesis. De ahí, pues, que me viera obligado a acotarlo, primero al estudio del camino México Veracruz y México-Toluca durante el siglo XVIII, y más tarde, buscando la unidad de tratamiento, sólo al camino México-Veracruz en la época colonial.

Mi estudio de este tema lo he dirigido hacia aquellos aspectos de tipo económico y social de importancia que bien pueden ser considerados como propios del camino México-Veracruz, o hacia aquellos otros del mismo tipo que la documentación manejada me ha mostrado como vinculados estrechamente a ese camino. La división del trabajo en dos partes obedece a un ordenamiento -- cronológico, y no a la importancia de las materias a que hace referencia. Seguramente, si se comparan ambas partes, podrá apreciarse de inmediato una desproporción que desfavorece en cierta medida a la primera. Esto ha resultado de lo reducido de la base de investigación sobre la cual descansa esa parte. Mi intención es llegar a fortalecerla en un futuro cercano.

La documentación inédita que he manejado procede en su mayoría del Archivo General de la Nación, en donde consulté los siguientes ramos: Fomento-Caminos, Calzadas y Caminos, Fomento-Desagüe, Historia, Correspondencia de Virreyes, Reales Cédulas, Industria y Comercio, Consulados, Indiferente de Guerra, Peajes y Aduanas.

En el Archivo del Ex-Ayuntamiento de la ciudad de México consulté el ramo de Calzadas y Caminos y las Actas de Cabildo. En el Archivo Municipal de Córdoba, Ver. revisé los primeros -cuarenta volúmenes.

Utilicé también de manera considerable las siguientes colecciones documentales: Francisco del Paso y Troncoso, Epistolario de la Nueva España. 1505-1818, Antigua Librería Robredo de José Porrúa e Hijos, 1939-1942, 16 vols.; Agustín Millares Carlo y J. I. Mantecón, Índice y Extractos de los protocolos - del archivo de notarías de México, D.F., México, El Colegio de México, 1945-46, 2 vols.; Fuentes para la historia del trabajo en Nueva España. Silvio Zavala y María Castelo (Eds.), México, Fondo de Cultura Económica, 1939-46, 8 vols.; Francisco del Paso y Troncoso, Papeles de Nueva España, Madrid y México, 1905-48, 9 vols.; Advertimientos generales que los virreyes dejaron a sus sucesores para el gobierno de Nueva España, 1590-1604, - France V. Scholes y Eleanor B. Adams (Eds.), México, Editorial Porrúa, S.A. ("Documentos para la historia de México colonial"), 1956.

La Recopilación de leyes de los reynos de las indias -- (Madrid, por la viuda de D. Joaquín Ibarra, 1791, 3 vols.), la Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real - audiencia y sala del crimen de esta Nueva España..., de Eusebio Bentura Beleña (impresa en México por D. Felipe Zuñiga y - Ontiveros, 1787, 2 vols.), y la Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de la Nueva España (Madrid, 1787), fueron obras -- de gran utilidad para mi trabajo.

Los mapas antiguos del camino México-Veracruz que encontré en los ramos de Fomento-Caminos, Historia, Correspondencia de Virreyes, Calzadas y Caminos del Archivo General de la Nación, el mapa de Humboldt que se encuentra en su Ensayo Político y el existente en la Colección del Duque de Alba, que data del siglo XVI, han sido de gran ayuda para corregir y establecer los itinerarios del camino en sus diversas épocas.

III

He agregado al trabajo, en forma de apéndices, algunos de los documentos inéditos más importantes que en él se citan. De todos ellos, el primero --fechado en 1783 y escrito por uno de los más interesantes ingenieros militares españoles del siglo - XVIII, D. Diego García Panes-- es de un valor inestimable y un ejemplo sobresaliente de la influencia del despotismo ilustrado en Nueva España. Está dirigido a D. Matías de Gálvez, 48^a virrey de Nueva España, y empieza destacando las enormes ventajas que se obtendrían de mantener en buen estado los caminos, especialmente el de México a Veracruz. Señala la atención que los romanos concedieron a los caminos desde los años inmediatos a la -- fundación de Roma, y se refiere después a los construídos en - Francia e Inglaterra y por Carlos III en España. Continúa con - una descripción minuciosísima de la situación del camino México Veracruz en esa fecha, de la provisión de agua, de las posadas, del método de construir calzadas y caminos, de los ramales o - "caminos de travesía" más importantes, de los puentes y del derecho de peaje. La descripción va acompañada de cálculos prudentes sobre los costes de reparación del camino y de veinte - planos parciales y uno general. Desafortunadamente estos planos no aparecen por ahora en nuestro trabajo debido a que no se encuentran en el Archivo General de la Nación sino en el Archivo de Indias, pero esperamos añadirlos posteriormente.

Al Dr. Silvio Zavala, a las profesoras María del Carmen - Velázquez (quien se hizo cargo del seminario después de que el Dr. Zavala tuvo que dejarlo) y Alejandra Moreno, a los profesores Jorge Alberto Manrique, Enrique Florescano, Romeo Flores, y a la Sra. María del Carmen C. de Camacho y Srita. María Elena - B. Zumáno (ambas del Archivo General de la Nación), agradezco - toda la ayuda que me brindaron en la elaboración de este trabajo.

PRIMERA PARTE.

C A P I T U L O I

ESQUEMA HISTORICO DE LA CÓNSTRUCCION
DEL CAMINO MEXICO-VERACRUZ, SIGLOS
XVI, XVII Y XVIII.

1. La herencia del pasado y del territorio.

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 transmiten el pasado.

Carlos Marx, El dieciocho brumario de Luis Bonaparte.

Se ha solido decir y repetir que no obstante la importancia del puerto de Veracruz el gobierno español no cuidó de construir un buen camino que lo comunicara con la capital del virreinato sino hasta finales del siglo XVIII.¹ No intentaremos discutir aquí tal afirmación, puesto que este capítulo y los sucesivos mostrarán que otra fue la actitud de las autoridades coloniales respecto al camino México-Veracruz. Nos interesa más destacar en este lugar aquellas circunstancias -herencia del pasado y del territorio mismo- que pesaron sobre los caminos en general y sobre el camino México-Veracruz en particular, en la época que nos proponemos estudiar. Finalmente, nos esforzaremos por señalar cómo y en qué medida se fueron superando esos obstáculos hasta lograrse los adelantos que hicieron posible la construcción de las dos rutas modernas del camino México-Veracruz (1792 - 1812).²

A. El legado del pasado.

Una vez que la población indígena se distribuyó a lo largo del extenso continente americano, se formaron sociedades que alcan-

zaron desarrollarse desiguales, tanto en el aspecto material como en el cultural. Mas la característica del momento, a pesar de las diferencias entre una cultura y otra, fue una serie de comunidades que, bien podríamos denominar (exceptuados los grandes centros urbanos, Tenochtitlan, Texcoco, Tlatelolco, Tzintzuntzan) como "autosuficientes". Comunidades que se bastaban a sí mismas y no requerían con urgencia de la comunicación con el exterior, y muchas veces ni siquiera entre ellas mismas, tal fue una de las características socio-económicas de los pueblos americanos a principios del siglo XVI³. Por ello se explica, al menos en parte, que ni las más "altas culturas" que florecieron en Mesoamérica y los Andes mantuvieran vínculos estrechos al momento de la llegada de los europeos.⁴

Las rivalidades constantes, aun entre grupos que habitaban un mismo territorio, aumentaron esa incomunicación y fortalecieron la formación de economías regionales autosuficientes. En el México prehispánico el estado de guerra que existió entre la confederación azteca y la pequeña República de Tlaxcala no sólo impidió el contacto entre esos dos pueblos, sino que también privó a la segunda de conexiones con otros grupos. Rodeada por pueblos hostiles, encerrada en el interior de un territorio inmenso, era natural que la pequeña República de Tlaxcala desarrollara una economía autosuficiente, independiente del exterior.* Otro tanto pue-

* La disputa interna que surgió inmediatamente antes de la conquista española entre los acolhuaque y que tendría serias implicaciones para la Triple Alianza, produjo fenómenos parecidos. Véase sobre esto la obra de Charles Gibson citada en nota

10 del Cap. V, pp. 22-23.

de decirse de los pueblos que habitaron el occidente de México, y particularmente de los tarascos.

La pluralidad étnica, lingüística y cultural de estas poblaciones fue otra de las múltiples causas que obstaculizaron el contacto. Y éste se dificultó todavía más por la falta de medios de transporte animal.⁵ Como es sabido, los antiguos pobladores del territorio mexicano carecieron del burro, las mulas, los caballos, los bueyes y aun de la llama. Sin estos medios, que intensificaron el transporte y el comercio en otros pueblos, y desconociendo la aplicación práctica de la rueda, era natural que los caminos, en el mejor de los casos, apenas permitieran el tráfico de los "tamemes" o cargadores indígenas.⁶

Todos estos factores negativos, sumados a los geográficos que mencionaremos adelante, hicieron que las comunicaciones terrestres anteriores a la llegada de los europeos no fueran otra cosa que simples senderos apenas desmontados. Este fue, pues, en general, el legado del pasado a los nuevos pobladores: "... caminos... tan angostos y echados por las cuestas y sierras, tan derechos y medidos por regla o nivel que, aunque para seguir la derecha el camino fuese a dar por lo más alto de la sierra o en ésta, no lo torcían un punto, y de esta causa todos los caminos... [eran] ásperos y fuertes..."⁷

Sin embargo, debe decirse que las simples brechas abiertas en la maleza, los estrechos y tortuosos senderos que atravesaban planicies y serranías para comunicar a un pueblo con otro, fueron notablemente mejorados en la época "imperial" de la con-

federación azteca. Las necesidades políticas y administrativas de mantener una comunicación rápida y constante con los pueblos y - provincias sujetos; la exigencia de aprovisionar a una metrópoli de las dimensiones de México - Tenochtitlan, así como la necesi - dad de una comunicación expedita con las provincias tributarias - que proporcionaban los alimentos, la ropa, el oro y otros artícu - los igualmente indispensables, favorecieron la creación y el --- desarrollo de mejores caminos. Por estas rutas llegaron las hues - tes de Hernán Cortés a la ciudad de México y gracias a ellas fue posible llegar a las provincias ricas en metales preciosos. No de - be olvidarse tampoco que siguiendo partes del trazado de esas vie - jas rutas, como la de México-Veracruz, se construyeron más tarde los caminos carreteros de la época colonial.⁸

B. Los obstáculos geográficos.

Si los factores históricos señalados fueron otros tantos - obstáculos para el desarrollo de los caminos, las característi - cas geográficas del territorio, al que Cortés más tarde extende - ría la denominación de Nueva España⁹, opusieron aun mayor resis - tencia al trazado y la construcción de caminos. La influencia ne - gativa de estas últimas fue de mayor importancia y de más larga - duración. Los nuevos pobladores las sintieron grandemente durante todo el período colonial.

En general, durante la época prehispánica el clima y terri - torio favorecieron la existencia de esos núcleos demográficos ais - lados y autosuficientes que dificultaron las comunicaciones. La -

existencia de grandes regiones desérticas o de clima adverso motivó una desigual distribución de la población en el territorio. En la región norte, noroccidental y las costas, fue escasa; en cambio la altiplanicie central concentró gran parte de ella. Sin embargo, el carácter montañoso del territorio hizo difícil la comunicación aun en las zonas de población abundante.¹⁰

En otras zonas, como Yucatán, la parte meridional de la costa oriental¹¹ y la región sur del país, los ríos y la selva opusieron barreras de importancia a la comunicación, y en ocasiones aislaron en pequeños reductos a pueblos y culturas afines.

De manera particular la naturaleza fue extremadamente desfavorable a la comunicación del centro del territorio con las costas. La complicada orografía de esta parte del país, los enormes desniveles de altitud que la caracterizan, afectaron tanto a la parte oriental como a la occidental. Sin embargo, los obstáculos naturales fueron todavía mayores en la parte oriental, debido a que en esta zona el desnivel orográfico se concentró en muy corto espacio. A principios del siglo XIX Humboldt destacará la importancia de este fenómeno:

"... los cortes transversales -escribió en su Ensayo político-, trazados desde el mar del Sur hasta el océano Atlántico, -ponen de manifiesto las dificultades que opone la naturaleza a la comunicación entre el interior del reino y las costas, pues presentan por todas partes una enorme diferencia de nivel de temperatura, mientras que desde México hasta la Nueva Vizcaya conserva el llano o mesa igual altura, y consiguientemente un clima más -

bien frío que templado. Desde México a Veracruz el descenso es - más corto y rápido que desde el mismo punto a Acapulco. Podría - decirse que aun la naturaleza ha dado al país mejor defensa militar contra los pueblos de Europa, que contra los ataques de un - enemigo asiático".¹²

Como veremos adelante, los constructores del camino México Veracruz tuvieron que desarrollar enormes esfuerzos para vencer - los obstáculos que oponían las montañas, los ríos y el carácter - poco favorable del clima. Otro tanto tuvieron que hacer los viajeros, que en un espacio relativamente corto, soportaban diversos - cambios climáticos.¹³

Dada, pues, la situación en que se encontraban los caminos a la llegada de los nuevos pobladores, no es de sorprender que el primero en preocuparse por mejorarlos, como uno de los medios para extender los dominios de la parte conquistada, fuera el propio Hernán Cortés.

2. El camino México-Veracruz en el siglo XVI.

El primer trazo de origen colonial del camino Veracruz-Jalapa-México lo señaló el itinerario que Cortés y su ejército siguieron desde la primera Villa Rica de la Vera-Cruz a la ciudad - isla de Tenochtitlan¹⁴ (véase mapa 1). Este primer trazo, no obstante haber estado determinado por las circunstancias geográficas, políticas y militares del momento, se mantuvo sin grandes modificaciones hasta la fundación de Puebla, ocurrida en el año de 1531.- La atención concedida al camino México-Jalapa-Veracruz por las au

toridades coloniales en los diez años posteriores a la derrota de la confederación azteca se circunscribió sobre todo a su mejoramiento, pero sin variar gran cosa el trazo prehispánico.

Así, una vez conquistada la ciudad de México y comprendiendo Cortés la necesidad de facilitar las comunicaciones como medio para extender la conquista, impulsar el naciente comercio colonial y ligar a éste con la metrópoli, mandó se mejoraran los antiguos caminos indígenas, y en particular los de México a Veracruz.¹⁵ Esta obra al parecer fue ejecutada por Alvaro López, según manifiesta en su autobiografía, cuando dice: "... que vino a descubrir esta Nueva España con Cristobal de Olid, un año antes que el Marqués viniese a ella, y se halló en la toma de esta ciudad de México, y en las de Pánuco y Michoacán y Taxtepec, y después de pacificado, hizo los caminos de aquí a la Veracruz ..."¹⁶

1531 es el año que marca el cambio de mayor importancia en el trazo de los caminos coloniales: representa, pudiera decirse, el momento en que realmente empieza a efectuarse el tránsito del trazo prehispánico de los caminos al propiamente de tipo colonial, más adecuado a los medios de transporte traídos por los nuevos pobladores. Las necesidades económicas y sociales de la naciente colonia exigían ya en ese tiempo -y lo exigieron cada vez más posteriormente- no sólo el mejoramiento de los caminos indígenas, sino nuevos caminos en la medida en que a esas necesidades se sumó el hecho de que los antiguos resultaban técnicamente inadecuados a los nuevos medios de transporte. "Y ahora -escribía el 13 de agosto de ese año el Lic. Salmeron en carta al Consejo de Indias, re-

firiéndose a la necesidad de construir nuevos caminos -que se viene el tiempo de planta y había aparejo de sacar de Pánuco veinte mil sarmientos para repartir por estas tierras que bastaran para el fundamento de las viñas, no hallamos medio entre el Marqués y ... [yo] cómo lo sacasen, porque el camino no lo pueden andar acémilas ..."¹⁷

El camino México-Jalapa-Veracruz en ese año de 1531 fue el mayormente afectado en su trazo. He aquí como describe el Lic. - Salmerón en la misma carta de 13 de agosto dirigida al Consejo de Indias, la desviación sufrida por el camino:

"Entre otras cosas que se proveyeron con mi ida [a Puebla] fue una que hice abrir un camino - desde la dicha Puebla a la Veracruz y a esta - ciudad [de México], porque el camino de antes que venía a esta ciudad se desviaba de la Puebla cinco o seis leguas * por muy cierta sierra que había en el camino; y el que ahora se ha hecho tiene desde la dicha Puebla hasta salir al camino viejo de la Veracruz catorce leguas, y en él... se han dado dos sitios de ventas para los propios de dicho Consejo hasta - que Su Majestad mande otra cosa, y yo suplico que se le haga merced de ellas. Y desde el dicho pueblo hacia esta ciudad, hasta entrar en el dicho camino viaje habrá otras diez y ocho leguas, en las cuales aunque había pueblos por donde pudiera venir el dicho camino se echó - fuera de ellos por el daño que los indios reciben de los caminantes..."¹⁸

* 1 legua = 500 varas = 4.190 metros.

El costo de esta obra fue pagado en su mayor parte por los dueños de carretas y recuas y se efectuó con posterioridad a la ejecución de ella, ya que "los que lo mandaron hacer no -- proveyeron en la paga"¹⁹.

La consolidación del camino fue posible gracias a la determinación tomada por el ayuntamiento de la ciudad de México -- en octubre de 1562. Esta corporación consideró conveniente pedir al Virrey que contribuyese a convertir lo que era tan sólo un camino de herradura, en un camino para carretas, como el abierto poco antes hacia el norte, rumbo a Zacatecas.

Las razones por las cuales el cabildo intervino en el mejoramiento del camino, han quedado consignadas en las Actas de Cabildo de 2 de octubre de 1562: "... porque demás de gran cantidad de pesos de oro que se ahorrarían en los fletes de las -- mercaderías y pasajeros de traerse en los dichos carros [en lugar]... de venir en arrias como al presente vienen, que la carrestía de las dichas arrias es una de las cosas principales que encarece todo lo que en ella se trae, sería causa de que los españoles que vienen de los reinos de Castilla con sus mujeres e hijos, puedan subir a esta Ciudad en los dichos carros reparados y proveídos de lo que habrán menester para el camino, y sin mojarse, con los grandes aguaceros que suele haber, de donde redunde el enfermar casi todos y morir muchos; y las mercaderías se traerán enjutas y bien condicionadas, y sin las mermas y -- riesgos que se traen en las dichas arrias y otros bienes y aviamentos..."²⁰

El Virrey dió su consentimiento y aconsejó que tanto él

como el Ayuntamiento enviasen a quienes estudiasen el proyecto. El Ayuntamiento, por su parte, designó a Don Diego de Guevara, dándole instrucciones para que trazara el camino e hiciera relación de todo "por escrito y por pintura".²¹

La obra, al parecer, se puso desde luego en ejecución según se desprende de la carta dirigida al Rey por el encargado de ella, Don Francisco Verdugo,²² quien afirmaba el 28 de diciembre de 1566 tener en la obra del camino a Veracruz un año y medio.²³

Debido a esas modificaciones, al finalizar el siglo XVI, había ya dos caminos que comunicaban a la capital del virreinato, con el puerto de Veracruz:

"Y por entre ambos sesenta y seis leguas poco más o menos, y sólo difieren en que el uno es más poblado que llaman de los Angeles o el camino de la Puebla, y el otro que llaman de las Ventas, por donde van los carros, es más llano; los cuales se vuelven a juntar casi en el medio cerca de la Venta que llaman de Cáceres, cuatro leguas de ella; para donde saliendo de México por el camino de la Puebla, que es el que cae a la parte del Sur y mano derecha de la ciudad, se va primero a la venta de Chalco, hasta donde hay seis leguas, y desde allí a la venta de Huejotzingo cinco, y a la ciudad de los Angeles cuatro, y de allí a la venta del Pinar seis, y hasta la venta de Cáceres siete, donde ya van juntos los caminos entre ambos. Saliendo de México para la dicha venta por el camino de las Ventas, que cae a la parte del Norte y mano izquierda de la ciudad, se va a Nuestra Señora

ra de Guadalupe, una legua pequeña, y a Santa Clara, pueblo de indios, y a San Cristóbal, por otro nombre Catepec [sic] otra legua, y de allí a Tequicistlan, pueblo de indios, y jornada de las arrias dos leguas, y a Tepetlaxtoc, pueblo de indios, otras dos leguas; y a Capulalca [sic], pueblo de indios y venta del Rey ... jornada cinco leguas; y a Tangutepec, pueblo de indios y venta de S. M., y jornada siete leguas; y de allí a Teccaque, también pueblo de indios, venta de S.M. y jornada seis leguas; y desde allí hasta donde se junta este camino con el de los Angeles dos, y cuatro a la venta de Cáceres; y desde ella hasta Perote ocho, donde está un hospital que fundó un obispo de Tlaxcala que se llamaba Garcés, en que se reparan y curan los pasajeros dolientes. Desde Perote a la venta de Aguilar seis leguas; y desde allí a la venta del Lencero otras seis; y una legua apartado del camino a la mano derecha, el pueblo de Jalapa, que está doce leguas de la Veracruz, donde se entretienen los que han de venir a España hasta el tiempo de embarcarse, por no estar en la Veracruz. a causa de ser enferma. De la venta del Lencero a la venta del Río, cuatro leguas; y de la venta del Río a la Rinconada tres, la cual es del Marqués del Valle, y se llama así por un pueblo suyo que está cerca de ella; y de allí a la Veracruz, cinco leguas ..."²⁴

Dos eran, pues, al finalizar el siglo XVI, los caminos más importantes que ponían en comunicación al interior de la Nueva España con la costa atlántica; uno el llamado "de los Angeles" o "de la Puebla", y el otro el llamado "de las Ventas". Ambos caminos partían de la ciudad de México por rumbos diferentes y recorrían casi paralelamente la mesa central hasta con

fluir cerca de la Venta de Cáceres para, finalmente, ir uno solo a Veracruz pasando cerca del pueblo de Jalapa. Otro camino, que bien puede considerarse como un ramal del camino de los Angeles, establecía, partiendo desde Puebla, comunicación con -- Oaxaca (Véase mapa 2).

La ruta por Orizaba, en los principios del período colo - nial, sólo conectaba con Huatusco al norte y Veracruz al oriente. Esta antigua ruta -al parecer conocida ya desde la época pre hispánica, puesto que Cortés la utilizó para emprender su expedi - ción contra Pánfilo de Narváez en 1520,²⁵ y también fue aprove - chada en 1521 por Gonzalo de Sandoval cuando fue a someter a la población de Ahauializapan (la futura Orizaba), sublevada des - pués del descalabro sufrido por los españoles en la "Noche triste"-,²⁶ resultaba extremadamente penosa y larga para dirigirse a Veracruz, por lo cual sólo era utilizada para el tráfico local y muy escasamente para el que se efectuaba entre México y Veracruz. En la última década del siglo XVI una nueva ruta por Orizaba, - abierta con motivo de la traslación de la ciudad de Veracruz de la Antigua al lugar que ocupa actualmente, establecía ya contac - to con Córdoba, San Lorenzo, Cotaxtla, Medellín y Veracruz, pero sólo adquirió importancia real hasta principios del siglo XVII.²⁷

Los obstáculos que la naturaleza oponía en esta región a las comunicaciones (concentración del desnivel orográfico en cor - to espacio, abundancia de ríos, clima extremo, todos ellos ma - yormente acentuados que por la parte de Jalapa), la baja densi - dad de población, que se traducía en la casi completa ausencia - de centros urbanos, y la paralización que sufrió el comercio en los principios del siglo XVII debido a los ataques de los negros cimarrones,²⁸ fueron factores que de un modo u otro contribuye - ron a retardar la participación del camino México-Orizaba-Córdo - ba-Veracruz en el desenvolvimiento económico de la Nueva España. Por ello, a medida que se van venciendo estos obstáculos, sobre - sale cada vez con mayor fuerza la importancia económica y social de este camino.

3. El camino México-Veracruz en el siglo XVII.

No ha transcurrido todavía un siglo desde que el poder español se asentara en México-Tenochtitlan cuando ya se ha logrado establecer dos caminos carreteros entrecruzados que, al poner en comunicación a la capital del virreinato con su puerto de mayor importancia, formaran -junto con el llamado camino de tierra adentro que establecía contacto con los reales mineros del Norte - parte fundamental de la infraestructura económica sobre la cual descansará el desarrollo de la Colonia.

Una vez cimentados y hechos carreteros esos caminos por el poder virreinal, éste delegó su cuidado y conservación a los Corregidores o Alcaldes mayores *. Así, una instrucción y orden de gobierno de 11 de enero de 1611, dispondrá: "que los Corregidores y Alcaldes mayores cuiden de que en su jurisdicción se aderezan y reparen los caminos, puentes y casas de comunidad..."²⁹ Tales reparaciones recayeron sobre el trabajador indígena quien - quedó obligado a prestar, en calidad de tributo al conquistador, servicios personales para las obras de utilidad pública, "sin que los indios se graven más unos que otros"³⁰, establecía la mencionada instrucción y orden de gobierno.

* A fines del período colonial esta responsabilidad recaerá en los intendentes o Gobernadores y en los Subdelegados. Véase - Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de Intendentes del ejército y provincia en el reino de la Nueva España, Madrid, año de 1786, Causa de Policía.

No hay, durante todo este siglo ni en la primera mitad del siguiente, cambios importantes en cuanto al trazo de los dos caminos que comunicaban a México con Veracruz. La atención concedida por las autoridades coloniales a estos dos caminos se circunscribe, en el mejor de los casos, a efectuar pequeñas reparaciones. ^{xx}

Para el tráfico entre México y Veracruz (tráfico de mercancías de exportación e importación) el camino de las Ventas -esto es, el que pasaba por México- San Cristóbal - Tequicistlan - Venta de Cáceres - Perote y Veracruz- será, como lo fue a fines del siglo XVI, preferido durante algún tiempo en lugar del camino - que conectaba a México con Puebla; de manera semejante, la ruta por Jalapa gozará también de un tráfico más intenso que la que - atravesaba por Orizaba y Córdoba, aunque tampoco ésta predominará sobre la otra por mucho tiempo. Al camino de las Ventas le favorecerá lo llano de los terrenos que cruzaba, puesto que esa circunstancia hacía más fácil y cómodo el tránsito de carros y carretas. Por otra parte, la preferencia manifestada a la ruta por Jalapa residía en la menor distancia que existía entre los dos puntos - extremos de contacto (México-Veracruz), además de otros factores, entre ellos, el hecho que por Orizaba la concentración del desnivel orográfico en el espacio comprendido entre la mesa central y la costa era mayor. ³¹

Sin embargo, estas circunstancias variarán a partir de la segunda mitad del siglo XVII, y sobre todo a finales de éste. El uso intensivo a que se someterá a dichas rutas, así como la poca atención que las autoridades concedieron a su reparación y mantenimiento, traerá consigo su casi completa destrucción, por ello, - el tráfico se trasladará hacia aquellas rutas que, a pesar de los mayores obstáculos naturales que las afectaban, se encontraban en mejor estado por haber sido poco utilizadas. ³²

^{xx} Véase como ejemplo del poco interés que mostraron las autoridades coloniales por la reparación de los caminos durante es-

te período, la respuesta dada a la propuesta hecha por un grupo de "carreteros que trajinan el camino viejo de la - ciudad de Veracruz, para que esté aderezado, de manera - que con facilidad puedan ir y venir por él sus cuadrillas de carros y carretas".- Fuentes para la historia del trabajo en Nueva España, t. VI, p. 123.

4. El camino México-Veracruz en el siglo XVIII.

En la primera mitad de este siglo se acentúa y empeora el mal estado de los caminos coloniales. La autoridad pública poco hizo en esta época por mejorarlos, a pesar de que su pésima situación era una traba para el desarrollo del comercio y de la economía colonial en general.

A partir de la segunda mitad de esta centuria los funcionarios comienzan a tomar conciencia de los males que acarrea esta situación. Una primera respuesta a esos problemas fue el intento de mejoramiento parcial del camino México-Jalapa-Veracruz. Así, en 1757, el virrey D. Agustín Ahumada y Villalón, Marqués de las Amarillas, ordenó la reparación del tramo Perote-Veracruz.³³ Un poco más tarde, D. Joaquín de Monserrat, Marqués de Cruillas, mandó en 1762-1763 que el Alcalde mayor de Jalapa, D. Antonio Primo de Rivera, practicase "la diligencia de reconocer camino más recto y fácil de allanar hasta Veracruz"³⁴. Estos intentos de mejoramiento se continuaron durante el gobierno del virrey D. Carlos Francisco de Croix, Marqués de Croix, quien dispuso se reparara "la cuesta del Soldado", cercana al pueblo de San Miguel del Soldado y la "calzada de las Animas", próxima al pueblo de Jalapa³⁵.

De esta manera, haciendo reparaciones parciales, encargando a los Alcaldes mayores la dirección de las obras y descargando sobre el indígena el peso económico de los trabajos, los virreyes de este período trataron de mejorar la mala situación de los caminos. Sin embargo, los recursos económicos y los medios de acción eran todavía reducidos frente a la magnitud de esfuerzos y de dinero que exigía la reparación de los caminos.

Unos pocos años más tarde, la importancia económica, social y estratégica del camino México-Veracruz (véase sobre esto el capítulo II), apresuraron lo que el comercio ya exigía debido al desarrollo creciente que experimentaba en esta época, ésta es, la moderna construcción de este camino. El segundo Conde Revillagigedo, D. Juan Vicente Gómez Pacheco de Padilla, mencionaba estas necesidades en una carta reservada escrita al rey de España:

"La cuarta causa -apuntaba- que contribuye muy notablemente a que el comercio no tenga la extensión de que es capaz, es la falta de caminos. Desde Veracruz hasta esta capital hay una distancia de 80 leguas de este Reyno"³⁶ "En esta distancia gastan las recuas (que aquí caminan pastando al modo de cabaña) 22 -- días en tiempo en que no lleve, y en el año pasado - en el de aguas llegaron a emplear hasta 35 aumentando, por consiguiente, las averías y precios de con-ducción que regularmente suele ser de Veracruz aquí el de 11 pesos por carga".³⁷ "El número de cargas -- que se transportan pasan de 60,000, y por consiguiente, sería de mucha importancia el ahorro que resultaría en solo el dinero que cuestan los portes si se hiciesen los transportes en carros, y sería de mucha mayor consideración el ahorro del tiempo, pues, en tal caso, en todas las estaciones del año podrían con-cluir su viaje en 7 o en 8 días; pero más que todas las demás, sería apreciable la ventaja que resultaría de la construcción del camino por el nuevo campo que se abriría a la introducción o extracción de muchos puntos o efectos que ahora se hace imposible ya por su volumen, o ya por su costo".³⁸

Revillagigedo fue, tal vez, el gobernante que con mayor claridad percibió la necesidad, las ventajas y los primeros obstáculos que se presentarían en la construcción del primer camino moderno entre México y Veracruz. Sin embargo, careció de fuerza y de poder autónomo en la realización de sus funciones, y sobre todo de recursos y apoyo económico para llevar a la práctica los proyectos que al respecto ya existían. El período en que le tocó gobernar la Nueva España fue un período en el que las prerrogativas del virrey estaban ya muy disminuídas, y por tanto, su acción independiente era muy limitada. Así lo hacía constar en la misma carta reservada que hemos citado antes. Refiriéndose al proyecto formulado por D. Pedro Arístegui para construir un nue-

vo camino de México a Veracruz, decía:

"Esto no se verificará hasta que los virreyes tengan autoridad suficiente y con independencia de todo Tribunal, antes bien con inhibición de ellos puedan por sí solos hacer semejantes contrataciones en el distrito de su mando y las sostengan, y a los contratistas contra todo el torrente de la oposición que siempre experimentan, libertándoles de litigar en cada terreno por donde deban pasar, y de seguir recursos interminables sobre la formalización de sus contratos, cumplimiento de ellas y dación de cuentas".³⁹

Tocó, pues, a D. Miguel de la Grúa Salamanca y Branciforte, Marqués de Branciforte, gobernante que intentó a todo trance recuperar las prerrogativas virreinales, llevar a la práctica la construcción del camino carretero México-Orizaba-Córdoba-Veracruz, que hasta entonces sólo se había mantenido en proyecto. Para ello, sirvieron de experiencia las normas y métodos que inspiraba la apertura, ejecución, financiamiento y explotación económica del camino carretero México-Toluca, obra realizada por el Consulado de México.⁴⁰

El nuevo camino México-Orizaba-Córdoba-Veracruz fue concebido para favorecer el comercio de exportación e importación, pero además, también como medio para fortalecer el desarrollo de las regiones azucareras y tabaqueras de Orizaba y Córdoba. En su construcción se congregaron los intereses de los comerciantes, dispuestos a encargarse de su construcción, y los del Estado, en su condición de monopolista del tabaco.

La construcción del camino, al que Branciforte calificó de "obra tan interesante, deseada y tratada desde la conquista, y jamás verificada por obstáculos que he podido felizmente vencer"⁴¹, fue dividida en tres tramos: México-Puebla, Puebla-Orizaba y Orizaba-Veracruz. Las obras de primer tramo se iniciaron en julio de 1796,⁴² y al año siguiente fue aprobada la realización del conjunto de la obra por la Corona.⁴³

A mediados de febrero de 1797 estaba ya por concluirse la parte del camino México-Los Reyes. En este tramo se construyeron tres puentes: uno en la salida de México, cerca de la garita de San Lázaro, y los otros dos, de menor consideración, a distancia de una legua el primero, y a dos el segundo. Estos dos últimos puentes permitían el paso de las aguas del lago de Chalco a las del de Texcoco, "para que [las aguas] no perjudiquen -escribía el Consulado de México al virrey Branciforte- un camino que, verdaderamente se ha hecho en la misma laguna; pero tan útil que - por sí solo tiene mérito y franquea mucho ahorro y comodidad a todos los que vienen a México de la jurisdicción de Texcoco, provincia de Chalco, tierras calientes, y a los arrieros y traficantes de Puebla, y otras partes que han usado y usan el camino de Río Frío y disfrutarán éste ampliamente en el mes próximo, porque - hasta ahora se ha mantenido cerrado... [para que] no se perjudiquen las obras y sólo se ha dejado pasar los correos y algunas gentes de a caballo, pero no recuas ni coches".⁴⁴

Al mediar el año 1798 (tiempo en que dejó el mando Branciforte, encargándose de él en Orizaba D. Miguel José de Azanza), - la construcción del camino México-Orizaba-Veracruz comenzaba a retardarse. La escasez de mano de obra que en esa época se experimentó (véase Cap. V), además de los conflictos surgidos entre los hacendados del Valle de Puebla y los comerciantes encargados de su construcción (véase Cap. V, subtítulo 2), habían puesto en peligro su terminación. Sin embargo, una Real Cédula fechada el 19 de marzo de 1799 ordenó al sucesor de Branciforte la continua

ción de la obra, "sin que novedad alguna estorbe la ejecución de una empresa tan útil e interesante para el tráfico y comunicación de aquellas provincias".⁴⁵

En 1804 se trabajaba en las obras de la "Cuesta Blanca" y - en las de Aculzingo. Y en 1805 el virrey Iturrigaray recorría -- en un viaje a la provincia de Veracruz- este camino y los ramales, también en construcción, de Huatusco y Coscomatepec que comunicarían con el pueblo de Jalapa.⁴⁶ Sin embargo, en 1810 el movimiento de independencia puso fin a las obras que se hacían en este camino.⁴⁷ Quedó, pues, sin concluir, el tramo Córdoba-Veracruz.

La construcción del camino Perote-Jalapa-Veracruz, se inició mucho después de haberse iniciado la del camino que cruzaría por las villas de Oribaza y Córdoba. El Consulado de Veracruz que había comenzado a interesarse en esta empresa desde el mismo año de su fundación (1795) sin consultar con el virrey Branciforte, tuvo que suspender sus trabajos cuando éste se lo ordenó creyendo ver en la determinación tomada por el Consulado una disminución de sus "brillos y facultades".⁴⁸

Finalmente, cuando gobernaba la Nueva España D. Miguel José de Azanza, el Consulado de Veracruz, ya con la experiencia adquirida con su predecesor, suplicaba al nuevo virrey el 10 de diciembre de 1798 que se dignara concederle superior permiso para instruir el expediente relativo a la construcción del camino carretero recomendado por el Rey en el artículo 23 de su Real Cédula de Erección.⁴⁹ Concedida la autorización el Consulado de Veracruz dió principio a la obra (1803), la cual terminó en 1812.⁵⁰

Así, después de vencer los obstáculos que la naturaleza oponía a la comunicación entre el interior del reino y la costa, la escasez de mano de obra indígena que afectó a la construcción -- (véase Cap. V), los conflictos surgidos entre comerciantes y hacendados (véase Cap. V, subtítulo 2), así como los relativos a la dirección que debería tomar el camino iniciado por el virrey Branciforte,⁵¹ el gobierno español pudo terminar gran parte del camino carretero que había pensado que uniría México-Puebla-Orizaba-Veracruz y, por otro lado, el camino de Perote a Veracruz. Los capitales invertidos en el tramo México-Puebla ascendieron, si hemos de creer a Mora, a más de \$ 4.000,000.⁵² Desconocemos el monto a que se elevaron en el tramo Puebla-Orizaba. En el camino que comunicó a Perote con Veracruz la cantidad invertida en su construcción fue de \$ 2.734,603.⁵³

NOTAS.

- 1 Véanse Miguel Lerde de Tejada, Apuntes históricos de la heroica ciudad de Veracruz, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1850-1858, p. 371; José María Luis Mora, México y sus revoluciones, Edición y Prólogo de Agustín Yáñez, México, Editorial Porrúa, S.A. 1950, t. 1, p. 51.
- 2 Indicamos con estas dos fechas el principio de la construcción del camino México-Puebla-Orizaba-Veracruz y la terminación de la ruta Perote-Jalapa-Veracruz. Véase el subcapítulo núm. 4
- 3 En donde con mayor agudeza se ha tratado este aspecto aunque para aplicarlo a una época posterior a la que estudiamos (la de la República Restaurada), lo cual da una idea de la enorme influencia del "pasado", es en la obra de D. Daniel Cosío Villegas, Historia moderna de México, la República Restaurada, Vida económica, México, Editorial Hermes, 1955, cap. Los caminos, p. 572 y ss.
- 4 Véase Silvio Zavala, "Los aspectos geográficos en la colonización del Nuevo Mundo", Revista Geográfica, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, p. 131 y ss. Pocos autores, entre ellos el Dr. Zavala, han observado de manera particular las enormes diversidades del continente americano en comparación con el Viejo Mundo, y de qué modo han influido éstas en su historia. La falta de contactos estrechos entre las "altas culturas" que florecieron en América antes de la llegada de los europeos e una de ellas.
- 5 Véase la importancia que Andrés Molina Enríquez le atribuye a la falta de medios de comunicación y de transporte en la limitación del movimiento de expansión azteca, La reforma y Juárez, estudio histórico sociológico, México, Tipografía de la viuda de Francisco Díaz de León, 1906, pp. 14-15.

- 6 Sobre el papel desempeñado por los tamemes o cargadores indígenas y las disposiciones que al respecto se dieron en la época colonial, véanse Charles Gibson, Los aztecas bajo el dominio español, 1519-1810, Traducción de Julieta Campos, México, Siglo veintiuno editores, S.A., 1967, pp. 27-28. Francisco del Paso y Troncoso, Epistolario de la Nueva España, 1505-1818, Antigua Librería Robredo de José Porrúa e hijos, 1939-1942, t. X, pp. 135-136; t. XVI, pp. 30-31. Actas de Cabildo de la ciudad de México, Cuarto Libro, México, Edición del "Municipio Libre", publicada por su propietario y director D. Ignacio Bejarano, 1889, p. 134. Fuentes para la historia del trabajo en Nueva España. Silvio Zavala y María Castelo, México, Fondo de Cultura Económica, 1939-1946, t. 1, pp. 8-10, 12, 19-20, 22-23, 25, 62-63, 87-88, 117, 124, 127, 132; t. 11, pp. 190, 260-261, 289-290, 315-316, 322-323, 398, 411; t. 111, pp. 144 y 188.
- 7 Véase Francisco del Paso y Troncoso, op.cit., t. XVI, p. 16.
- 8 Véanse los subcapítulos 2, 3 y 4 de este capítulo.
- 9 Véase Alejandro de Humboldt, Ensayo político sobre el reino de la Nueva España, Estudio Preliminar, revisión del texto, co- tejos, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina, México, Editorial Porrúa, S.A. (Colección "Sepan Cuantos...", núm. 39), -- 1966, p. 5.
- 10 Véase Daniel Cosío Villegas, op.cit., Loc.cit.
- 11 Sobre los obstáculos que la naturaleza opone en la parte meridional de la costa atlántica, véase el subcapítulo 2, párrafo 14 y 15, de este capítulo. También cap. II, subcapítulo 1, párrafo 8.
- 12 Alejandro de Humboldt, op.cit., p. 22.
- 13 Véase Margo Glantz, Viajes en México, Crónicas extranjeras, México, Secretaría de Obras Públicas, 1964.
- 14 Véase la ruta que señala D. Manuel Orozco y Berra, Historia antigua y de la conquista de México, México, Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1880, t.4, Cap. XI, Libr. 11.

- 15 Véase Manuel B. Trens, Historia de Veracruz, Jalapa - Enríquez 1947, t. 11, p. 100. También José R. Benítez, Historia gráfica de la Nueva España. Recopilada y redactada por iniciativa de la Cámara Oficial Española de Comercio de los Estados Unidos - Mexicanos y editada por la misma, México, 1929, pp. 122-123.
- 16 Véase Francisco A. de Icaza, Conquistadores y pobladores de Nueva España; diccionario autobiográfico sacado de los textos originales, Madrid, Imprenta de "El adelantado de Segovia", - 1923, t. 1, p. 106.
- 17 Francisco del Paso y Troncoso, op.cit., t. XVI, pp. 16-18. El subrayado es nuestro.
- 18 Ibidem, p. 13-14.
- 19 Véase Actas de Cabildo de la ciudad de México, Segundo Libro, p. 114.
- 20 Ibidem, Séptimo Libro, p. 82.
- 21 Ibidem, Loc. cit.
- 22 "Francisco Verdugo fue alcalde mayor de la Trinidad y cuñado de Diego Velázquez. Favoreció, con Diego de Ordaz, a Cortés en sus dificultades con el Gobernador de Cuba. Era buen ballestero y tomó parte distinguida en el cerco y expugnación de México, como capitán a las órdenes de Cristóbal de Olid". Francisco González de Cossío, Xalapa, breve reseña histórica, México, 1957, p. 40, nota 43.
- 23 Véase Francisco del Paso y Troncoso, op.cit., t.X, p. 161.
- 24 Juan López de Velasco, Geografía y descripción universal de las Indias, recopilada desde el año de 1571 al de 1574, Publicada por primera vez con adiciones e ilustraciones por D. Justo Zaragoza, Madrid, 1894, pp. 192-93. El subrayado es nuestro.
- 25 Véase Joaquín Arroniz, Ensayo de una historia de Orizaba. Estudio preliminar de Leonardo Pasquel, México, Editorial Citlaltepétl, 1954, t. I, pp. 71-74.
- 26 Ibidem. pp. 76-86.

- 27 Véase Fuentes para la historia del trabajo en Nueva España, t. IV, p. 288. También Manuel B. Trens, op.cit., el documento que cita en la p. 222-223.
- 28 Joaquín Arroniz, op.cit., t. I, pp. 148-156.
- 29 Véase Eusebio Bentura Belesña, Recopilación Sumaria de todos -- los autos acordados de la Real Audiencia y Sala del Crimen de esta Nueva España, y providencias de su Superior Gobierno: de varias Reales Cédulas y Ordenes que después de publicada la Recopilación de Indias han podido recogerse así de las dirigidas a la misma Audiencia o Gobierno, como de algunas otras que por sus notables decisiones convendría no ignorar. Impresa en México por D. Felipe Zúñiga y Ontiveros, año de 1787, t. I, p. 40-del primer foliage (pp. 1-100). Véase también Recopilación de leyes de los reinos de las Indias, Madrid, Publicada por la viuda de D. Joaquín Ibarra, 1791, Ley 1, tít. 17, Libr. 111, - t. 11, p. 55.
- 30 Eusebio Bentura Belesña, op.cit., Loc.cit. Sobre el servicio personal ordenado para las obras públicas véase Recopilación de leyes de los reinos de las Indias, Ley VII, tít. 15, libr.III, p. 54, Véase también las Fuentes para la historia del trabajo en Nueva España.
- 31 Véase Cap. II, subcapítulo I, parágrafo 8.
- 32 Véase AGNM., "Descripción de los caminos que desde la Plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos", por D. Diego Panos y Abellan, capitán del Real Cuerpo de Artillería y comisionado por el Superior Gobierno de este Reino". 1783, Fomento - Caminos, vol 5, exp. 1, Leg. 2. Se transcribe íntegro en el apéndice. Sobre la utilización del camino de las Ventas en el siglo XVII véase Alejandro de Humboldt, op.cit., p.464. Este autor se basa en la descripción que de ese camino hizo el abate Chappe, en su viaje a California.
- 33 Véase AGNM., Fomento - Caminos, vol. 5, la. parte.
- 34 Ibidem.

- AGNM FOMENTO - CAMINOS, vol. 5, 1a parte.
- 35 Ibidem.
- 36 "Carta reservada de D. Juan Vicente Gómez Pacheco de Padilla, segundo Conde de Revillagigedo", Boletín del Archivo General - de la Nación, México, t. 1 : 2 (noviembre - diciembre, 1930), - p. 208, El subrayado es nuestro.
- 37 Ibidem. loc. cit.
- 38 Ibidem. loc. cit. El subrayado es nuestro.
- 39 Ibidem. p. 211.
- 40 Véase la citada carta reservada del segundo Conde de Revillagigedo. Véase también Instrucción reservada que el Conde de Revillagigedo dio a su sucesor en el mando. Marqués de Branciforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su virrey, México, Imprenta de la calle de las escalerillas, a cargo de C. Agustín Guiol, 1831, pp. 39-42, párrafos 173 al 185.
- 41 AGNM., Fomento - Caminos, vol. 6, 1a. parte, exp. 6, f. 93.
- 42 Véase Branciforte, Miguel de la Grúa Talamanca y Branciforte, Marqués de, Diccionario universal de historia y geografía.
- 43 AGNM., Fomento - Caminos, vol. 6, 2a. parte, exp. 15, f. 48.
- 44 AGNM., Fomento - Caminos, vol. 6, 1a. parte, exp. 15, sin foliar.
- 45 AGNM., Fomento - Caminos, vol. 6, 2a. parte, exp. 15 f. 50.
- 46 Véase "Diario del viaje que hizo el virrey Iturrigaray a Vera cruz en 1805", Boletín del Archivo General de la Nación, XIV: 1, 1943. Véase también AGNM, Fomento - Caminos, vol. 6, 2a. - parte, exp. 7, f. 1 y 55.
- 47 Véase Manuel B. Trens, op.cit., t. II, p. 476.
- 48 AGNM., Fomento - Caminos, vol. 6, 1a. parte, exp. 1. Sobre la interesante personalidad de D. Miguel de la Grúa Talamanca y Branciforte. Véase David Bushnel, "El Marqués de Branciforte", Historia Mexicana, II : 3 (enero - marzo, 1953), pp. 390. - 400.

- 49 Véase AGNM., Fomento - Caminos, vol. 6, la. parte, exp. 11, - sin foliar.
- 50 Véase Manuel B. Trens, op.cit., p. 472.
- 51 Véase sobre ésto Alejandro de Humboldt, op.cit., p.464, pará - grafo 1.
- 52 José María Luis Mora, op.cit., t. 1, pp. 51 y ss.
- 53 Manuel B. Trens, op. cit., p. 473.

C A P I T U L O I I

IMPORTANCIA ECONOMICA, SOCIAL Y ESTRATEGICA
DEL CAMINO MEXICO-VERACRUZ

1521 - 1810.

1.- Importancia económica.

La importancia económica del camino México-Veracruz es una constante que arranca desde la época prehispánica.¹ Pero es a partir del período colonial, y sobre todo desde mediados del siglo XVIII, cuando esta constante adquiere proporciones que sólo serán sobrepasadas por las que tomará en el siglo XX, a partir de los inicios del proceso de industrialización.

Los conquistadores españoles percibieron la importancia -- del camino inmediatamente después de la toma de la ciudad de México. En esos primeros años se piensa en el camino México-Veracruz no sólo como medio para lograr la extensión y colonización del nuevo territorio, sino también como medio para impulsar y ligar al naciente comercio colonial con el de la metrópoli. De ahí, pues, que el propio Hernán Cortés,² lo en su lugar el Cabildo de la ciudad de México, ordenaran su mejoramiento³ primero³, y más tarde su nuevo trazado:

"... y así se comienza a hacer [nuevos caminos], ... y así será lo de los dichos caminos provechoso para que los españoles se sirvan para el llevar de sus mercancías y repuestos de bestias y otros carruajes".⁴

Poco después, durante la administración del virrey Velasco (1550-1564),⁵ y la que le sucede, se hacen importantes esfuerzos para mejorar las condiciones del camino, atendiendo sobre todo a las ventajas económicas que éste deparaba al comercio con -

la metrópoli. Los juicios emitidos por Francisco Verdugo⁶, encargado de las obras, hacen ley en la materia:

"... los provechos -decía en carta al Rey- y costas grandes que se han evitado a las grandes que se solían tener:.. [suman] más de doscientos mil pesos en cada un año, por llevar como se llevan a la ciudad de México y provincias de toda esta Nueva España las mercaderías y vinos con carros y carretas, de la suerte y manera que las traen las naos a este puerto [de Veracruz] a donde las van a recibir, de lo cual toda esta Nueva España tiene gran contento".⁷

La importancia económica del camino México-Veracruz es -- pues fundamental para el desarrollo económico de la Nueva España.

Al finalizar el siglo XVI, el "camino que mira a Europa"⁸ adquiere aun mayor importancia económica. Al igual que el camino de Acapulco, pero en mayor medida que éste puesto que le favorece su posición y la situación de dependencia económica fundamental de la Nueva España a la metrópoli, facilita en gran medida el cambio de productos entre la mesa central y la costa atlántica. Por el camino México-Veracruz transitan los metales preciosos (oro y plata) procedentes del norte (Parral, Cuencamé; Charcas, Zacatecas, Catorce, Guanajuato, etc.), del noreste (Pachuca, y Real del Monte), noroeste (Bolaños), oeste (Tlalpujahua) y sur (Taxco, Temascaltepec, etc.), vía España; así como productos agrícolas en bruto y semielaborados (maíz, trigo, cacao en semi-

lla, algodón en rama, frutas tropicales, vainilla, purga de Jalapa, añil, grana cochinilla, índigo de Michoacán, cacao molido, azúcar); productos manufacturados (cueros curtidos, paños, sarpes, bayetas y jergas); y productos y géneros procedentes de Europa y Asia (vino, vinagre, pasas, especias, aceite, azafrán, - plantas aromáticas, licores finos, papel, hierro, acero, cordaje, sardinas, jabón, loza, lienzos, tafetanes, holandillas, hilos, sedas, encajes de seda, calcetas, medias de estambre y seda, libros, armas, clavazón, cinceles, etc.). En suma, facilita el tránsito de todos los productos y géneros exportados e importados por la Nueva España, además de algunos producidos y consumidos internamente.

El período que va de los inicios del siglo XVII a la primera mitad del siglo XVIII, a diferencia del XVI -como hemos observado antes (véase Cap. 1, subcapítulo 3)-, parece ser un período en el cual la autoridad pública pierde noción de la importancia del camino México-Veracruz en particular, y de los caminos en general; como vehículos del desarrollo económico de la Colonia. Los caminos construidos y mejorados durante el siglo de la Conquista decaen, y algunos son casi completamente abandonados. ¿Es acaso este mal estado de los caminos coloniales una de las causas que obstaculizaron el desarrollo del comercio externo e interno de la Nueva España en este período? Lo cierto es que todavía para 1793, tocaría al segundo Conde de Revillagigedo observar ese fenómeno. Así lo apuntó en carta reservada dirigida al rey de España (véase Cap. 1, subcapítulo 4, párrafo 5).

Sin embargo, ya desde mediados del siglo XVIII el poder público había comenzado nuevamente a tomar conciencia de la importancia que tenían los caminos en el desarrollo económico de la Colonia.⁹ Esta toma de conciencia se acentuó a partir del segundo Conde de Revillagigedo. De ahí que se atiende ya no a sus reparaciones, que no resolvían el problema por completo, sino a sus modernas construcciones.¹⁰

El camino México-Veracruz, del mismo modo que el de México-Toluca, es el más favorecido en esta época. Su importancia económica, ya demostrada durante el siglo XVI, además de la social y de la estratégica que adquiere a raíz de la agudización de los conflictos internacionales, explican la mayor importancia que se le concede.¹¹ Gracias a ello, el comercio a través de él aumenta considerablemente a finales del siglo XVIII. A principios del siglo XIX (1803-1804), Humboldt calculaba el monto de los productos que anualmente se transportaban por los caminos de Veracruz y Acapulco en 64.000,000 de pesos fuertes.¹²

Sin embargo, las dos rutas de descenso a la costa atlántica no siempre gozaron de igual importancia. La ruta por Jalapa tuvo, durante casi todo el período colonial, preeminencia sobre la que cruzaba por las villas de Orizaba y Córdoba. Los factores que favorecían a la primera inclinaban la balanza. Favorecían a la ruta por Jalapa: 1) la distancia, que era menor que la recorrida por las Villas; 2) el ascenso de la costa a la mesa central. Pues por el lado de Jalapa "...desde antes de llegar a la Rinconada, ya se empieza a subir sensiblemente continuándolo hasta llegar a las Vigas en distancia de diez y siete leguas a corta -

diferencia, de suerte que proporciona pasar con comodidad del nivel de la costa a la cumbre; pero por el lado de Orizaba hasta que se llega al Infiernillo, bien se puede decir que el ascenso es casi imperceptible, y de allí en adelante en distancia de tres leguas y media que restan para llegar a la cumbre, es cuando se gana toda la elevación".¹³ (Véase mapa 3).- La "abundancia" de poblaciones, de pastos y aguas, también favorecían al camino por Jalapa;¹⁴ 4) la cantidad de ríos que presentaban un obstáculo era mucho mayor por el camino de las villas de Orizaba y Córdoba que por el de Jalapa. En tanto que por este último solo el cruce del río de la Antigua¹⁵ era de cuidado, "...por Orizaba se andan veinte leguas de distancia, casi de Sur a Norte, cortando todas las vertientes que de la Sierra se descuelgan para la costa, la mayor parte ya congregadas en los caudalosos ríos de Cotaxtla y Jamapa, y otros -- con separación en el Estero, Paso de Aguirre y del Hierro".¹⁶

Es sólo a fines del siglo XVIII cuando el crecimiento de las haciendas azucareras y la creación del estanco real del tabaco, favorecen más al camino por Orizaba y Córdoba que al que pasaba por Jalapa.¹⁷ Los intereses económicos que se con-jugan para llevar a cabo la moderna construcción del camino México-Veracruz por esta parte, ésto es, los de los comerciantes -encargados de la construcción- y los del Estado -en calidad de monopolista del tabaco-, fueron a la postre más poderosos que los factores geográficos que dificultaban el transporte.¹⁸

Finalmente, ~~importa~~ destacar que si bien los caminos que conectaban al centro con la costa atlántica fueron impulsados y mejorados debido a los beneficios que proporcionaban al comercio exterior, prestaron también un gran servicio al desarrollo económico regional. Así, por ejemplo, en su primer tramo, - el camino México-Puebla-Veracruz, contribuyó a desarrollar las regiones agrícolas cercanas a la capital como Chalco-Atenco, y en igual tramo, el camino México-Tlaxcala-Veracruz, las preindustriales, como Texcoco.

Mayor importancia tiene el camino México-Puebla-Veracruz en el desarrollo de la ciudad de Puebla y del valle poblano-tlaxcalteca. El rápido crecimiento que experimenta la primera durante las primeras décadas del siglo XVII¹⁹ está íntimamente relacionado con este camino. Situados a medio camino entre México y la costa atlántica, el valle y la ciudad de Puebla gozaban de una situación privilegiada que les permitía, por una parte, enviar sus productos agrícolas (maíz, trigo, cebada, harinas, etc.) y textiles (paños, mantas, etc.)²⁰ tanto al puerto de Veracruz como a la ciudad de México, y por otra, recibir con suficiencia y a menor costo los productos y géneros procedentes de Europa y Asia. Prueba de estas circunstancias que impulsaron el desarrollo de la ciudad de Puebla es el siguiente testimonio de Vázquez Espinosa:

"La ciudad [de Puebla] -escribía en su Descripción de la Nueva España en el siglo XVII - es de grande contratación, - así por estar en el comedio de los puer-

tos a la Vera Cruz y Acapulco, con que los ricos encomenderos y vecinos de esta ciudad gozan de la grosedad de las mercaderías que llegan a ambos puertos con más comodidad y menos gasto, como porque está en comarca de muchas ciudades muy pobladas y ricas donde se coge grandísima cantidad de grana muy fina, tiene obrages y otras cosas y frutos de la tierra..."²¹

El desarrollo de las regiones de Orizaba, Córdoba y Jalapa, de igual modo que el de las regiones de Chalco-Atenco, Texcoco, Valle poblano-tlaxcalteca y la misma ciudad de Puebla, - fue impulsado grandemente por el camino México-Veracruz. Fundamentalmente agrícolas en los primeros tiempos de la conquista, - a medida que aumenta el tráfico comercial por el camino el comercio adquiere en estas regiones un papel de primerísima importancia, ayudando a promover el desarrollo de sus ciudades. Este desarrollo es propiciado más aún gracias a los servicios que - prestan los pueblos y ciudades de estas regiones (arriería, servicios en ventas y mesones, etc.) al tráfico efectuado entre el puerto de Veracruz y las zonas del interior del país.

2. Importancia social.

- A. Como camino seguido por el virrey desde su llegada a la Nueva España hasta su entrada pública en la capital.

El camino México-Veracruz, que junto con el de Acapulco "constituye la gran base de la vida de relaciones"²², está ligado estrechamente al ceremonial relativo a la toma de posesión de los virreyes.

Fue costumbre establecida, desde los años inmediatos a la conquista de México-Tenochtitlan, que el nuevo virrey nombrado siguiera un determinado itinerario desde su llegada a Veracruz hasta su arribo a la ciudad de México.

El tramo Veracruz-Jalapa formó parte de ese itinerario, pues el nuevo virrey que venía en la mayoría de los casos de España pasando por las Antillas comenzaba a conocer la Nueva España por la ruta Veracruz-Jalapa. Otra parte de ese itinerario, la de mayor importancia en cuanto al ceremonial, era la ruta que había predominado durante el siglo XVI, es decir, la que partiendo de Jalapa cruzaba Tlaxcala y de allí se dirigía a Otumba y México (camino de las Ventas, véase Cap. I, subcapítulo 2). El paso por la ciudad de Tlaxcala era obligación precisa de los virreyes, "por haber sido la cabeza de este Reyno [sic] y haber ayudado particularmente sus naturales a su conquista, y por ésto es costumbre venir aquí todos los Tribunales de Ciudades, Inquisición, Cabildos de Iglesias, Tribunales de Cuentas y Oficiales Reales, a dar la bienvenida a los Señores Virreyes..."²³ En Otumba este ceremonial alcanzaba mayor esplendor e importancia, pues en este punto salían "los Señores Virreyes a recibir a sus sucesores".²⁴ Finalmente, con la entrada del virrey a la ciudad de México culminaba este ceremonial que, entre varios otros fines, te -

nía el de dar a conocer al nuevo virrey investido de todo su poder y boato.

Aunque este itinerario sufrió modificaciones a través de todo el siglo XVII y la primera mitad del XVIII (véase mapa 4), se mantuvo siempre el paso por la ciudad de Tlaxcala. Sin embargo, en la segunda mitad de este último siglo el paso por Tlaxcala fue abandonado. El Marqués de Cruillas, D. Joaquín de Monserat, "fue el último [virrey] que hizo entrada pública en Tlaxcallan y demás parages, según costumbre inmemorial de sus antecesores propietarios".²⁵

Todo el ceremonial que acompañaba al nuevo virrey desde su entrada a Veracruz hasta su arribo a México estaba encaminado a hacer sentir la importancia política del lugarteniente del rey. El viaje Veracruz-México, a la vez que "entrada triunfal" acompañada del mayor boato, era una "gira política" del virrey por el territorio que iba a gobernar. En el trayecto, al mismo tiempo que recibía el homenaje de todas las autoridades de la colonia, del clero, de los altos dignatarios de la iglesia, y de los "hombres ricos y poderosos", conocía a sus gobernados e iba entrando en contacto con la tierra y sus problemas. De ahí, pues, la importancia enorme de este viaje, su extrema lentitud y el gran ceremonial que lo rodeaba.

B. Como vehículo de poblamiento.-

También fue muy importante el papel que desempeñaron los caminos coloniales como vehículos de poblamiento del territorio conquistado. Ya lo observaba el Lic. Salmerón, Oidor de la segunda Audiencia de México, en carta de 13 de agosto de 1531 di-

rígida al Consejo de Indias:

"Yo he sido de l parecer -escribía-, de que por toda la tierra... se comiencen a abrir caminos, que se puedan andar - con bestias y carretas, y comiencen a hacer otros edificios nobles por la tierra, habida consideración a que ha de permanecer y no ha de ser de gente barbara como hasta aquí, porque los dichos caminos importan mucho para allanar y asegurar la - tierra..."²⁶

El nuevo trazo de los caminos hecho por los recién llegados pobladores tuvo como resultado inmediato la separación o el aislamiento de las antiguas poblaciones que hacían contacto con los caminos indígenas. Dos factores entraron aquí en juego para provocar esa separación: 1) la situación que guardaban los caminos indígenas a la llegada de los españoles: "tan angostos y hechados por las cuestas y sierras, tan derechos o medidos por regla e nivel, que aunque para seguir la derecha el camino fuese a dar por lo más alto de la sierra o en ésta, no lo torcían un punto"²⁷; y 2) las protestas de los indios por los daños y perjuicios que se les ocasionaría con el paso de los nuevos caminos por sus comunidades.

Así, pues, trazados nuevamente los caminos, éstos carecían, entre los extremos que conectaban, de una serie de poblaciones situadas a corta distancia que, por una parte, tendieran

a hacer menos difícil el trayecto recorrido por los viajeros y por otra buscaran asegurar los caminos. De ahí la necesidad que surge, una vez realizados los nuevos trazos, de construir ventas y de fundar pueblos a lo largo de sus rutas.

El camino México-Veracruz no constituyó una excepción en ese aspecto. Desde los años inmediatos a sus iniciales reparaciones y a su primera gran construcción en 1531, un número considerable de ventas y pequeños pueblos empezaron a surgir a lo largo de su ruta. Puebla y Córdoba, se fundan, entre otras razones, para asegurar el camino a Veracruz. Orizaba surge como población de españoles gracias al tráfico comercial entre México y Veracruz.

El desarrollo de las poblaciones surgidas o de aquéllas que cobran importancia como ventas difiere del de las poblaciones que se fundan a fin de asegurar el camino. Este último tipo se desarrolla al amparo de la agricultura, la industria o el comercio local. Las poblaciones surgidas como ventas o mesones, por el contrario, se desarrollan al amparo del tráfico comercial del camino. Son estas poblaciones las que en verdad viven del camino, ésto es, de los servicios que prestan a quienes se sirven de él. Su dependencia del camino es completa y por ello su desarrollo es también -- más limitado. Ejemplos del primer tipo son Puebla, Orizaba y Córdoba. Ejemplos del segundo son Río Frío, San Martín Texmelucan, -- Venta Parada, Las Bocas, Paso del Obispo, Cotaxtla, Paso de los Carros, Paso de Aguirre, Paso del Hierro, La Esperilla, Xamapa, -- Venta de Soto, Perote, Cruz Blanca, Las Vigas, Plan del Río, Rinconada, etc.

Al nuevo trazado de las dos rutas que conectaban a México con Veracruz se debe, pues, el nacimiento y el desarrollo posterior de importantes centros agrícolas y manufactureros como Puebla, Orizaba y Córdoba, para mencionar los más destacados. Poco después, la influencia benéfica de estos centros de población - y de los caminos, estimularon el crecimiento de pueblos y villas comarcanas, como Huamantla o Tecamachalco en la región de Puebla; Tehuacán y sus alrededores; Huatusco y Coscomatepec, etc.- Todos estos pueblos y regiones antes apartados vieron aumentar sus posibilidades de desarrollo al crearse nuevos centros que requerían de sus productos. Al mismo tiempo, estas nuevas posibilidades impulsaron la creación de caminos vecinales que conectaban a los pueblos pequeños con centros de poblamiento importantes o con el camino principal México-Veracruz. Tal fue el origen de los ramales que conectaban a San Bartolomé, San Antonio Huatusco y San Juan Coscomatepec con Jalapa y Córdoba; San Juan Coscomatepec, Ixhuatlán, Ocotitlán, Pueblo Viejo y Temascal con Veracruz; San Bartolomé, Santiago Totutla, San Martín y Acanosica con Veracruz; Temascal, Santa Teresa y Potrero con el camino Córdoba Veracruz; Xico y Coatepec con Jalapa;²⁸ Misantla con la misma ciudad de Jalapa,²⁹ etc.

3. Importancia estratégica.

Gobernaba la Nueva España D. Carlos Francisco de Croix, - Marqués de Croix (1766-1771), cuando el camino México-Veracruz mostró en pleno, además de su importancia económica y social, - su antigua importancia estratégica. La agudización de los con -

flictes internacionales en ese tiempo hizo temer, casi de inmediato, la invasión del territorio novohispano por cualquiera de las potencias en guerra contra España. La atención, por consiguiente, fue puesta en la ruta principal que partiendo desde la costa atlántica comunicaba a la capital.

No es extraño, por lo tanto, que en 1769 el Marqués de -- Croix pidiera informes minuciosos sobre los estrechos y desfiladeros que en las treinta y dos leguas que abarcaban la distancia entre Perote y Veracruz, se hacían dignos de atención para impedir o retardar el tránsito de cualquier tropa enemiga que intentara internarse por el camino que pasando cerca de Jalapa se dirigía a la ciudad de México. Tampoco fue olvidado el estudio estratégico del camino que cruzaba por las villas de Orizaba y Córdoba. Pero los obstáculos naturales que presentaba hacían temer menos su utilización por el enemigo.

En estas circunstancias, se comisionó a D. Manuel de Santiesteban para llevar a cabo el reconocimiento estratégico de las dos rutas de descenso a la costa atlántica, quien en marzo de 1769 rindió su informe al virrey. En la primera parte de su escrito decía, con prudentes palabras:

"Atendidas y bien consideradas las infinitas dificultades y embarazos de los malos pasos, ríos y desfiladeros que ofrece el Camino Real de Veracruz explicados hasta este punto; la falta de poblaciones para comodidad, subsistencia y transporte de lo inescusable a la tropa que intente penetrar;

y que estos obstáculos se hacen tanto mayores y más insuperables quanto fuere -- ajustado al método y buen orden de una -- bien concertada defensiva, parecen ser suficientes motivos para desvanecer toda idea de recelo por esta parte; empero como el humano apetito a la dominación no tiene límites, y la entrepidez aun en la esfera de temeraria suele caracterizarse por heroicidad, conviene y es preciso recurrir a todos los arbitrios que pueden vigorizar las oposiciones de tanto emprender hasta destruirle y aniquilarlo; en este concepto, y en especial el bellísimo - temperamento de Perote para los fines expresados... se propone la formal efectiva construcción de un cuadrado fortificado - de ciento veinte varas de lado exterior, por ser la figura y capacidad que comprende en este dato fundamental la más adaptable al objeto de su establecimiento y - naturaleza del terreno".³⁰

Fue, al parecer, este informe emitido por Santiesteban el que mayormente contribuyó a la creación del fuerte de San Carlos de Perote³¹.

Durante todo el resto del siglo XVIII la importancia estratégica del camino México-Veracruz, condicionada por la agudiza -

ción de los conflictos entre España y las demás potencias europeas, se mantiene. El temor a una invasión extranjera hizo frecuentes los reconocimientos del camino México-Veracruz y de la costa atlántica e impulsó la construcción de fuertes y la reparación de otros dispositivos militares en este período (Perote, San Juan de Ulúa).

Al lado de los reconocimientos de carácter militar hubo también otros de carácter económico. Es decir, al mismo tiempo que se hizo un recuento y exploración de los obstáculos naturales y estratégicos que podían impedir el avance de tropas enemigas, se prestó también atención a los recursos económicos de las regiones comarcanas al camino, puesto que éstos podían favorecer o retardar al enemigo. A través de otros reconocimientos se tuvo una idea más completa de los recursos económicos de las regiones de la costa y se llegó a determinar, con mayor precisión, la geografía económica de las regiones por las que atravesaba el camino México-Veracruz.³²

En la etapa de organización y resistencia del movimiento de independencia, el camino México-Veracruz nuevamente volverá a mostrar su relevante aspecto estratégico. Los insurgentes verán en él uno de los medios más importantes para debilitar al gobierno español. Este, por su parte, lo considerará como uno de los medios para continuar en el poder. Así, Calleja no descuidará en ningún momento concederle especial atención dada la enorme importancia que representaba para su gobierno:

"Es de mucho interés -escribía en 1813 al jefe del ejército del Sur, Conde de Castro Terreno- que se mantengan existentes con la frecuencia posible, las comunicaciones entre aquella Plaza [de Puebla] y esta capital por la utilidad del servicio y la del giro mercantil, no menos que por la importancia de que estemos en contínua relación con la Península; y a este fin excito todo el celo y conocimiento de Vuestra Excelencia con el objeto de que proporcione las cosas del modo que conservándose un camino militar entre esa ciudad y la de Veracruz salga cada quince días, o cada mes cuando menos, de aquella plaza un correo suficientemente escoltado por tropa de su guarnición hasta Jalapa o hasta el punto que medie la distancia donde - acaso convendrá mantener un grueso destacamento de tropas aclimatadas al país que proteja - no sólo los correos, sino también el libre -- tránsito de los particulares y la conducción - de víveres a aquella plaza, ahuyentando las gavillas de bandidos que intenten obstruir el camino..."³³

NOTAS -

- 1 Véase Cap. I, parágrafo 6.
- 2 Véase Cap. I, subcapítulo 2. Sobre la atención que Cortés prestó al camino por Orizaba con motivo de la fundación de Medellín véase Hernán Cortés, Cartas y Documentos, México, Editorial Porrúa, S.A., 1963, Cuarta carta de relación, p. 233; Véase también Manuel B. Trens, op.cit., t. II, p. 100.
- 3 Véase Cap. 1, subcapítulo 2.
- 4 Francisco del Paso y Troncoso, op. cit., t. XVI, pp.16-18.
- 5 Véase Cap. I, subcapítulo 2.
- 6 Véase Cap. I, nota 22. Sobre la participación de este personaje en la conquista de la ciudad de México-Tenochtitlán véase - Hernán Cortés, op. cit., p. 140.
- 7 Francisco del Paso y Troncoso, op. cit., t. X, p. 161.
- 8 Véase Cap. V, nota 20.
- 9 Véase Cap. I, subcapítulo 4.
- 10 Ibidem.
- 11 Ibidem.
- 12 Alejandro de Humboldt, op. cit., p. 463.
- 13 Véase "Reconocimiento del camino de Veracruz a Jalapa" hecho por D. Diego García Conde, AGNM., Fomento - Caminos, vol. 6, la. parte, exp. 11, sin foliar.
- 14 Ibidem.
- 15 El cruce del río de la Antigua se hizo (hasta principios del siglo XIX en que García Conde construyó el llamado "Puente - del Rey", más tarde "Puente Nacional") por medio de barcas.-

Sobre los intentos de construir así un puente durante el siglo XVIII véase Diego García Panes, "Descripción de los caminos que desde la Plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos", Apéndice 1, pp. 25-28.

- 16 "Reconocimiento del camino de Veracruz a Jalapa" vol. 6, la. parte, exp. 11.
- 17 Véase Cap. I, subcapítulo 4.
- 18 Ibidem.
- 19 Véase Alejandra Moreno Toscano, "Tres problemas en la geografía del maíz, 1600-1624", Historia Mexicana, XIV:4 - (abril-junio, 1965), p. 631.
- 20 Sobre la industria textil poblana y su evolución véase Jan Bazant, "Evolución de la industria textil poblana (1554- - 1845), Historia Mexicana, XIII:4 (abril-junio, 1964, pp. - 473-516.
- 21 Antonio Vázquez de Espinosa, Descripción de la Nueva España en el siglo XVII, México Editorial Patria, S.A., 1944 - pp. 87-88. Véase también Francois Chevalier, Significación Social de la fundación de la Puebla de los Angeles. Puebla Ediciones del Centro de Estudios Históricos de Puebla, 1957.
- 22 Véase Pierre Chaunu, op. cit., pp. 521-522.
- 23 Véase Cristóbal Gutiérrez de Medina, Viaje del virrey Marqués de Villena, México, Imprenta Universitaria, 1947, pp. 57-58. Sobre el ceremonial relativo a la toma de posesión de los virreyes véase, por ejemplo, Delfina López Sarrelange, "Los festejos de la toma de posesión del virrey Venegas", Anuario de Historia (UNAM), I, 1961, pp. 75-80. Sobre esto mismo y sobre el viaje de D. Martín de Mayorga -- desde Guatemala véase AGNM, Inquisición, vol. 1, 086, Ps. - 150-2v.
- 24 Cristóbal Gutiérrez de Medina, op. cit., p. 70.

- 25 Véase Diego Garfía Panes, Theatre de Nueva España en su gentilismo y conquista, t. VII (Cronología de los virreyes que han gobernado esta Nueva España desde el invicto conquistador Fernando Cortés hasta el que al presente gobierna). Sobre este interesante ingeniero español véase María Lourdes - Díaz-Trechuelo Spínola, "Diego García Panes. Un autor olvidado", Anuario de Estudios Americanos, XXIII, 1966, pp. 723- - 755.
- 26 Francisco del Paso y Troncoso, op.cit., t. XVI, p. 16.
- 27 Ibidem.
- 28 Sobre la construcción de este ramal véase AGNM., Fomento - - Caminos, vol. 6, 2a. parte, exp. 8.
- 29 Véase AGNM., Fomento - Caminos, vol. 6, 1a. parte, exp. 16.
- 30 Véase AGNM., Indiferente de Guerra, vol. 440 A, exp. 6, sin foliar.
- 31 Sobre la importancia del papel desempeñado por Santiesteban en la construcción de este fuerte, véase José Antonio Calderón Quijano, Historia de las fortificaciones en Nueva España, Sevilla, 1953, pp. 121, 131.
- 32 Un ejemplo de este tipo de reconocimientos lo suministra el documento titulado: "Plan de defensas del Reyno de Nueva España por las costas colaterales de Veracruz, comprendidas entre Alvarado y Zempola". Documentos del AGNM., recopilados por Luis Chávez Orozco, de próxima publicación en la Colección Fuentes para la Historia Económica y Social de Veracruz, editada por la Universidad Veracruzana.
- 33 AGNM., Historia, vol. 338, exp. 1, f.1.

C A P I T U L O I I I

DOS P R O B L E M A S D E L S I G L O X V I

1.- Protestas indígenas por el paso del camino México-Veracruz por sus comunidades.

Hemos apuntado antes que el nuevo trazo de los caminos hecho por los españoles tuvo como resultado el aislamiento de las antiguas poblaciones que hacían contacto con los caminos indígenas (véase Cap. II, subcapítulo 2, párrafo 8). Señalamos también ahí, entre los factores que provocaron ese aislamiento, - las protestas que los indígenas hicieron ante las autoridades coloniales por los daños y perjuicios que recibían como consecuencia del paso de los caminos por sus comunidades. Los abusos provenientes del servicio personal obligatorio para la construcción de los caminos -sobre todo en los primeros años inmediatos a la toma de México- Tenochtitlan, pues ese régimen de trabajo no había empezado aún a ser organizado -y los cometidos tanto por comerciantes como por arrieros, dieron fuerza a ese tipo de protestas.

El gobierno de la segunda Audiencia creyendo ver el origen de los males únicamente en los abusos que comerciantes y arrieros cometían en contra del indígena, pretendió ponerles fin en ocasión de llevarse a cabo la construcción del nuevo camino México-Veracruz por la ciudad de Puebla (1531). Así, la medida ensayada fue evitar el paso del nuevo camino por los pueblos indígenas:

"Y desde el dicho pueblo [de Puebla] hacia esta ciudad [de México] -escribía el Lic. - Salmerón en su ya mencionada carta de 13 de --

agosto de 1531-, hasta entrar en el dicho camino viejo habrá otras diez y ocho leguas, en las cuales aunque había pueblos por donde pudiera venir el dicho camino, se echó fuera de ellos por el daño que los indios reciben de los caminantes... y los indios comarcanos han echo las ventas para servir a Su Majestad y porque tienen por mejor hacerlas y aun si fuese menester proveerlas, que tener el camino por sus pueblos, por el daño que los españoles y arrieros les hacen..."¹

Sin embargo, las protestas indígenas continuaron, pues ni la medida fue aplicada a los demás pueblos por los cuales atravesaba el antiguo camino México-Veracruz (el que cruzaba los llanos de Apan y la ciudad de Tlaxcala, por lo cual éstos continuaron sufriendo los abusos que cometían comerciantes y arrieros), ni con solo ello se podía remediar por completo, contrariamente a lo que creía el Lic. Salmerón, los males que sufrían los indígenas como consecuencia del paso de los caminos por sus pueblos.

En general, el servicio personal para la construcción de caminos, ventas y mesones, así como el relativo al abastecimiento de éstos y de aquéllos, pesó más sobre el indígena, por la extensión de que fue objeto, que los abusos debidos a comerciantes y arrieros. De ahí que las quejas contra el servicio personal provocarán un número mayor de protestas por parte del indígena. Así, en su visita a Tlaxcala efectuada en 1532, el Lic. Salmerón era informado por los indios de esa provincia, a través de Fuen-

salida, que no querían que el camino México-Veracruz pasara por su provincia, pues este camino y "las ventas y servicios que en ellas dan es muy perjudicial y dañoso y trabajoso a ellos o a los vecinos de la dicha provincia".²

Y sobre los daños y perjuicios que ocasionaba el nuevo camino construido a Veracruz por la ciudad de Puebla, los oficiales reales de México en carta al rey informaban:

"Así mismo es bien que Vuestra Majestad sepa cómo han quitado el camino real de la Veracruz por ciertos rodeos y hacen otro con harta costa y daño de los indios, de que de haber bajado las ventas de Vuestra Majestad que estaban allí arrendadas,³ se hace mucha vejación a los vecinos de toda la tierra y todos los lugares comarcanos de Taxcala -- [sic] y la misma provincia reciben mucho agravio..."⁴

Los abusos derivados del servicio personal para las obras públicas no fueron un rasgo propio de las zonas por las cuales atravesaba el camino México-Veracruz. Fueron comunes a todas aquéllas en que la construcción de caminos, mesones y ventas, así como el servicio y abastecimiento de éstas y aquéllos por los indígenas, resultó una necesidad imperiosa del grupo dominante. Así, en 1575 el gobernador y los principales naturales del pueblo de Iztapa, situado en el camino de las minas de Zacualpa, comunicaban al virrey Enríquez que ellos y los naturales del pueblo de Tonatico estaban obligados a dar por igual "recaudo" a los pasajeros que paraban en el mesón de Iztapa, pero que los de Tonatico se negaban a hacerlo" porque les tienen odio [a los pasajeros].⁵ En 1580, los indios de Malinalco y los del

pueblo de Sacapo, situado este último en el camino que se dirigía a la provincia de Michoacán, se quejaron ante el virrey de que eran "compelidos por la fuerza y contra su voluntad"⁶ para "dar y alquilar sus caballos a los españoles" que iban y venían por los caminos, los cuales les llevaban los dichos caballos y solían quedarse con ellos, "demás de no pagarles cumplidamente su jornal y alquiler".⁷ En el mismo año de 1580, los naturales del pueblo de la Azteca, cercano a las Ventas^{de Plan} del Río y Cerro Gordo, en el tramo Jalapa-Veracruz se quejaban de los venteros porque eran "compelidos y apremiados... [a acudir] con ciertos indios de servicio para las dichas ventas sin ser obligados a ellos".⁸

Así, pues, el origen de las protestas indígenas residía fundamentalmente en el régimen de trabajo que, bajo el dominio español, había comenzado a salirse de las categorías sociales, morales y espirituales en las que lo habían situado los indios, para entrar en las categorías económicas de la Europa del siglo XVI,⁹ y en los abusos que de éste se derivaban; por ello es que principalmente hacia él iban dirigidas. En la práctica, por tanto, no fue posible lograr una solución completa del problema, sino más bien una limitación de los abusos engendrados por ese régimen de trabajo. De ahí la reglamentación que de él se hace a partir de la segunda mitad del siglo de la Conquista.

2. La escasez de medios de transporte, material y animal y sus consecuencias.

La escasez de medios de transporte, material y animal, fue un fenómeno que afectó directamente a la población española durante los primeros años de su establecimiento, e indirectamente a la población indígena.

Aún cuando los animales de carga y de transporte fueron introducidos en la Nueva España desde la expedición emprendida por Cortés, éstos no fueron suficientes para el suministro de bienes y para el transporte sino hasta finales de la cuarta década del siglo XVI¹⁰.

La extracción de los metales preciosos y el acarreo de éstos desde los reales mineros recién descubiertos (Zacatecas, Guachinango, Atlán, Cuacupacio, Guacama, Izaiquilpan) hasta Veracruz, así como la conducción de algunos productos de importación de gran demanda (plomo, por ejemplo), absorbieron en los primeros tiempos de la colonia los pocos animales de carga y transporte disponibles. Así lo manifestaba, por ejemplo, el Virrey Mendoza en 1537, contestando un escrito en donde se decía que había muchas bestias de carga:

"... están engañados -escribía-, porque aunque hubiese veinte e tantas [veces más bestias] de las que al presente hay, no bastan para el servicio necesario y es mayor la falta que ahora tres o cuatro años, aunque hay muy mayor cantidad [de bestias], porque se

han descubierto las minas de los Zacatecas que son de mucho metal e muy rico ... que es necesario gran cantidad de plomo... * y el plomo se acarrea la mayor parte de la Veracruz, que viene de España. Y lo demás, a sesenta y a setenta leguas de las minas se han descubierto minas nuevas en Guachinango y Catlán y en Cuscupacio y en la Guacana y en Iziquilpan. En todas estas minas, que son nuevas, no hay servicio de indios: hácese todo con bestias..." A "todo -

- * El plomo era utilizado fundamentalmente para la fundición de los minerales de plata. A principios del siglo XIX, Humboldt observaba que la cuarta parte de los minerales de plata que se beneficiaban en la Nueva España estaban sujetos a fundición. En una época en que el beneficio por amalgamación era todavía desconocido, y a la cual pertenece el documento citado, obviamente que esa proporción debió de ser mucho mayor, y mayor, por lo tanto, el uso del plomo. Sobre la utilización del plomo en el procedimiento de la fundición de los metales véase Modesto Bargalló, La minería y la metalurgia en la América española durante la época colonial, México, FCE., 1955, pp. 91-94. Sobre lo escrito por Humboldt véase su obra ya citada p. 390.

esto -agregaba- se añadió al carruaje **xx** más de lo que hasta aquí, y a esta causa las cargas que solían venir de la Vera - cruz a esta ciudad a cinco pesos vienen a diez, y a los Zacatecas a veinte pesos, y aun no sabemos en qué pararán porque - para el Perú llevan muchas bestias y para Guatemala lo mismo..."¹¹

A esa escasez de animales de carga y de transporte que se experimentó durante los primeros años de la colonia, se agregó,

xx Tomada esta palabra en el primer significado que poseía durante la época colonial, esto es, el que hacía referencia - sobre todo el conjunto de carros o carretas, y utilizada antes de 1529 o 1531, como de hecho lo está, vendría a ser un anacronismo, pues no existe evidencia alguna de que carros o carretas fueran utilizados para el transporte de mercancías antes de esas fechas. Sin embargo, el término está utilizado aquí en el segundo significado que poseía, y que servía para denotar el acarreo o transporte de géneros y mercancías de un lugar a otro, pero fundamentalmente por medio de carros o carretas. Así, aun utilizada con este otro sentido su aplicación es incorrecta, pues el acarreo a que se refiere el citado documento se efectúa por medio de bestias y no por medio de carros o carretas. Sobre los significados de esta palabra véase el Diccionario de la Lengua Castellana, Madrid, impreso por D. Joaquín Ibarra, 1790, p. 201.

por otra parte, primero la falta de medios de transporte material, pues la carreta no fue introducida sino hasta finales de la tercera o principios de la cuarta década del siglo XVI,¹² y más tarde su escasez, la cual se mantuvo hasta mediados de ese siglo.

La conducción de los metales preciosos hacia el puerto de Veracruz y el acarreo desde allí al interior del país de los productos y géneros importados, absorbían, al igual que los animales de carga, las pocas carretas que existían, provocando mayor escasez de ellas en el transporte de otros ramos.

Así, esta escasez, al tiempo que afectaba de manera directa a la población española y provocaba un aumento de los precios de los animales de carga y de los fletes, repercutía indirectamente sobre la población indígena, puesto que propiciaba, como de hecho propició, la extensión del uso de los tamemes o cargadores indígenas.

Si a los factores señalados agregamos el alto precio de los esclavos negros y el mal estado de los caminos durante esta época, se comprenderá mejor por qué los tamemes resultaban una necesidad imperativa para el grupo español. Así lo observaba el virrey Mendoza en cuanto tuvo noticias de que la Corona intentaba suprimirlos:

"Si es necesario -decía- que vaya un hombre a su pueblo o a otros negocios a otras partes por la tierra, por donde no son los caminos cursados, y es forzoso llevar consigo cama y todo lo demás que en España y en todas las otras tierras se halla en las

posadas, y aquí no lo hay, ¿qué remedio ha de tener? Porque decir que se alquilen recuas y caballos, hay pocos como tengo dicho, y ya que haya cantidad, si no ha menester sino media recua, ¿ala de alquilar entera? Y si dos caballos, ¿como los ha de haber? ¿Quién se los ha de cargar? A de comprar los caballos y un arriero que les costará quinientos pesos para un viaje que podrá... no hacer otro en un año y más valiendo los negros como valen... Si un oydor va a visitar la tierra o el que la gobierna, y es necesario estar en un pueblo tres o cuatro u ocho días o veinte, podría ser y de tener una recua o dos y las demás necesarias consigo, no bastara todo el salario de un año para pagar seis meses de visita..."¹³

He aquí, pues, los factores que explican por qué la colonia, en sus primeros años, se vió obligada a utilizar de manera considerable a los tamemes o cargadores indígenas.

NOTAS .-

- 1 Véase Francisco del Paso y Troncoso, op.cit., t. XVI, pp.13-14.
- 2 Francisco del Paso y Troncoso, Papeles de Nueva España, coleccionados por... Segunda Serie, Editor Vargas Roa, 1948, t. II,- p. 231.
- 3 Se refieren a las situadas en el camino que cruzaba los llanos de Apan y la Ciudad de Tlaxcala, conocido poco después como camino de las Ventas o de los carros.
- 4 Francisco del Paso y Troncoso, Epistolario de Nueva España, t. III, p. 101.
- 5 Véase Fuentes para la historia del trabajo en Nueva España, t. I, p. 6 y pp. 11-12 y 46.
- 6 Ibidem., t. II, pp. 274-75 y 312.
- 7 Ibidem.
- 8 Ibidem. p. 295.
- 9 Véase sobre este gran cambio que sufre el trabajo bajo el dominio español, Charles Gibson, op.cit., Cap.IX, El trabajo, p.225.
- 10 Véase, por ejemplo, José Miranda, "Notas sobre la introducción de la mesta en la Nueva España" en Revista de Historia de América, VII (junio y diciembre, 1944), pp.7-18 y 19.
- 11 Véase Francisco del Paso y Troncoso, Epistolario de Nueva España, t. XVI, pp. 31-32.
- 12 Algunos autores han atribuido la introducción de la carreta al beato Sebastián de Aparicio. Sin embargo, la discrepancia que existe en cuanto a la fecha de su llegada a la Nueva España ---

(1531 o 1533) no permite asegurarlo con certeza, a menos que se tome como cierta la primera fecha, pues la primera ordenanza sobre carreteros expedida por el Cabildo de la Ciudad de México (julio de 1531), prueba, ya para esta época, su existencia y uso en Nueva España. Sobre Sebastián de Aparicio véanse Conrado Espinosa, Fray Sebastián de Aparicio: primer caminero mexicano, México, Editorial Jus, 1959. Fray Diego de Leyba, Virtudes, y milagros en vida y muerte del venerable Fray Sebastián de Aparicio, Sevilla, 1867. Leonardo Aguado, Vida del beato Sebastián de Aparicio, Puebla, 1950. Mateo Kimenez, Colección de estampas que representan los principales pasos, hechos y prodigios del beato Frai Sebastián de Aparicio, México, Ecuador O O'O", 1964. José Manuel Rodríguez, Vida prodigiosa del venerable siervo de Dios, Fray Sebastián de Aparicio, México Imprenta de Felipe de Zúñiga y Ontiveros, 1769.

- 13 Véase Francisco del Paso y Troncoso, Epistolario, T. XVI, -- pp. 32-33.

C A P I T U L O I V

EL ESTABLECIMIENTO DE VENTAS EN EL CAMINO

MEXICO-VERACRUZ, SIGLO XVI.

Asentado el poder español en la destruída capital azteca, éste tuvo entre sus preocupaciones fundamentales, además del establecimiento de una comunicación expedita entre México y Veracruz, la de edificar ventas en los caminos que facilitaron dicha comunicación.¹ Primero a lo largo del camino que atravesaba los llanos de Apan y la ciudad de Tlaxcala -de ahí que a este camino se le conozca y mencione como el camino de las ventas-,² y más tarde (1531), a lo largo de la ruta construída por Puebla.³

A través de todo el siglo XVI, tales ventas, cuyo propósito principal fue siempre el de proporcionar alimentos y hospedaje a los viajeros,⁴ fueron otorgadas de dos maneras. Una forma, la más general, consistió en otorgarlas en propiedad directa e invariablemente a españoles; la otra, la menos común, consistió en cederlas al Cabildo de la ciudad de Puebla a fin de que sirvieran a éste para "propios".⁵ El Cabildo de la ciudad de México tuvo también en su poder muchas de las ventas que existieron a lo largo del camino México-Veracruz. Sin embargo, la posesión de esas ventas no fue resultado de otorgaciones, sino de asignaciones que esa corporación se hizo para sí de motu proprio. Así, por ejemplo, el 30 de octubre de 1530 dicha corporación acordaba:

"... que por cuanto en la calzada nueva que ahora se hace desde la Veracruz hasta [esta] ciudad por donde puedan venir carretas se pueden hacer ciertas ventas, las cuales son menester y hay necesidad de propios para la ciudad, acordaron que se haga una venta entre términos de Tepeapulco y Otumba,-

donde están unas lagunas, la cual sea propios de esta ciudad para siempre jamás".⁶

Y el 30 del mismo mes y año se agregaba:

"... para que la ciudad pueda hacer y edificar en ellos ventas y no pueda hacer venta ninguna persona particular".⁷

La corona, pues, poco tuvo que ver en estas asignaciones, o en aquellas otorgaciones hechas a particulares. Sólo en el caso de las que fueron concedidas al cabildo de la ciudad de Puebla tuvo mayor participación, pero aún en este caso dejó a discreción de las autoridades coloniales la otorgación de las mercedes que a ella se le pedían:

"... por parte de la ciudad de los Angeles - que es en esa tierra --escribía la reina Isabel en 1538 a D. Antonio de Mendoza-- me ha sido hecha relación que ella tiene mucha necesidad de propios para con ellos poder hacer los caminos y puentes, que diz que hay mucha así para el camino de México como para las minas y otras partes, suplicandome le hiciese merced de le confirmar para propios las ventas que se dicen de Tamanalco y Tezmeluca, Exupana e del Pinal [sic],⁸ que diz que están en camino que se anda de México a la dicha ciudad e a la Veracruz... Por lo cual, - vos mando que informado enteramente del proy daño que de ello puede resultar lo pre --veáis como vierdes [sic] que más convenga.."⁹

La primera generación de venteros, al igual que la primera de encomenderos que hubo en el Valle,¹⁰ incluyó a algunos de los principales soldados del ejército de Cortés, y a él mismo. Inme-

diatamente después de la conquista de México-Tenochtitlan, Cortés se asignó la venta de Texcoco [pueblo que se asignó también en encomienda] y la de Calpulalpa. En 1527 las rentó por un año en 450 pesos de oro,¹¹ pero las perdió cuando al año siguiente -partió hacia España para abogar por su causa ante la corte.¹² - Para 1525 Juan de Cáceres Delgado, otro de los primeros conquistadores, tenía ya construída la famosa venta que sería conocida con su nombre; y en diciembre del mismo año, el cabildo de la -- ciudad de México le hizo, además, merced de dos caballerías de -- tierras, "... las cuales le dieron e señalaron en el despoblado"¹³, "junto a un pozo que se dice Atecaleca",¹⁴ "donde tiene -- hecha e edificada una venta, las cuales dichas tierras dijeron -- que le daban e dieron por servidas como a uno de los primeros pobladores e conquistadores de esta Nueva España...."¹⁵

Durante el mes de junio de 1531, Francisco Verdugo,¹⁶ otro de los soldados que tuvo participación destacada en la conquista de México, recibió licencia "...para que pueda hacer una venta en el pueblo de Teotihuacan, seis leguas de esta ciudad, que él tiene encomendado, en tanto que sea sin perjuicio de tercero".¹⁷ En iguales circunstancias, en 1551 Andrés Dorantes de Carranza -- recibió "licencia e facultad" del virrey Velasco "...para que -- en el camino real que va de la ciudad de la Veracruz podáis asentar un sitio de venta en el valle que dicen de Temazcalapa, una legua grande más adelante de la venta de Perote... [y] para -- que sea vuestra e de vuestros herederos e sucesores..."¹⁸

En general, durante los orígenes de la colonia, las licencias que fueron concedidas por el cabildo de la ciudad de México

para la edificación de ventas a lo largo de las dos rutas del camino México-Veracruz no pusieron por condición más que se observase el arancel, expedido por dicha corporación, que consistía - en una lista de precios de los productos que en ellas se vendían. Y sólo en determinados casos, por ejemplo: en aquéllos en que a la merced de la venta acompañaba la de determinadas caballerías-de tierras con el objeto de ayudar a sostenerla, a la condición antes señalada se agregó, además, el cargo de reparar los caminos cercanos. Así, durante el mes de junio de 1525, a Francisco de Aguilar se le concedió licencia "...para que hiciese una venta-en despoblado e de una caballería de tierra para ayudar a sostener la dicha venta con aditamento que tuviese cargo de adobar -- ciertos caminos..."¹⁹

Más tarde, al efectuar los arrendamientos de aquellas ventas que originalmente había concedido en propiedad a particulares, pero que fueron abandonadas en cuanto no resultaron lucrativas, o el de algunas de las que se había asignado, el cabildo de México todavía añadió, a las condiciones señaladas, que se hicieran de cal y canto, con determinadas medidas y con "aposentos y caballerizas y portales y complementos".²⁰

Legalmente no existió ningún impedimento para que dichas - ventas no fueran otorgadas, edificadas y manejadas por indígenas. Sin embargo, a diferencia de lo que sucedió en los caminos del - norte, por ejemplo, a lo largo del camino México-Veracruz a los -

indios no se les concedió venta alguna.* Sí, en cambio, recayó sobre ellos su construcción, reparación, abastecimiento y los -- servicios que en ellas se daban, y ésto, como ya hemos observado [véase Cap. III, subcapítulo I], fue causa de infinito número de protestas.

El otorgamiento de licencias para ventas continuó a través del siglo XVII. Sin embargo, gran parte de las que persistieron hasta los últimos años de la colonia estaban ya establecidas desde finales del siglo XVI.

* La venta del pueblo de San Juan de la Rinconada (cercana al -- puerto de Veracruz), que parece haber sido construída y mantenida en propiedad hasta la sexta década del siglo XVIII por -- los indígenas del pueblo, quedaría exceptuada por pertenecer al Marquesado del Valle de Oaxaca, y, por tanto, mantener un status jurídico diferente a las otras ventas. AGNM., Hospital de Jesús, Leg. 48, exp. 6, Libr. de Gobierno, Fs.45v-46r.

NOTAS .-

- 1 Preocupación semejante tuvo el gobierno virreinal en los caminos que se dirigían hacia el norte del país. Véase sobre este aspecto P.W. Powell, Soldiers, indians and..., p. 22.
- 2 Véase Cap. I, subcapítulo 2, párrafo 11.
- 3 Ibidem., párrafo 4.
- 4 Las ventas que fueron construídas en los caminos nortehos -- sirvieron, además, de guarniciones o fuertes contra los ataques de los indios. Véase P.W.Powell, ob.cit., loc.cit.
- 5 Hay en este punto una diferencia en comparación con las concedidas a mediados del siglo XVI en los caminos nortehos, y es que ahí lo fueron tanto a indígenas como a españoles. -- Véase P. W.Powell, ob.cit., loc.cit.
- 6 Véase Actas de cabildo de la ciudad de México, segundo libro, p. 66.
- 7 Ibidem., p. 67.
- 8 En efecto, las tres últimas fueron concedidas al cabildo de Puebla para propios, pues en una instrucción [de junio de 1544] dicha corporación envió a Sebastián Rodríguez, procurador del Consejo de Indias sobre las cosas que éste debía pedir en favor de la ciudad, se decía en el Cap. 2: "...hacer relación cómo esta ciudad por merced de Su Majestad tiene para propios della tres sitios de ventas en el camino real que va de la ciudad de México a la Veracruz, que pasa por esta ciudad en comarca della, que se dice la una de Xupana que -- cuatro leguas della, y la otra Tezmeluco y está ocho leguas -- desta ciudad hacia la Veracruz..." Francisco del Paso y Troncoso, Epistolario, T.IV, pp. 124-125.

- 9 "Real cédula de la Emperatriz Reina Doña Isabel para D. Antonio de Mendoza, virrey de la Nueva España, sobre las ventas en el camino de México a Veracruz", Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, sacados de los archivos del reino, y muy especialmente del de Indias. El título varía, Madrid, 1864-84, 42 vols. II 10, pp. 418-420 (A.1).
- 10 Véase sobre ést Ch. Gibson, ob.cit., p. 64.
- 11 A. Millares Carlo y J.I.Mantecón, Índice y extractos de los Protocolos del Archivo de Notarías de México, D.F., México, El Colegio de México, vol. 1 (1524-1528), dec. 584, pp.151-152.
- 12 Ch. Gibson, ob.cit., p. 65, y nota 14.
- 13 Actas del Cabildo de la ciudad de México, Primer Libro, p.63.
- 14 A. Millares Carlo y S.I.Mantecón, ob.cit., T.I, doc.441, p.143.
- 15 Actas de Cabildo de la Ciudad de México, Primer Libro, p.63.
- 16 Véase Cap. I, nota 22.
- 17 Actas del Cabildo..., Segundo Libro, p. 107.
- 18 A. Millares Carlo y J.I.Mantecón, ob.cit., T.II, doc. 2556, p. 195.
- 19 Actas del Cabildo..., Primer Libro, p.63, Véase también la p. 45.
- 20 Véase por ejemplo, Actas del Cabildo..., Cuarto Libro, pp.196-

C A P I T U L O V

LA ESCASEZ DE MANO DE OBRA EN LA CONSTRUCCION DE LAS
DOS RUTAS CARRETERAS DEL CAMINO MEXICO-VERACRUZ Y
SUS CONSECUENCIAS, 1796 - 1812.

SEGUNDA PARTE

Un problema constante en la construcción de las dos rutas carreteras del camino México-Veracruz (1796-1810 y 1803-1812),¹ fue el de la falta de mano de obra. En la intendencia de Veracruz la escasez de mano de obra puede explicarse en general, por la débil densidad de población que afectó a esta región durante todo el período colonial.² Sin embargo, los comerciantes del Consulado de México y los del de Veracruz, encargados de la construcción de ambas rutas, se enfrentaron a graves problemas de escasez de mano de obra aun en regiones que gozaban de una alta densidad de población indígena: Valle de Puebla, Jalapa, etc.

Cuáles fueron, pues, los factores que motivaron esa escasez dificultando la construcción de las dos rutas carreteras a Veracruz? Por qué se presentó sólo en determinadas regiones? La respuesta no es única, pues son diversos los factores que afectan la oferta de mano de obra indígena provocando un desajuste entre ésta y su demanda por parte de la sociedad colonial en general. Analizaremos brevemente aquéllos que parecen ofrecer una respuesta satisfactoria a este problema en relación con la construcción del camino México-Veracruz a fines del período colonial.

1. Recuperación demográfica y epidemias.

Después de los desastres demográficos de los dos siglos anteriores se observa en las cuatro últimas décadas del siglo XVIII un lento pero firme proceso de recuperación de la población novohispana. Entre 1790 y 1805 la población aumenta de 4,483,564 habitantes a 5. 764,731 y para 1810 es ya de 6. 122,354.³

Como lo han probado investigadores recientes,⁴ este ascen

so se debió al aumento de los mestizos, de las "castas" y del grupo indígena. Y sin embargo, estos últimos grupos fueron duramente castigados por veraces epidemias que atacaron sobre todo a la indefensa población indígena, provocando escaseces periódicas de mano de obra. Así lo prueba la epidemia de viruelas que agobió a la provincia de Huejotzingo en 1796 -recién iniciada la construcción del camino carretero México-Veracruz-, y que dificultó el adelanto de las obras como consecuencia de la disminución de la oferta de trabajo.⁵ La epidemia de matlazahuatl que azotó a la región de Medellín en 1768 produjo también efectos semejantes.⁶ En fin, además de las epidemias, Humboldt señala otro factor que afectó la oferta de trabajo en la costa de Veracruz:

"La intendencia de Veracruz -dice- tiene demasiada tropa en proporción al corto número de sus habitantes; y como el servicio militar molesta al labrador, le hace huir de la costa por no verse forzado a entrar en los cuerpos de los lanceros o de los milicianos. Las levadas que se hacen para la marina real también se repiten demasiado a menudo y se ejecutan de una manera harto arbitraria. -- Hasta ahora el gobierno ha descuidado todos los medios de aumentar la población de esta costa desierta. De un tal estado de cosas resulta mucha falta de brazos y una carencia de víveres que hacen una contraposición singular con la gran fertilidad del país." 7

Todos estos factores, además de reducir la mano de obra -- disponible, provocaron serias tensiones entre los constructores del camino y los grandes hacendados, quienes desarrollaron diversos procedimientos para disputarse al trabajador indígena.

2. Conflictos entre los constructores del camino y los grandes hacendados por la mano de obra indígena.

Un bosquejo de la evolución que experimenta el régimen de trabajo durante la época colonial, permitirá poner en claro por qué sostenemos que la gran hacienda, constituida en acaparadora de la mano de obra indígena después de que el servicio personal adquirió la forma de alquiler retribuido impuesto por el Estado, contribuyó a provocar situaciones de escasez de mano de obra y -- afectó los intereses de los comerciantes encargados de construir el camino.

Es sabido que al implantarse el sistema del cuatequil o alquiler forzado en la quinta década del siglo XVI --ampliándose -- desde el período del virrey Velasco (1550-1564) hasta principios del siglo XVII, y adquiriendo durante ese lapso la forma de alquiler impuesto por el Estado, pero retribuido-- el encomendero -- perdió el dominio que ejercía sobre la fuerza de trabajo de sus indios, puesto que ésta empezó a ser manejada independientemente por la justicia real.⁸

La medida adoptada por la autoridad pública con respecto -- al régimen de trabajo (servicio personal compulsivo, pero retribuido y reglamentado por el Estado), si bien es cierto que pretendía en el fondo desligar, entre otras cosas, al indígena del

encomendero, evitando así los graves abusos que éste cometía, - propició por otra parte que otros grupos -criollos y españoles- se aprovecharan de esa fuerza de trabajo e intentaran someterla a su control. De un grave mal se dió paso a otro. Y es que, a pesar de las leyes y cambios introducidos, los grupos en el poder no podían consentir que se les fuera de las manos la base que sostenía la economía de Nueva España: la fuerza de trabajo del indígena. Así, la servidumbre más o menos disfrazada tomó la forma del peonaje.⁹

Una vez roto el monopolio que ejercía el encomendero sobre la fuerza de trabajo indígena, los hacendados -favorecidos- por esa medida, puesto que podían utilizar la mano de obra indígena de ese modo liberada- empezaron a poner en práctica diversos métodos para monopolizarla.¹⁰ Dada la variabilidad a que está sujeto el ciclo agrícola, les era necesario contar con una mano de obra segura y permanente. Así lo intuyeron y hacia ello enfocaron sus procedimientos. En su objetivo los favoreció el repartimiento efectuado por el Estado, pero éste bien pronto les resultó insuficiente porque los hacía depender, por una parte, del capricho de quienes lo efectuaban: los justicias o jueces repartidores, y por otra, de la política seguida por la Corona con respecto a ese régimen de trabajo.¹¹

Para contrarrestar las disposiciones legales que limitaban la utilización del trabajador indígena, los grandes hacendados -urdieron diferentes métodos. Fundamentalmente comenzaron por atraer a sus fincas, desde la segunda mitad del siglo XVI, --- "... en concepto de gañanes o laboríos, a los indios avecinados en los pueblos. De esta suerte, en vez de esperar el reparto por

turno que correspondía hacer a las autoridades públicas, tenían los labradores en sus propias tierras las familias de indios -- continuamente".¹² "Servían de instrumento jurídico para lograr este propósito los anticipos de dinero y de géneros, que, con -vertidos en deudas adscribían al añán a la tierra".¹³ He aquí por que, al suprimir el marqués de Cerralvo en 1633 todos los -repartimientos, salvo los de las minas, los hacendados no experimentaron perjuicios graves como resultado de esa medida.¹⁴

Las consecuencias provocadas por los métodos utilizados--por los hacendados para suministrarse la fuerza de trabajo indígena fueron, puede decirse, inmediatas al uso de tales métodos. Un primer resultado fue la disminución de la población indígena avevecindada en los pueblos, puesto que se retenía a los indios -que iban a trabajar en las haciendas en concepto de gañanes o -laboríos.¹⁵ Por otra parte, al disminuir la población de las -comunidades indígenas, disminuyó también el número de vecinos -que éstas podían suministrar a las autoridades españolas para -prestar los servicios forzosos, además de que aumentaba la carga de trabajo a cada indio avevecindado en el pueblo. En suma, la absorción del trabajador indígena por la gran hacienda creó situaciones de escasez de mano de obra en servicios que no fueran los relativos a la gran propiedad agrícola.

Naturalmente, esta situación afectó gravemente a las actividades que exigían mano de obra abundante, entre ellas, a la -construcción de las dos rutas carreteras del camino México-Veracruz a fines del siglo XVIII.

Casi todas las regiones por las que se hacía necesario -- construir las dos rutas carreteras del camino México-Veracruz -- eran fundamentalmente agrícolas. Las grandes haciendas existían a casi todo lo largo de ese camino. No es de sorprender, por tan to, que al iniciarse su construcción se presentara de inmediato el conflicto con los grandes hacendados. Comerciantes y hacendados entran aquí en pugna por la posesión de ese elemento que les es vital: la fuerza de trabajo del indígena.

Mientras los comerciantes se concretaron únicamente a de -nunciar los métodos de la gran hacienda para allegarse la fuerza de trabajo del indígena, los hacendados no manifestaron reacción alguna. El texto siguiente es ilustrativo en este sentido, pues revela el carácter y la amplitud de esos conflictos:

"Por cuaresma -dice un director de obras en carta al Consulado de México-, o antes, reparten dinero los hacendados a los Gobernadores y Alcaldes de los pueblos para que los indios vayan a desquitarlo con su trabajo - personal en tiempo de cosechas y siembras.- Recargan de deudas a estos infelices y al tiempo del desquite los vuelven esclavos, - porque todas las horas que no se hallan en las tareas del campo los tienen convenientemente encerrados y detenidos, contra lo pre venido por las leyes ¹⁶ y en agravio de la humanidad que les concede su apetecida liber tad". ¹⁷ *AC/AM. FORTIN-CAMINO, vol. 6, la PASE del 13, p. 242*

Sin embargo, desde el momento en que los comerciantes del - Consulado de México, ante el problema de escasez de mano de obra provocada principalmente por la epidemia de viruelas que castigaba la provincia de Huejotzingo en 1796, trasponen los límites de -

la simple crítica para pasar a la acción, provocando la huida de gañanes mediante el ofrecimiento de salarios más altos que los -- que obtenían en las haciendas, las quejas de los hacendados no se hicieron esperar.¹⁸ *ibid.* sup 14, 225-228

Posiblemente la moderación recomendada por el virrey Azanza a ambas partes impidió que el conflicto hiciera crisis. Es conveniente observar, sin embargo, que los comerciantes estaban firmemente resueltos, a pesar de los obstáculos que encontraban a llevar a cabo la construcción del camino. Son sintomáticas en este -- sentido las ideas expresadas al virrey por Prior y Cónsules del -- Consulado de México:

"Cuando se acabaría una obra tan pesada y prolija por su naturaleza si se escusaran de trabajar en ella los pueblos comarcanos a pretexto de que eran necesarios sus individuos para las labores del campo?"

Se hace alusión aquí, a las protestas manifestadas por las comunidades indígenas, pero también a las hechas por los hacendados, quienes argumentaban que tanto los gañanes o laboríos como -- los indios que se les concedían por repartimiento les eran tan necesarios para la explotación de sus haciendas que de ningún modo se les podían arrebatar, so pena de crear un grave mal a todo el reino.

"Por semejantes reparos --agregan Prior y Cónsules--, exenciones y quejas se desea hasta ahora la conclusión de la importantísima [obra] del Real Canal de Castilla, cuando los chinos por no dar oídos a ellas fenecieron el suyo --

de trescientas leguas, que franquea la comunicación a la provincia de Cantón con la de Peking". Los autores del documento citado - concluyen enfáticamente: Este es el único medio de verle fin a las obras de esta clase, trabajarlas con ardor, no abrir la puerta a las dispensas, y pasar por alto algunos ligeros inconvenientes que no puede remediar el mas celoso gobierno".¹⁹

3. La actitud del indígena.

La actitud del indígena es otro factor más que debe tenerse en cuenta para comprender el problema de escasez de mano de obra que dificultó la construcción del camino carretero "de Castilla".²⁰ Múltiples factores contribuyeron a conformar en el indígena una actitud que agudizó el desajuste entre la oferta y la demanda de mano de obra. La remuneración en dinero, como es sabido, fue por lo común insuficiente para atraer al indígena, pues su mentalidad, conformada por otros patrones y valores, reaccionaba negativamente a los estímulos materiales que se le ofrecían. Así, a pesar de los salarios, de las nuevas "fuentes de trabajo" que creaban las obras del camino, los indígenas asentados en pueblos o en comunidades, - los más numerosos y arraigados en tradiciones milenarias, se resistieron siempre a trabajar voluntariamente en estas actividades. En la mayoría de los casos, pues, la presencia del indígena en las obras del camino se debió a la compulsión, ordenada por las autoridades coloniales.²¹

Por otra parte, además de estas incompatibilidades "culturales", se presentaron incompatibilidades materiales que reducían la oferta de trabajo indígena a las obras del camino. En efecto, mu -

chas veces ocurría que el tiempo de trabajo exigido en la construcción del camino coincidía con el tiempo de la siembra o de la cosecha de los indígenas.²² En estos era natural que el indígena rehusara trabajar o abandonara las obras, pues el salario percibido en éstas no le parecía que compensara la producción de su pequeña milpa, o los beneficios que le proporcionaban -- otras actividades. Las quejas que los naturales del pueblo de San José Miahuatlán de las Salinas (jurisdicción de Tehuacán de las Granadas), exponen al virrey Iturrigaray con objeto de que se les libere "del gravamen de las obras del camino México-Veracruz", ilustran estos conflictos:

"Nosotros, Señor, sin transitar los caminos, damos peones que los trabajen, con perjuicio de lo que nos toca trabajar, pues lo hacemos, dejando nuestras salinas, que nos producen -- más utilidad... [y con cuyo producto] pagamos a Su Majestad lo que nos está señalado, -- nuestras siembras de acanillas [sic] de primera necesidad, que nos producen con que alimentarnos y pagar lo que tenemos obligación.." ²³

En fin, a todo ésto hay que agregar la distancia que había entre las obras y las comunidades, muchas veces más grande que la que separaban a estos últimos de las haciendas; el mal trato que los "mandones de las obras" daban a los indígenas; la dificultad que suponía para el indígena manejar instrumentos tales -- como barretas, picos, palas, etc. Todos estos desajustes entre -- la mentalidad indígena y las exigencias de la construcción del --

camino se resultan con claridad en el texto siguiente:

"... para que la alta penetración de Vuestra Excelencia -escribe el Consulado de México - al virrey Azanza- comprenda la ... [escasez de operarios en la construcción del puente - de Texmelucan] debemos advertir que, como - la mayor parte de los indios de la jurisdicción de Huejotzingo están acostumbrados desde sus tiernos años a la labor del campo y - las haciendas se hallan menos distantes de - sus pueblos que el puente, miran con aver - sión el ocuparse aquí en tanto grado que, pa - ra lograr la concurrencia de doscientos vein - te pesos de tanda,²⁴ ha sido preciso pagar - les mayor jornal que el que ganan en las ha - ciendas, gratificar a los recaudadores [to - piles] con el premio de medio real por cada individuo establecido en la cláusula segunda del prorrato, y no bastando ésto para vencer su repugnación, se les conmina en la cuarta con azotes y cárcel. Tanta es la poca inclina - ción que se nota en aquella gente a manejar los instrumentos de barretas, escarvamontes, palas y demás, que contra su costumbre susti - tuyen al arado, a la coa, a la hoz y otros - propios de la agricultura..."²⁵

Todos los factores que hemos apuntado (baja densidad de población, epidemias, métodos utilizados por la gran hacienda para atraer la mano de obra, actitud del indígena), además de contribuir como hemos visto a provocar situaciones de escasez de mano de obra y a elevar los salarios, agudizaron los conflictos entre los diversos grupos de la sociedad colonial al contraponerse mentalidades e intereses diferentes.

4. El repartimiento y los "forzados como soluciones al problema de escasez de mano de obra.

Dos fueron las medidas que se intentaron poner en práctica para solucionar el problema de escasez de mano de obra experimentado en la construcción de las dos rutas carreteras del camino México-Veracruz. Por una parte, utilizando la mano de obra que proporcionaba el repartimiento y por la otra, aprovechando a los llamados "forzados".

Suprimidos legalmente desde 1633 los repartimientos, salvo los de las minas, el relativo a las obras públicas fue reestablecido por orden de la autoridad pública, al parecer, en la última década del siglo XVIII.²⁶ Su finalidad fue solucionar el desequilibrio que, como ya hemos visto existía en esta esfera de actividades. Sin embargo, las limitaciones que se le opusieron hicieron ver bien pronto su insuficiencia. En efecto, sus alcances fueron contrarrestados, por una parte, por la oposición presentada por los grandes hacendados, pues sus gañanes eran afectables al reclutamiento por repartimiento, lo que engendraba a su vez los conflictos que hemos señalado; y por otra, por los obstáculos que le opusieron los subdelegados a los gobernadores, encargados de ejecutarlo, en ocasiones en connivencia con los hacendados. Así, por ejemplo, el administrador del puente y barranca de Texmelucan informaba en 1798 que nunca en el tiempo en que servía en la subdelegación de Huejotzingo D. José Ramón de la Vega, había estado completo el número de operarios que se le había regulado, "... porque los de auxiliarla -agrega el administrador- ha impedido por fuerza a los indios que vayan a trabajar [en la obra del camino]..."²⁷

En fin, el repartimiento con que se intentó favorecer a las obras del camino México-Veracruz a fines del siglo XVIII y principios del XIX, fue solo una solución parcial al problema que venimos señalando.

A fin de solucionar el problema de escasez de mano de obra que seguía afectando al camino se recurrió finalmente, como medida complementaria a reclutar los vagos y delincuentes condenados a diversas penas. Así, desde 1798, cuando se trabajaba en las obras de la barranca de Texmelucan, el intendente de Puebla, D. Manuel de Flon, recomendaba al virrey Azanza destinar los vagos a las obras del camino con el objeto de poner fin a la "falta de brazos" que se experimentaba y reducir los conflictos surgidos entre constructores y hacendados por el uso del repartimiento.²⁸

El virrey sometió a la consideración del Consulado de México la proposición de utilizar los vagos en las obras del camino. Sin embargo los del Consulado respondieron que si bien "el pensamiento era celoso y laudable como que miraba a desterrar la ociosidad", ofrecía para la obra inconvenientes visibles, "como son - agregan los del Consulado- el que se le envíen hombres sin inteligencia en el manejo de los instrumentos y de la clase de obra que se ocupen y, por consiguiente, ganando lo mismo avanzan menos que otros inteligentes y aplicados; [y] que necesitándose para obligar a estos vagos al buen trabajo, mayor número de sobrestantes o cabos, se gravaría la obra con sus sueldos... [además de otros inconvenientes]".²⁹ A pesar de todo esto, concluían expresando que una vez avanzada la obra por terrenos llanos, pues en la barranca no se podía tener a la vista los trabajadores, salvo

los albañiles y sus peones, se podrían "recibir algunos de aquellos vagos para compartirlos en las cuadrillas de destajeros - que los obliguen a trabajar con el ejemplo, pagándoles a proporción de lo que hagan".³⁰ De este modo, el 14 de octubre de 1798 el virrey ordenaba que los vagos se aplicaran a la construcción del camino llano que había de continuarse una vez finalizados - los trabajos en la mencionada barranca.³¹

Por otra parte, parece que la utilización de delincuentes condenados fue más común en la construcción del camino carretero Perote-Veracruz, que en la del camino México-Puebla-Orizaba-Veracruz. Un oficio del virrey de 12 de julio de 1804 ordenaba que los individuos de las dos compañías de milicias provinciales de Jalapa que exigieran la pena de prisión temporal, así como los presos que se hallaren en la cárcel Real por delitos leves, o en espera de que la Real Sala del Crimen les confirmara su condena a presidio, fueran destinados a las obras del camino Perote-Veracruz.³² Otra orden virreinal fechada el 17 de agosto del mismo año prevenía a los Alcaldes Ordinarios de la misma villa de Jalapa que los reos de sus respectivos juzgados que se hallaren "en las clases asignadas por la orden de 12 del mismo mes [sic]" se destinaran a las mismas obras.

NOTAS .-

- 1 Véase sobre la construcción de estas dos rutas el Cap. I.
- 2 Véase Luis Chávez Orozco y Enrique Florescano, Agricultura e industria textil de Veracruz, siglo XIX, México, Universidad Veracruzana (Fuentes para la Historia Económica y Social de Veracruz, núm. 1), 1965, en particular el Estudio Preliminar en que se señalan los efectos que el fenómeno demográfico - produjo en el desarrollo urbano, comercial, artesanal y agrícola del Estado de Veracruz. Véase también Alejandro de Humboldt, op.cit., pp. 175-182.
- 3 Véase Enrique Florescano, El movimiento de los precios del maíz en Nueva España, y sus consecuencias económicas y sociales, 1708 - 1810, de próxima publicación, Cuadro 18. Véanse también Humboldt, op.cit., pp. 35 - 43 y 99 -233; Fernando Navarro y Noriega, Catálogo de los Curatos y misiones de la Nueva España, seguido de la memoria sobre la población del reino de Nueva España, México, Instituto de Investigaciones Histórico-Jurídicas, 1943, p. 67. Sobre el análisis y valoración de estas dos últimas fuentes véase Victoria Lerner, - "Consideraciones sobre la población de Nueva España (1793 - 1810). Según Humboldt y Navarro y Noriega", en Historia Mexicana, XVII: 3 (enero-marzo, 1968), pp. 327 - 348.
- 4 Véase por ejemplo Angel Rosenblat, La población indígena y el mestizaje en América, Buenos-Aires, Nova, 1954, 2 vols; y Delina López Sarrelange, "Población Indígena de la Nueva España

- en el siglo XVIII", en Historia Mexicana, Vol. XII (abril- junio, 1963), pp. 516-530.
- 5 Véase AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, la. parte, exp. 15. - Véase también Enrique Florescano, El movimiento de los precios, el cap. relativo a las epidemias; y Humboldt, op.cit. cap. V, pp. 44 - 50.
- 6 Luis Chávez Orozco y Enrique Florescano, op.cit., documento núm. 1, p. 116.
- 7 Humboldt, op.cit., p. 177.
- 8 Resumimos aquí, algunas de las ideas desarrolladas con amplitud por el Dr. Silvio Zavala en su estudio "Los orígenes coloniales del peonaje en México", El trimestre Económico, XI:4 (enero-marzo, 1944), pp. 711 - 748, y sintetizadas en el capítulo relativo al régimen de trabajo de otra obra del mismo autor, Ensayos sobre la colonización española en América, - Buenos Aires, Emecé Editores, S.A., 1944. Sobre esto mismo véanse también los prólogos de las Fuentes para la historia del trabajo en Nueva España, Silvio Zavala y María Castelő, México, Fondo de Cultura Económica, 8 vols., 1939 - 46.
- 9 Véase la referencia a México que hace: Carlos Marx, El capital, crítica de la economía política, México, Fondo de Cultura Económica, 1959, T. 2, p. 122.
- 10 Véanse por ejemplo Silvio Zavala, "Los orígenes coloniales del peonaje"; y Charles Gibson, Los aztecas bajo el dominio español (1519 - 1810), México, Siglo veintiuno editores, S.A. cap. IX.

- 11 Ibidem., Gibson señala, además, que una vez establecida la práctica de las "gañanías", el repartimiento les resultaba un obstáculo a los hacendados, pues "sus propios gañanes -- eran afectables a los reclutamientos de repartimiento y tenían que servir a otros patronos cuando les llegara su turno", p. 252.
- 12 Silvio Zavala, Ensayos, p. 166.
- 13 Ibidem., p. 167, El autor ha puesto en claro que este sistema y no la vieja encomienda del siglo XVI, es el verdadero antecedente de la hacienda mexicana.
- 14 Véase Silvio Zavala, "Los orígenes coloniales del peonaje", y Ensayos, pp. 711-748 y cap. relativo al régimen de trabajo, respectivamente.
- 15 Así son llamados, en los documentos de la época, los indios atraídos a las haciendas. También solía designárseles Tlaquehuales. Véase Silvio Zavala, "Los orígenes coloniales del peonaje", p. 721.
- 16 Véase Recopilación de leyes de los reynos de las Indias. Madrid, impresa por la viuda de D. Joaquín Ibarra, 1791, 3 vols. Ley primera tit. 13, segunda y quinta, tit. 12, Lib. Vi. El documento señala, además, una Real Cédula de 4 de junio de 1787, así como también Bandos, pero sin especificar de qué fecha fueron estos últimos.
- 17 AGNMI., Fomento-Caminos, vol.6, 1a. parte, exp.13, F.242.
- 18 Ibidem., exp. 14, F.225-228.
- 19 Ibidem., el mismo expediente, F.260 v y 261.
- 20 Nombre que Pierre Chanu da al camino México-Veracruz de igual modo que Humboldt le denomina en algunas ocasiones: "el camino que mira a Europa". Véase Pierre Chanu, "Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primero del XVII", Historia Mexicana, IX (abril-junio, 1960), pp. 521 - 557.

- 21 Véase AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, 1a. parte, exp. 14. - Así lo señala también para el trabajo agrícola S. Zavala, - "Los orígenes coloniales del peonaje en México", pp.717 y ss.
- 22 Ibidem.
- 23 AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, 1a. parte, exp. 1, fs. 4-5.
- 24 Número de trabajadores que de acuerdo al prorrateo, basado - éste en las listas de tributarios de cada pueblo, prestaban servicio personal normalmente por una semana. Véase sobre el funcionamiento del repartimiento en el campo. Silvio Zavala, "Los orígenes coloniales del peonaje", p. 719.
- 25 AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, 1a. parte, exp. 14.
- 26 No sabemos exactamente cuándo fue restablecido, pero los documentos de este período no dejan lugar a dudas de que existió el repartimiento para las obras públicas.
- 27 AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, 1a. parte, exp. 14.
- 28 Ibidem., exp. 14.
- 29 Ibidem.
- 30 Ibidem.
- 31 Ibidem.
- 32 AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, 2a. parte, exp. 5, F. 1.
- 33 Ibidem. F. 5

C A P I T U L O VI

EL ESTABLECIMIENTO DEL PEAJE EN EL CAMINO
MEXICO-VERACRUZ Y SUS CONSECUENCIAS, 1759-
1824.

En los pueblos indígenas mexicanos de la época anterior a la conquista española, la construcción o reparación de calzadas, puentes¹ y caminos fue una carga que recayó, como muchas otras, sobre la clase de los macehuales, y principalmente sobre los labradores.² En cuanto a su origen, es probable que resida en lo mismo que engendró y fundamentó el tributo, esto es, "en la creación de los oficios y los servicios necesarios para la existencia colectiva".³ Es probable que en esas sociedades la jerarquización de las clases, apoyada en una tajante división del trabajo determinara, en primer término, el sostenimiento de las clases superiores por las inferiores, y en segundo, el hacer recaer sobre estas últimas el peso de los servicios colectivos para necesidades transitorias y obras que redundaban en beneficio común.⁴

Aunque tanto las fuentes indígenas como las españolas que hacen referencia al período anterior a la conquista son muy poco explícitas en cuanto al trabajo prestado para la construcción de caminos, y menos aún a los principios que lo rigieron, es posible que cuando menos algunos de éstos no hayan diferido de los que se mantenían para el trabajo agrícola, y sobre todo, para el trabajo urbano. Como todo trabajo masivo no calificado debió ser dirigido, y posiblemente, muy reglamentado.⁵ El método normal de reclutamiento seguramente siguió un sistema colectivo, por pueblos o grupos; y al igual que las cargas ordinarias (religiosas o civiles), que se haya regido por la regla de la igualdad mediante el procedimiento de la rueda (turnándose los macehuales).⁶ Por lo que respecta al tiempo, fue temporal, concretándose al período posterior al de las lluvias.⁷ El tiempo total correspondiente a cada persona debió ser fraccionado en pequeños tiempos parciales que se cumplían por la rueda o tanda, tal y como lo fueron los servicios personales de que consistía el tributo.⁸

La conquista y el régimen español destruyeron la jerarquización de la sociedad indígena reduciendo a todas las clases a un solo nivel y condición.⁹ El paso de las obras públicas, que en el período anterior sólo había recaído en la clase de los macehuales, vino ahora a ser también responsabilidad de clases indígenas anteriormente exentas de ellas.¹⁰

La disposición de contingentes de mano de obra y prestaciones materiales para la construcción de caminos y puentes, cayó dentro de la jurisdicción de los virreyes.¹¹ A nivel local, los cabildos,¹² los corregidores, los alcaldes mayores,¹³ y a finales del período colonial, los intendentes o gobernadores tuvieron poder para disponer de mano de obra para tales fines.¹⁴ Para el reclutamiento de ésta se siguió un sistema colectivo, por pueblos o grupos, que era regido por el procedimiento de la rueda.¹⁵

En los orígenes de la colonia, las prestaciones personales y materiales para las obras públicas fueron, como todo servicio personal que en calidad de tributo prestaron los indígenas, el medio más económico y suficiente, por ser gratuito, con que se contó para la apertura y reparación de los nacientes caminos novohispanos. Pero en la medida en que este servicio, conjuntamente con los de otro tipo, empezó a ser reglamentado cada vez más estrictamente por la autoridad pública --hecho que se registra en la segunda mitad del siglo XVI-- es de suponer que como consecuencia de ello perdiera aquel carácter que tuvo en sus principios. Así, al asumir, desde ese momento, el servicio personal en

su conjunto una forma remunerada y más libre y moderada en cuanto a la tarea, el servicio prestado para la construcción o reparación de puentes y caminos no fue ya ni muy económico ni muy suficiente para realizar obras de importancia dentro de esos -- campos. Por otra parte, sus alcances se vieron todavía más limitados por la disminución de la población indígena y el aumento -- que se produjo del salario de éstos en la segunda mitad del siglo XVI.¹⁶

Pero si bien es cierto que el servicio personal para las obras públicas ya no fue tan económico ni tan suficiente como -- lo había sido al principio de la colonia, también es cierto que no por eso mismo dejó de ser utilizado. En el siglo XVIII las -- autoridades coloniales se seguían sirviendo de él como único medio para reparar puentes y caminos.¹⁷ Desde fines del siglo -- XVI, sin embargo, la remuneración que de este servicio hacían -- las autoridades en cuya jurisdicción se efectuaba la reparación o apertura de caminos, fue vista como un gran desembolso; de -- ahí que las reparaciones, en parte, fueran pocas e inadecuadas.¹⁸

Durante los siglos XVI, XVII y principios del XVIII, por otra parte, las fuerzas productivas, aunque en desarrollo, no -- eran aún lo suficientemente poderosas para exigir un cambio mayor en la infraestructura. Pero cuando desde la segunda mitad -- del siglo XVIII estas fuerzas experimentan un poderoso crecimiento, a la vez que se sufre la influencia del despotismo ilustrado que recalca la importancia de los caminos en el desenvolvimiento económico del país, la necesidad de contar con un medio adecuado, que no constituyendo una carga para la autoridad pú --

blica sirviera para desarrollar la infraestructura, surgió de inmediato.¹⁹

"Consecuente a lo mandado por su Majestad (Carlos III) --escribía en 1783 D. Diego García Panos, destacado ingeniero militar español, después de señalar la necesidad de reparar los caminos, particularmente el de México a Veracruz-- en repetidas reales cédulas, y con miramiento a que los crecidos costos en este reino de allanamiento - y recomposición de caminos nunca pudiera soportarlos el real erario, se tomó la jugta providencia de establecer el derecho - [de] pisaje [sic] que gustoso ha pagado el común y la arriería cuando todos miraban que tan piadosa real determinación - sólo era dirigida al bien común".²⁰

1. Su implantación en el camino México-Veracruz.

En el camino México-Veracruz la implantación del peaje como contribución indirecta tiene lugar al mediar el siglo XVIII.-- Sus dos rutas de descenso a la costa atlántica, la que pasaba - cerca del pueblo de Jalapa y la que cruzaba por las villas de - Orizaba y Córdoba --allí donde la naturaleza ha opuesto siempre mayores obstáculos a la comunicación--, se encontraban en esa - época en pésimo estado, requiriendo de urgentes reparaciones que los alcaldes mayores no efectuaban sino les eran ordenadas por - las autoridades superiores. Fue, pues, en estas dos rutas en donde por primera vez se implantó el derecho de peaje a fin de que

con sus fondos se emprendiera su mejoramiento.

En la ruta por Jalapa el peaje se empezó a cobrar en el pueblo del mismo nombre desde el 1 de febrero de 1759; y más tarde, en 1766, como derecho por el uso de barcas para cruzar el río de la Antigua.²¹ En el camino que cruzaba por las Villas fue establecido en el pueblo de Orizaba en 1760. Pero por orden virreinal de 9 de febrero de 1781 se introdujo una relativa reforma que empezó a ser aplicada a partir del 1 de abril de dicho año: se dejó a la villa de Orizaba sólo el derecho de cobrar lo a las cargas que llegando allí viniesen dirigidas de México, Puebla y demás partes internas del reino, y se indicó trasladar a la villa de Córdoba el cobro de las que siguiesen rumbo a Veracruz.²²

Otra reforma, cuyo objetivo era ejercer un mayor control sobre su pago, fue introducida en 1772 por orden virreinal de 15 de julio. A partir de entonces se ordenó exigir también su pago en el puerto de Veracruz a los que transitaran desde aquella ciudad rumbo a Orizaba y Jalapa; y, además, se mandó que se trasladara a dicho puerto el cobro del derecho por utilizar las barcas del río de la Antigua, anteriormente exigido en el pueblo de ese nombre.²³

2. Su cobro en la segunda mitad del siglo XVIII.

En los inicios de la implantación del peaje en los lugares que hemos indicado del camino México-Veracruz, no existió una precisa reglamentación en cuanto a su recaudación; debido a esto, los fraudes y las dificultades parecen haber sido, en un princi-

pio, comunes. Sin embargo, poco a poco, mediante instrucciones, se intentó acabar con esos fraudes y esas dificultades que resultaban de la exigencia de su pago.²⁴

En las villas de Orizaba, Córdoba y en el pueblo de Jalapa era colectado por el administrador de reales alcabalas. Las cantidades, producto de su cobro, eran depositadas en caja de tres llaves; y éstas, distribuídas entre el alcalde mayor (después de 1786 entre el subdelegado), el receptor decano y el administrador de alcabalas.²⁵

En Veracruz, el peaje era colectado por el oficial mayor de la real aduana, quien mensualmente entregaba sus productos, con los demás de real hacienda, a la Tesorería principal. Allí se custodiaban bajo cuatro llaves: una en manos del alcalde mayor (antes de la implantación del régimen de Intendencias, y después en manos del Gobernador Intendente), y las otras en cada uno de los tres ministros de esa real caja.²⁶

El pago de esta contribución indirecta, exigido una sola vez por viaje, aun cuando se pasase por distintas garitas, osciló durante esta época desde medio real, que podía pagar un indio con carga de víveres, hasta cuatro pesos y medio por un coche con pasajeros, cochero y mulas.²⁷

Gracias a esta contribución y a las iniciativas personales emprendidas por los virreyes más destacados de este período, es que puede hablarse de un mejoramiento parcial del camino México-Veracruz, y sobre todo de la ruta Jalapa-Veracruz.²⁸ Mejoramiento que, como hemos visto, culminaría con la construc

ción de sus dos rutas carreteras a través de la ayuda prestada por los Consulados de México y Veracruz.

3. El manejo del peaje por los Consulados de México y Veracruz y sus consecuencias.

Era una de las obligaciones de los Consulados, consignada en los artículos de las reales cédulas de erección,²⁹ la de dedicar su atención y sus rentas, entre otras cosas, a la apertura y reparación de caminos. Pero esta obligación, como hemos visto, no fue asumida por el Consulado de México, fundado desde 1592,³⁰ sino hasta finales del siglo XVIII. Sólo entonces --no -- sin cierta reticencia aún,³¹ sopesando al parecer mayormente -- los riesgos que los beneficios-- este instituto emprendió la -- construcción del camino carretero México-Toluca (1793) y la del camino México-Orizaba-Veracruz (1796). Sin embargo, en el transcurso de estas obras, parece ser que este cuerpo empezó ya a valorar grandemente los beneficios que semejantes empresas depararían a sus miembros.

Contrariamente al Consulado de México, el Consulado de Varacruz no vaciló en ningún momento en emprender la construcción del camino Perote - Veracruz, obra que, inclusive, comenzó a -- preveer iniciarla sin consultar con la autoridad virreinal. -- Tal vez fue este Consulado el que más rápidamente y en mayor meda valoró la importancia de esa obra en función de los beneficios que proporcionaría a todos aquellos individuos que bajo él se cobijaban. Ante todo, su política dentro de ese campo no varió ni aún después de que intereses contrarios a dicho cuerpo --

trataron de impedir la ejecución de los acuerdos que al respecto había tomado, demorando con ello la iniciación de la empresa desde 1796 hasta 1803.³²

Pero sea cual fuere el grado en que ambos Consulados hayan valorado los beneficios materiales que les deparaban las obras que en aquel tiempo emprendían, lo que seguramente no pudieron percibir, al menos en un principio, fue que esas obras les proporcionarían los medios para perpetuarse después del movimiento de independencia, sino ya como clase, sic como grupo de poder. Estos medios fueron, por un lado, los capitales que invertieron para llevar a cabo las mencionadas obras y que pidieron prestados a diferentes corporaciones, y por otro, el otorgamiento que se les hizo del ramo de peajes, cuyos fondos se pensó al principio que serían suficientes para realizarlas, pero que después, mostrada su insuficiencia, fueron destinados a pagar los réditos de los capitales pedidos prestados por los Consulados. A estas dos concesiones, el Consulado de Veracruz agregó, además, la hipoteca sobre la avería.

A. El manejo del peaje por el Consulado de México, 1796 - 1824.

Cuando en 1796 el virrey otorgó al Consulado de México la concesión de construir el camino carretero México-Orizaba-Veracruz, dispuso a la vez que para tal efecto se aplicara todo cuanto hasta entonces se había recaudado y lo que posteriormente se recaudara a través de dicho camino por medio del peaje.³³ Parte del ramo de peajes, que estaba compuesto además por lo --

que se recaudaba en el camino por Jalapa, pasó así a ser maneja do por el Consulado de México. Sin embargo, pronto vió este ins tituto mercantil que los recursos con que lo había dotado el vi rrey eran insuficientes para emprender una obra en la que había que hacer grandes erogaciones a fin de vencer dificultades enor mes para aquella época. El Consulado advirtió esto al virrey y pidió facultad para solicitar capitales al rédito de 5% anual.- Esta facultad le fue concedida, probablemente, a fines de 1796, no sin que antes se comprometiera el Consulado a devolver todos los capitales que tomara a rédito, "y pagados todos dar las -- cuentas de su administración, entregando los caminos al Excelen tísimo señor Virrey, para que su Majestad disponga de la renta del peaje o haga lo que fuere de su real agrado en beneficio -- general del reino".³⁴

Sin estar la obra terminada, como hemos visto (véase Cap. I, subtítulo 4), los trabajos fueron suspendidos en 1810 por - los trastornos causados por la iniciación de la guerra de Inde pendencia. Los capitales no amortizados ascendían hasta enton - ces a 1, 332, 170 pesos, 0 reales, 2 gramos.³⁵ Estos capitales pertenecían, "en lo principal, a comunidades y familias pobres, capellanías, obras-pías, huérfanos... y otras personas necesita das, que se estimularon a dar su dinero por la dirección encar gada al Consulado",³⁶ y por la seguridad en la hipoteca del pea je.

Comenzó a cobrar el peaje el Consulado de México desde -- 1796; y en un principio, sólo en aquellos lugares del camino Mé xico-Orizaba-Veracruz en que anteriormente se recaudaba, es de -

cir, en Orizaba y Córdoba³⁷. Un poco más tarde, a partir de 1797, los lugares de recaudación empezaron a aumentar paralelamente al avance de la construcción del nuevo camino: su pago se empezó a exigir ahora en los lugares más productivos de aquellos tramos -- que dicho cuerpo iba poniendo al servicio del público (en la salida de México -- Garita de San Lázaro -- primero, en Texmelucan, -- Escamela -- cerca de Orizaba --, en la Angostura, y en Veracruz -- después, y finalmente, en el Puente de México y Amozoc a fin de aumentar los fondos de ese ramo).³⁸ Las cuotas originalmente fueron arregladas a lo que desde la implantación de esta contribución se había prevenido para el camino México-Orizaba-Veracruz -- (cuotas que, como hemos señalado, oscilaban desde medio real hasta cuatro pesos y medio), y posteriormente, a las tarifas aprobadas por el virrey el veinte y siete y treinta y uno de marzo de 1804.³⁹

Si en un principio este ramo de peajes fue visto como insuficiente para financiar la construcción del camino México-Orizaba-Veracruz, no se pensó, en cambio, que lo fuera para pagar los réditos de los capitales invertidos, ni para amortizar dichos capitales. Sin embargo, los trastornos que siguieron a 1810 vinieron a impedir que se llevaran a cabo estos segundos objetivos. La paralización del comercio,⁴⁰ la necesidad de construir fortines en algunas partes del camino a fin de preservarlo de los insurgentes,⁴¹ la destrucción a que éstos sometieron el camino⁴² y la supresión del peaje que decretó a partir de 1820 el Ayuntamiento de -- Puebla dentro de los límites de su jurisdicción,⁴³ debilitaron -- profundamente al ramo de peajes e impidieron el pago de los rédi-

tos y de los capitales. El resultado inmediato fue el aumento de la deuda. Así, en 1820 el director de caminos y peajes comisionado por el Consulado de México, Conde de Casa de Agreda, expresaba que "el descubierto en que se hallaba el ramo de peajes por capitales impuestos consistía en 1. 332, 170 pesos 0 reales, 2 granos, y por réditos 447, 910 pesos"⁴⁵, lo cual significaba que en 10 años no se habían amortizado en absoluto los capitales y así, por el contrario, acumulado los réditos.

En fin, esta deuda sería heredada al gobierno independiente y llegaría a subsistir hasta mediados del siglo XIX.

B. El manejo del peaje por el Consulado de Veracruz, 1803 - 1824.

En 1803, el virrey D. José de Iturrigaray encargaba al Consulado de Veracruz la construcción del camino Perote-Veracruz, disponiendo que se aplicara para esta obra el derecho del peaje y los sobrantes del Consulado, es decir, la avería.⁴⁶

Como el Consulado de México, este gremio de comerciantes -- vió de inmediato que esos recursos eran insuficientes para realizar la mencionada obra. Así, pues, el Consulado haciendo ésto -- presente al virrey, pidió facultad para solicitar capitales al rédito de 5% anual; esta facultad le fue concedida por real orden de 12 de diciembre de 1803, fecha en que se le autorizó "para tomar a censo todas las cantidades que necesitase para la costosa obra y gastos de puentes y calzadas del camino carretero de que se le había encargado por el Excelentísimo señor virrey D. José de Iturrigaray".⁴⁷

La obra que fue comenzada en abril de 1803 tuvo, como hemos señalado (véase Cap. I, subtítulo 4), un costo total de -- \$ 2. 734, 603. Este cuantioso caudal lo obtuvo el Consulado solicitando capitales a réditos, "que en pesos efectivos le dieron las corporaciones y particulares, con la seguridad e hipotecas especiales del peaje y la avería".⁴⁸

Era la avería por la cédula de erección de 1795 de medio por ciento, pero fue aumentada en otro tanto por la del 16 de noviembre de 1808, y por orden de la regencia de 23 de noviembre de 1811 se agregó otro medio por ciento, con lo cual ascendió el total a uno y medio por ciento.⁴⁹ Cobraba el Consulado la avería porque así estaba ordenado por real cédula de 23 de agosto de 1796.⁴⁹

El peaje lo empezó a recaudar a partir del 13 de mayo de 1803 en virtud de orden del virreinato de 19 de febrero del mismo año, arreglándose para las cuotas a lo que entonces se había prevenido y después a las tarifas aprobadas por el virrey el 25 de mayo de 1805 y 9 de julio de 1806.⁵⁰

Según una estimación del Consulado hecha en 16 de octubre de 1824 había pagado réditos aunque no todos, y amortizado algunos capitales con esos fondos, "quedando vivas ciento veinte y tantas escrituras con valor de 2. 124, 252 pesos, cuyo pago y el de los réditos debería seguir haciéndose con la avería y los peajes".⁵¹

Desde aquel entonces esas rentas pasaron a poder de la comisaría de Veracruz, con la obligación de pagar los réditos y -

los capitales de los acreedores del camino y la reparación de éste; pero no habiéndose cumplido ni con lo uno ni con lo otro, -- mientras duró tal estado de cosas, la consecuencia fue el aumento de la deuda y la destrucción del camino.

La ley de 26 de noviembre de 1827 encargó a la comisión de crédito público el pago de los réditos y el reparo del camino; -- pero tampoco ésta pagó los réditos ni reparó el camino; y éste -- continuó arruinándose, hasta que en 1836 en virtud de las gestiones de los acreedores del camino "se nombró un depositario del peaje con el fin de que todo se invirtiese en la compostura de aquél".⁵²

En 1837, por orden de 22 de marzo se entregó en propiedad a los acreedores nuevamente la administración del camino y el -- producto del peaje, reservándose el gobierno proveer a las reclamaciones que también se le habían dirigido sobre la avería.⁵³ Retornamos, pues, en este caso a la situación que mantenía el -- Consulado --ahora disuelto y constituido sólo en un grupo que -- mantenía su poder económico--a principios del "siglo XI" en relación con la administración del camino, pero conservando además un poder que le daba la deuda a su favor, y que cada vez aumentaba.

En suma, la inversión de capitales efectuada por los Consulados de México y Veracruz en la construcción de las dos rutas carreteras que se dirigían a la costa atlántica, la concesión que se les hizo del ramo de pajes --además de la avería al Consulado de Veracruz-- y el consiguiente aumento que se produ-

jo de la deuda y que el gobierno colonial heredó al independiente, fueron factores que sirvieron a los mencionados Consulados para -- subsistir como grupos de poder aún después de ser abolidos (1824) como institutos mercantiles. Como grupos de poder, pudieron esta -- blecer negociaciones con los nuevos gobiernos y adaptarse a las -- nuevas circunstancias. Así por ejemplo, los acreedores del camino Perote-Veracruz, antiguos miembros del Consulado de Veracruz, obtu -- vieron en 1842 el encargo de construir un "camino de hierro" desde Veracruz al río San Juan, y además, de mantener un hospital en el camino Perote-Veracruz.⁵⁴ Todavía, para 1849, estos mismos acreedo -- res mantenían hipotecados el peaje y la avería.

NOTAS-

- 1 Francisco Javier Clavijero, Historia antigua de México, México, Editorial Porrúa, S.A., 1945, vol. II, p. 288, dice - que "los puentes eran de piedra, de vigas o redes" y que - "los de piedra eran a lo que parece muy pocos".
- 2 La clase de los macehuales estaba formada por los labrado-- res, artesanos y por extensión, los comerciantes. Véase so-- bre esto José Miranda, El tributo indígena en la Nueva Espa-- ña durante el siglo XVI, El Colegio de México, México, 1952, p. 24;
- 3 José Miranda, ob.cit., pp. 23-24.
- 4 Ibidem.
- 5 Sobre el trabajo en general en la época colonial véase Char-- les Gibson, ob.cit., p. 225 y ss.
- 6 José Miranda, ob.cit., p. 34.
- 7 Véase Francisco Javier Clavijero, ob.cit., p. 287.
- 8 Sobre el tiempo de los servicios personales del tributo véa-- se José Miranda, ob. cit., p. 33.
- 9 Sobre este punto véase Charles Gibson, ob.cit., pp.155-159.
- 10 Clase alta, intermedia, y submacehual (esclavos, renteros y terrazgueros). Véase Ch. Gibson, ob.cit., pp. 155-159.
- 11 Véase Recopilación de leyes de los reinos de las indias, Ley LIII, tít. VI, Lib. III.
- 12 Ibidem., Ley IV, tít. XVI, lib. IV.
- 13 Véase Eusebio Bentura Beleña, ob.cit., t.I, p.40 del primer foliaje (pp. 1-100).

- 14 Real ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes..., Causa de Policía.
- 15 Véase, por ejemplo, Fuentes para la historia del trabajo..., t. I, pp. 135-36.
- 16 Silvio Zavala, Ensayos..., pp. 158-173.
- 17 AMC., vol. 25, f. 369.
- 18 Véase Cap. I, subtítulos 3 y 4.
- 19 Véase Apéndice I, p. 7.
- 20 Ibidem.
- 21 Véanse Apéndice I, p. 7; AGNM., Caminos y Calzadas, vol. 3,- 7, fs. 62-64 y AMC., vol. 35 (1781-1782), Fs. 28 y ss.
- 22 Ibidem.
- 23 Ibidem.
- 24 Véanse las instrucciones que se dan al receptor de la aduana de Peñuela, situada cerca de la villa de Córdoba, para el cobro del peaje, AGNM., Caminos y Calzadas, vol. 3, exp.7, fs. 57-68.
- 25 Ibidem.
- 26 Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, Historia general de real hacienda, México, Impresa por D. Vicente C. Torres 1853, t. VI, p. 323; AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, 2a. parte, -- exp. 2, F. 24.
- 27 Sobre estas cuotas véase Apéndice I, p. 8.
- 28 Sobre el mejoramiento de la ruta Jalapa-Veracruz durante este período véase Cap. I, subtítulo 4, parágrafo 2.
- 29 Véase la nota 49 del Cap. I.

- 30 Sobre los antecedentes de este cuerpo véase R.S. Smith, --
"Antecedentes del Consulado de México, 1590-1594", en Revis-
ta de Historia de América, XV, 1942, pp. 299-313.
- 31 A. de Humboldt, ob.cit., p. 464, señala que este Consulado --
empezaba a salir por entonces de la inacción de que por mu-
cho tiempo se le había acusado.
- 32 Véase Cap. I, subtítulo 4.
- 33 AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, 2^a parte, exp. 15, f. 36 r.
- 34 Ibidem.
- 35 Ibidem.
- 36 Ibidem, exp. 12, f. 22.
- 37 Véase supra.
- 38 AGNM., Fomento-Caminos, vol. 7, exp. 96, f.2.
- 39 AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, 2^a parte, exp. 15, f.9.
- 40 AGNM., Historia, vol. 338, exp. 1, f.38; exp. 2, f.88 y ss.
- 41 AGNM., Fomento- Caminos, vol. 6, 2^a parte, exp. 12, f. 22.
- 42 Ibidem., Puebla estuvo sin comunicación con la ciudad de Mé-
xico desde 1811 hasta julio de 1816 por haber destruido los
insurgentes el famoso puente de Tasmelucan. Sólo los costes
de reparación de esta obra ascendieron a \$ 10,000.
- 43 AGNM., Fomento-Caminos, vol. 6, 2^a parte, exp. 14, f.32 y ss.
- 44 Ibidem., exp. 15, f. 35.
- 45 Ibidem.
- 46 Exposición dirigida al Congreso general por la comisión de
acreedores al camino de Perote a Veracruz, México, Impren-
ta de Ignacio Cumplido, 1849, p. 16.

- 47 Ibidem., pp. 15-16.
48 Ibidem., pp. 16-17.
49 Ibidem., p. 17.
50 Ibidem., loc.cit..
51 Ibidem., pp. 17-18.
52 Ibidem., p. 18.
53 Ibidem., p. 19.
54 Ibidem., loc. cit.
55 Ibidem., loc.cit.

C A P I T U L O V I I

TRAFICO COMERCIAL A TRAVES DEL CAMINO MEXICO-
VERACHUZ A FINES DE LA EPOCA COLONIAL. TIEM-
PO-DISTANCIA Y PRECIOS DE TRANSPORTE.

Hasta ahora el estudio del comercio interno de la sociedad colonial mexicana ha sido descuidado. En primer lugar porque el cultivo de la historia económica en México; como en los demás países latinoamericanos, es muy reciente; en segundo, porque el comercio exterior, por su enorme importancia durante aquella época, ha atraído con mayor fuerza la atención de las personas interesadas en estos temas; y en tercer lugar, porque su estudio resultaría muy largo y penoso debido sobre todo a lo disperso y a lo escaso de las fuentes. En fin, sea cual fueren los motivos de su descuido, lo cierto es que desconocemos por ahora cual fue su desarrollo cuantitativo a lo largo de la época colonial. Esto explica porqué aún persiste la idea de que ese comercio era casi nulo o que se reducía a los artículos de primera necesidad,¹ a pesar de que para fines de dicho período es conocido que tanto la agricultura como las manufacturas, y sobre todo la población, experimentaron un crecimiento sostenido. Esto último parece indicar, que hubo también un crecimiento del mercado interno.

El camino México-Veracruz está íntimamente vinculado al comercio exterior e interior de la Nueva España. Su vinculación -- con el primero es de sobra conocida, no así con el segundo. Esta última parte intenta, entre otras cosas, destacar esta vinculación mediante la valuación de los productos de comercio interno que transitaban por dicho camino a fines del período colonial.

- 1.- Tráfico comercial interno a través del camino México-Veracruz a fines del período colonial.

otro, la exportación e importación por Veracruz en 22 y 15 millones de pesos respectivamente, lo que hacía un total de 37 millones de pesos.² Entre las exportaciones Humboldt no incluía el tabaco que procedía de los distritos de Orizaba y Córdoba y que valoraba en más de $7\frac{1}{2}$ millones de pesos,³ puesto que se consumía por completo en el país. Del azúcar que procedía de las mismas localidades que el tabaco, de la intendencia de Puebla: de Cuatla Amilpas; del oeste del Nevado de Toluca y del sur de Cuernavaca; de los llanos de San Gabriel, de los alrededores de Celaya, Salvatierra y Pénjamo y Valle de Santiago; de la intendencia de Valladolid y del Suroeste de Pátzcuaro y Tecolotlán, sólo se exportaban $5\frac{1}{2}$ millones de kilogramos con un valor de 1.300,000 pesos;⁴ el consumo interno, según Humboldt rebasaba los 16 millones de kilogramos,⁵ lo que da (teniendo en cuenta que $5\frac{1}{2}$ millones de kilogramos equivalían a 1.300,000 pesos) un valor aproximado de 3.900,000 pesos y una producción total de 22.000,000 de kilogramos que equivalían a 5.200,000 pesos. De los 3,900,000 pesos de azúcar consumidos dentro del país, creemos que 2.000,000 bien podían provenir de las regiones de Orizaba y Córdoba. Ahora bien, sumados a estos 2.000,000 los $7\frac{1}{2}$ en que Humboldt valoraba la producción del tabaco, tenemos ya un total de 9,500,000 de pesos que provenían de productos de comercio interno.⁶ Si a estos $9\frac{1}{2}$ millones agregamos, además, las manufacturas de algodón que la intendencia de Puebla producía para el comercio interno, en tiempo de paz, y cuyo valor era de 1.500,000 pesos,⁷ la suma se eleva a 11.000,000 pesos. La producción del algodón procedente de la costa de Sotavento (principalmente de Tlalixcoyan, que abas

tecia a los centro obrajeros de la intendencia de Puebla); la de la cochinilla consumida en el interior; la de jabón y cueros curtidos no exportados producidos por la ciudad de Puebla (producciones sobre las cuales Humboldt no proporciona su valor en pesos), es posible que elevaban aún más la cifra anteriormente dada al comercio interno, cuando menos a cerca de 12.000,000 de pesos a principios del siglo XIX.

Al lado de ese comercio interno que transitaba por el camino México-Veracruz y que por la importancia de los productos que comprendía ha quedado constancia de él y puede ser valorado cuantitativamente -aún cuando sólo sea a fines del período colonial-, transitaban también en esa época los productos de los pequeños pueblos cercanos al camino México-Veracruz. Este comercio interno no puede ser valuado cuantitativamente dada la escasez de datos y su pequeña importancia. Sin embargo, puede apreciarse su desarrollo por la variedad de los productos objetos de comercio. Para ello tomaremos como indicadores algunos de los pequeños pueblos de la intendencia de Veracruz.

A fines de la época colonial Xicochimalco, pueblo situado en el camino que comunicaba a Jalapa con la Villa de Córdoba, y que no era otro que el viejo Xico, con una población de 3,309 -- compuesta por españoles, indios y castas, producía maíz, frijol y frutas en abundancia.⁸ Los excedentes de estos productos eran vendidos por sus habitantes en pueblos cercanos. San Salvador, pueblo muy próximo al de Jalapa y con una población de 629 habitantes "entre indios y algunos de razón", se dedicaba al comercio de maderas, tablazón, viquerías y cargón de fragua.⁹ Es pro

bable que ~~todas~~ estos productos fueran vendidos por los comerciantes de San Salvador en el pueblo de Jalapa, dada su proximidad y el mayor mercado que podía existir en él para dichos productos, - abasteciéndose a su vez allí de aquellos otros que necesitaban.-- El pueblo de San Miguel del Soldado, situado entre el camino que comunicaba a Jalapa con Perote, con una población de 301 habitantes "entre indios y de razón", se dedicaba en pequeña medida a la crianza del ganado lanar.¹⁰ El pueblo de Naolingó, cabecera de curato y con una población de 1524 españoles, producía verduras, - maíz, frijol y criaba toda clase de ganado.¹¹ Todo esto permite - entrever, aunque de manera fragmentaria, la tendencia a producir a nivel local para un mercado interno en desarrollo. Tendencia - que puede ser apreciada con mayor claridad en el caso de productos de mayor demanda como el tabaco y la caña de azúcar. Gracias a esta circulación de productos el camino México-Córdoba-Orizaba-Veracruz pudo adquirir a fines del siglo XVIII una importancia - que hasta entonces no había llegado a alcanzar, sobrepasando su tráfico comercial al efectuado a través del de Jalapa.¹²

2. Tiempo-distancia y precios de transporte.

Para fines del siglo XVI, López de Velasco estimaba la -- distancia entre México y Veracruz por el "camino de las ventas" y la ruta por Jalapa, en 66 leguas poco más o menos.¹³ En 1793, el segundo Conde de Revillagigedo la estimaba, en cambio, en 80 leguas.¹⁴ ¿Es posible, en consecuencia, pensar que el camino México-Veracruz era más recto, y por tanto, más corto en el siglo XVI que en el XVIII? No. A nuestro juicio la estimación de López de -

Velasco es equivocada, puesto que el itinerario, que él mismo describe, seguía siendo el mismo en el siglo XVIII, y la estimación del segundo Conde de Revillagigedo está fundamentada por cálculos hechos por ingenieros y prácticos de su época. En todo caso, la distancia debió de ir disminuyendo con el transcurso del tiempo, por las rectificaciones que se hicieron en el trazo, y no aumentando como puede pensarse si se parte del dato de Velasco. En suma, si hubo una disminución de la distancia que existía de México a Veracruz entre el siglo XVI y el XVIII, carecemos hasta ahora de datos para comprobarlo.

Sin embargo, puede decirse que durante la segunda mitad del siglo XVIII hubo varios intentos encaminados a reducir esa distancia. La idea de aprovisionar rápidamente a la Plaza de Veracruz y a las fortalezas de la Habana con pertrechos militares o víveres en caso de un ataque extranjero, estuvo muy presente en la mente de los últimos virreyes.¹⁵ De ahí la búsqueda de un camino corto. Así, por ejemplo, el Marqués de Cruillas, en 1762-63 ordenó que el alcalde mayor de Jalapa, D. Antonio Primo de Rivera, practicase "la diligencia de reconocer camino más recto y fácil de allanar hasta Veracruz"¹⁶ Un poco más tarde, el virrey D. Martín de Mayorga y su sucesor, D. Matías de Gálvez, encomendarían a D. Diego García Panes a la sazón teniente de artillería, el reconocimiento de los caminos que comunicaban a México con Veracruz en vistas a mejorarlos y a disminuir sus distancias.¹⁷ Este ingeniero observaba que la distancia que existía entre México y Veracruz por la Antigua, Jalapa, Perote, Huamantla, Apizaco, Calpulalpa, Tototlán y la calzada de Guadalupe era de 89 leguas y 2,098 varas caste

llanas;¹⁸ y desde Veracruz por Jamapa, Esferilla, La Laja, Cotaxtla, San Juan de la Punta, San Lorenzo, Córdoba, Orizaba, Los Reyes hasta México de 83 leguas,¹⁹ por lo que proponía la reparación del camino que desde Veracruz cruzaba por el Paso del Licenciado en Jamapa, serranía de la Defensa, Villa de Córdoba hasta México, y que era sólo de 76 leguas y 2,512 varas castellanas, "resultando este camino respecto del [de 89 leguas]... más corto doce leguas 4556 varas que son cerca de trece leguas ..." ²⁰ Si se comparan estas distancias con la proporcionada por Revillagigedo se podrá apreciar una reducción de ellas en los últimos años de la colonia.

Respecto al tiempo, Revillagigedo expresaba que las 80 leguas en que él valoraba la distancia entre México y Veracruz se recorrerían en 22 días en tiempo de secas, y en 31 en tiempo de lluvias.²¹ No poseemos datos para otras épocas.

El problema del tiempo-distancia en el camino México-Veracruz está conectado con los precios de transporte, los cuales sufrieron fluctuaciones bruscas, sobre todo en el siglo XVI. En los orígenes de la colonia, cuando se resentía gran escasez de medios de transporte, el precio pagado por carga de 10 arrobas transportada desde México a Veracruz o viceversa llegó a su punto más alto. En 1526-27 el precio era de 25 pesos de oro.²² En cambio, para 1529-30 y 31 el precio fluctuaba en 10-15-18 y 20 pesos de oro por igual carga.²³ A partir de 1531, al iniciarse el uso de carros y carretas y al experimentarse un aumento relativo del transporte animal, el precio se estabilizó en 10 pesos de oro.²⁴ Para 1793 el precio por igual transporte ascendió a 11 pesos,²⁵ y es proba

ble que se redujera a fines del siglo XVIII y principios del XIX gracias a la construcción de las rutas carreteras llevadas a cabo por los Consulados.

CONCLUSIONES.

El desarrollo y mejoramiento del camino México-Veracruz está vinculado al desarrollo del comercio exterior de la Nueva España durante toda la época colonial. En gran parte, los intentos - que se hicieron por mejorarlo dependieron del servicio que prestaba al comercio exterior. Sin embargo, prestó también un gran servicio el desarrollo económico regional, y éste no ha recibido la - atención que merece. El hecho de que a fines de la colonia se intentó su moderna construcción por las regiones tabaqueras y azucareras de Orizaba y Córdoba, se debe fundamentalmente al interés - del gobierno colonial por convertir a esas regiones en poderosos centros agrícolas e industriales.

Además de su importancia económica, el camino México-Veracruz tuvo también una importancia social y estratégica. Esta última se muestra plenamente en la segunda mitad del siglo XVIII y en los primeros años del XIX, esto es, cuando aparecen conflictos externos e internos de importancia.

Los abusos provenientes del servicio personal para la construcción de caminos, puentes, mesones y ventas, así como los que procedían del abastecimiento de estas últimas y del de aquéllos, fueron la causa principal de las protestas que las comunidades - indígenas elevaron ante las autoridades coloniales en la primera mitad del siglo XVI con motivo del paso del camino por sus pueblos. La escasez de medios de transporte material y animal en los orígenes de la colonia, por otra parte, fue uno de los factores que obligó al grupo dominante a servirse en grado extremo de los

tamemes o cargadores indígenas, extendiéndose su uso hasta principios del siglo XVII.

La escasez de mano de obra que se experimentó en la construcción de las dos rutas carreteras del camino México-Veracruz a fines del período colonial, contribuyó, entre otras cosas, a agudizar los conflictos entre las diferentes clases de la sociedad colonial al contraponerse mentalidades e intereses diferentes.

El manejo del peaje por los Consulados de México y Veracruz fue uno de los medios que sirvieron a éstos para perpetuarse como grupos de poder después de que fueron abolidos (1824) como institutos mercantiles.

A fines de la época colonial, el comercio interno de la Nueva España experimentaba un lento pero firme proceso de crecimiento, principalmente en aquellos poblados que estaban comunicados por caminos carreteros.

NOTAS .-

- 1 Véase al respecto Justo Sierra et al, México, su evolución social, México, J. Balleasca y Compañía, ed., 1901, T. II, - Parte Cuarta: la evolución mercantil, Cap. I, p. 173.
- 2 A. de Humboldt, op.cit., p. 472.
- 3 Ibidem., p. 297.
- 4 Ibidem., p. 472.
- 5 Ibidem., pp. 285-87.
- 6 Desgraciadamente no contamos por ahora con otra fuente que nos permita corroborar estos datos. En un principio habíamos pensado que servirían para ello las cuentas que existen sobre peajes en este ramo y en el Archivo General de la Nación. Sin embargo, pocas de ellas proporcionan el número de cargas y, además, no son seriadas. Sobre estas -- cuentas véase AGNM, Peajes vols. 3 y 6.
- 7 Humboldt, op.cit., p. 451.
- 8 AGNM., Historia, vol. 338, exp. 1, f.51.
- 9 Ibidem., f.52.
- 10 Ibidem., F. 51.
- 11 Ibidem., F. 52.
- 12 Véase, por ejemplo como indicador, lo que producía de peaje en 1823 el camino de Orizaba: AGNM., Fomento-Caminos, vol.7, exp. 96, F.2.
- 13 Juan López de Velasco, op.cit., p. 192.
- 14 Boletín del Archivo General de la Nación, México, I:2 (no - ✓ viembre-diciembre), p. 208.
- 15 Sobre este punto véase Apéndice I, F. 53.
- 16 Véase Apéndice I.

- 17 Ibidem., F. 111.
- 18 Ibidem., Loc.cit.
- 19 Ibidem., Fs.64-65 y 111.
- 20 Ibidem., F. 111.
- 21 Boletín del Archivo General de la Nación, p. 208.
- 22 Actas de Cabildo, Lib. 1, 1524-29, p. 108.
- 23 Ibidem., Lib. II, 1529-32, p. 83
- 24 Ibidem., Loc. cit.
- 25 Boletín del Archivo General, p. 208.

- ACOSTA SAIGNES, MIGUEL, El comercio de los aztecas. Tesis mecanografiada. México, 1945, 250 pp.
- AGUADO, LEONARDO, Vida del beato Sebastián de Aparicio, segunda edición aumentada con dos apéndices. Puebla, 1950. 268 pp.
- AGUILAR, FRANCISCO DE, Historia de la Nueva España, Alfonso Teja Zabre, ed. México, 1938.
- ALMONTE, JUAN NEPOMUCENO, Guía de forasteros, México, Imprenta de I. Cumplido, 1852.
- AJOFRIN, FRANCISCO DE, Diario del viaje que hizo a la América en el siglo XVIII el P. Fray ..., México, Instituto Cultural Hispano Mexicano, 1964, 2 vols.
- ARCILA PARIAS, EDUARDO, El siglo ilustrado en América. Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España, Caracas, Ediciones del Ministerio de Educación, 1955.
- El real consulado de Caracas, Caracas, Universidad Central de Venezuela, 1957
- ARRONIZ, JOAQUIN, Ensayo de una historia de Orizaba, Estudio preliminar de Leonardo Pasquel, México, Editorial Citlaltepetl, 1952, 2 vols.
- BARRIO LORENZOT, FRANCISCO DEL, El Trabajo en México durante la época colonial: ordenanzas de gremios de la Nueva España. Genaro Estrada, Ed. México, 1921.
- BAZANT, JAN, "Evolución de la industria textil poblana (1554-1845)", Historia Mexicana, XIII: 4 (abril-junio, 1964), pp. 473-516.
- BENITEZ, José R., HISTORIA Gráfica de la Nueva España, México, editada por la Cámara Oficial Española de Comercio en los Estados Unidos Mexicanos, 1929.
- BLOM, FRANZ, "Commerce, Trade and Monetary units of the Maya", Middle American Research Series, núm. 4, 1932.
- BOLETIN DEL ARCHIVO GENERAL DE LA NACION, México, I : 2 (noviembre-diciembre, 1930), II : 1 (enero-febrero, 1931), II : 2 (marzo-abril, 1931; XIV: 1, 1943; XVIII:3, 1947.

- BOSE, WALTER L.B., "Orígenes del correo terrestre en México", Revista de Historia de América, núm. 23 (junio 1947), pp. 55-103.
- BOWMAN, J.N., "The Vara de Burgos", Pacific Historical Review, XXX, 1961, pp. 17-21.
- BREVE COMPENDIO DE LA VIDA DEL BEATO SEBASTIAN DE APARICIO, LEGO PROFESO DEL ORDEN DE MENORES OBSERVANTES DE SAN FRANCISCO, DE LA PROVINCIA DEL SANTO EVANGELIO DE MEXICO, Anónimo, Archivo de Historia del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ms. de la Colección Gómez de Orozco (núm. de cat. 63) fs. - 171-190.
- BUSHNELL, DAVID, "El Marqués de Branciforte", Historia Mexicana, II:3 (enero-marzo, 1953), pp. 390-400.
- BUSTAMANTE, CARLOS C., El Lazareto de Ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima, 1773, Buenos Aires, Ediciones Argentinas Solar, 1942.
- CALDERON DE LA BARCA, MARQUESA DE, LA VIDA EN MEXICO, Prólogo y selección de Antonio Acevedo Escobedo, México, Secretaría de Educación Pública, 1944.
- CALDERON QUIJANO, JOSE ANTONIO, Historia de las participaciones en Nueva España, Sevilla, 1953.
- "Ingenieros militares en Nueva España", Anuario de Estudios Americanos, 1949, vol. 6 pp. 1-72.
- CARRERA STAMPA, MANUEL, "El sistema de pesos y medidas colonial", Memorias de la Academia Mexicana de la Historia, XXVI : 1 - (enero-marzo, 1967), pp.1-37.
- CERVANTES, MANUEL, "El derecho mercantil terrestre de la Nueva España", REVISTA GENERAL DE DERECHO Y JURISPRUDENCIA, I, México, 1930, pp. 235-281.
- CERVANTES DE SALAZAR, FRANCISCO, CRONICA DE LA NUEVA ESPAÑA, Madrid, 1914.
- CHAUNU, PIERRE, "Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVIII", HISTORIA MEXICANA, IX (abril-junio 1960), pp. 521-557.

- CHAVEZ OROZCO, LUIS Y ENRIQUE FLORESCANO, Agricultura e Industria textil de Veracruz, siglo XIX, México, Universidad Veracruzana (Fuentes para la Historia Económica y Social de Veracruz, núm. 1), 1965.
- CHEVALIER, FRANÇOIS, Significación social de la fundación de la Puebla de los Angeles, Puebla, Ediciones del Centro de Estudios Históricos de Puebla, 1957.
- COLECCION DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DE MEXICO, Joaquín García Icazbalcoeta, Ed., México, 1858-66, 2 vols.
- COLECCION DE DOCUMENTOS INEDITOS RELATIVOS AL DESCUBRIMIENTO, CONQUISTA Y ORGANIZACION DE LAS ANTIGUAS POSESIONES ESPAÑOLAS DE AMERICA Y OCEANIA, SACADOS DE LOS ARCHIVOS DEL REINO, Y MUY ESPECIALMENTE DEL DE INDIAS, el título varía, 1864-84, 42 vols.
- CORTES, HERNAN, CARTAS Y DOCUMENTOS, Editorial Porrúa, S.A., 1963.
- COSIO VILLEGAS, DANIEL ET AL, Historia Moderna de México: La República Restaurada, la vida económica, México, Editorial Hermes, 1955.
- ESPINOLA, CONRADO, Fray Sebastián de Aparicio; primer caminero mexicano, México, Editorial Jus, 1959.
- ESPOSICION DIRIGIDA AL CONGRESO GENERAL POR LA COMISION DE ACREEDORES AL CAMINO DE PEROTE A VERACRUZ, PIDIENDO NO SE COMPRENDAN EN LAS MEDIDAS PROPUESTAS POR LA COMISION DE CREDITO PUBLICO DE LA CAMARA DE DIPUTADOS, LAS HIPOTECAS DEL PEAJE Y LA AVERIA QUE ESPECIALMENTE ESTAN CONSIGNADAS A LOS MISMOS ACREEDORES, México Imprenta de I. Cumplido, 1849.
- FABIAN DE PONSECA Y CARLOS DE URRUTIA, Historia General de Real Hacienda, México, Impresa por D. Vicente C. Torres, 1853, 6 vols.
- FLORESCANO, ENRIQUE, El movimiento de los precios del maíz en Nueva España, y sus consecuencias económicas y sociales, 1708-1810, de próxima publicación.
- GALVAN RIVERA, MARIANO, Guía del forastero, Imprenta de Mariano Ariosto, 1832, 225 pp.
- GEMELLI CARRERI, Viaje a la Nueva España, México, Libro-Mex. Editores- (Biblioteca Mínima Mexicana, 14), 1951, 2 vols.

- GIBERT, Rafael, "La paz del camino en el derecho mediaval español", Anuario de Historia del Derecho Español, XXVII-XXVIII, 1957-58, pp. 831-52.
- GIBSON, CHARLES, Los aztecas bajo el dominio español (1519-1810), traducción de Julieta Campos, México, siglo XXI, 1967.
- GLANTZ, MARGO Y XAVIER TAVERA, Viajes en México, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1964, 2 vols.
- GOMEZ DE CERVANTES, GONZALO, La vida económica y social de Nueva España al finalizar el siglo XVI, Alberto María Carreño, Ed. México, 1944.
- GONZALEZ DE COSSIO, FRANCISCO, Xalapa, Breve Reseña Histórica, México, 1957.
- GUTIERREZ DE MEDINA, CRISTOBAL, Viaje del Virrey Marqués de Villena, Introducción y notas de Manuel Romero de Terreros, México, Imprenta Universitaria, 1947.
- HUMBOLDT, ALEJANDRO DE, Ensayo político sobre el reino de la Nueva España, México, Editorial Porrúa, S.A. (Colección "Sepan Cuantos ...", núm. 39), 1966.
- IOAZA, FRANCISCO A., Conquistadores y Pobladores de Nueva España; Diccionario autobiográfico sacado de los textos originales, Madrid, Imprenta de "El Adelantado de Segovia", 1923, 2 vols.
- INSTRUCCION DEL VIRREY MARQUES DE CROIX QUE DEJA A SU SUCESOR ANTONIO MARIA BUCARELI, Norman F. Martin, Ed. México, 1960.
- INSTRUCCION RESERVADA QUE DIO EL VIRREY D. MIGUEL JOSE DE AZANZA A SU SUCESOR D. FELIX BERENGUER DE MARQUINA, México, Editorial Jus, 1960.
- INSTRUCCIONES QUE LOS VIRREYES DEJARON A SUS SUCESORES, México, 1867.
- LERDO DE TEJADA, MIGUEL, Ajuntés Históricos de la Heroica Ciudad de Veracruz, México, Imprenta de I. Cumplido, 1850-58, 3 vols.
- LEYBA, FRAY DIEGO DE, Virtudes y Milagros en vida y muerte del venerable Fray Sebastián de Aparicio, Sevilla, 1687.

- LOPEZ PORTILLO, JOSE, "El comercio y los caminos en la época colonial", Memorias de la Academia Mexicana de la Historia, XI, 1952, pp. 105-108.
- LOPEZ SARRELANGUE, DELFINA, "Población indígena de la Nueva España en el siglo XVIII", Historia Mexicana, XII (abril-junio, 1963), pp. 516-530.
- "Los festejos de la toma de posesión del Virrey Venegas", - Anuario de Historia (UNAM), I, 1961, pp. 75-80.
- LOPEZ DE VELASCO, JUAN, Geografía y descripción universal de las Indias, Justo Zaragoza, Ed. Madrid, 1894.
- LOPEZ DE VILLASEÑOR, PEDRO, Cartilla vieja de la nobilísima ciudad de Puebla (1781), México, Imprenta Universitaria, 1961.
- MIRANDA, José, El tributo indígena en la Nueva España durante el siglo XVI, México, El Colegio de México, 1952.
- LAS Ideas y las instituciones políticas mexicanas. Primera parte 1521-1810, México, 1952.
- "Notas sobre la introducción de la mesta en la Nueva España", Revista de Historia de América, VII (junio y diciembre, 1944), pp. 1-26.
- MOLINA ENRIQUEZ, ANDRES, La reforma y Juárez, Estudio histórico - sociológico, México, Tipografía de la viuda de Francisco Díaz de León, 1906.
- MORA, JOSE MARIA LUIS, México y sus revoluciones, Edición y prólogo de Agustín Yáñez, México, Editorial Porrúa, 1950, 2 vols.
- MORENO TOSCANO, ALEJANDRA, "Tres problemas en la geografía del maíz 1600-1624", Historia Mexicana, XIV : 4 (abril-junio 1965) pp. 631-655.
- OROZCO Y BERRA, MANUEL, Historia Antigua y de la conquista de México, Gonzalo A. Esteva, Ed. 1880, 4 vols.
- OROZCO, ENRIQUE, La evolución de la legislación mercantil en la República, México, 1911.
- ORTEGA Y MEDINA, JUAN, "Humboldt por los caminos de México", Caminos de México, Revista Goodrich Buzkadi núm. 36, México, 1963.

- ORTIZ VIDALES, SALVADOR, La arriería en México, México, Instituto Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía, 1929.
- PALACIO MAGAROLA, LUCAS DE, Mesones y ventas de la Nueva España, México, Editorial Prisma, 1944.
- PASQUEL, LEONARDO, Perfiles de Xalapa, mosaico histórico, México, Ediciones Logos, 1949.
- RAMIREZ CABAÑAS, JOAQUIN, La ciudad de Veracruz en el siglo XVI, México, Imprenta Universitaria, 1943.
- POWELL, PHILIP WAYNE, Soldiers indians and silver, the northward advance of New Spain, 1550-1600. Berkeley and Los Angeles, - University of California Press, 1952.
- RELACION DE VARIOS VIAJEROS INGLESSES EN LA CIUDAD DE MEXICO Y OTROS LUGARES DE LA NUEVA ESPAÑA, SIGLO XVI, Joaquín García - Icazbalceta, Recop., Madrid, 1963.
- REPRESENTACIONES DEL ESTADO DE PUEBLA PARA REDIMIRSE DE LA ONEROSA CONTRIBUCION DE PEAGES CONCEDIDA A LOS EMPRESARIOS QUE CONTRATARON LA COMPOSICION DEL CAMINO DE LA MISMA CIUDAD A PEROTE, A CONSECUENCIA DEL DECRETO DE 29 DE MARZO DE 1834, Puebla, Imprenta del Gobierno, 1835.
- RIVERA CAMBAS, MANUEL, HISTORIA ANTIGUA Y MODERNA DE JALAPA Y DE LAS REVOLUCIONES DEL ESTADO DE VERACRUZ; México, Imprenta de I. Cumplido, 1869-71.
- RODRIGUEZ, JOSE MANUEL, Vida prodigiosa del V. siervo de Dios, Fray Sebastián de Aparicio, religioso lego de la regular observancia de N. S. P. S. Francisco, e hijo de la provincia del Santo Evangelio, México, Imprenta de Phelipe de Zuñiga y Ontiveros, 1769.
- ROMANO, RUGGIERO, Cuestiones de Historia económica latinoamericana, Caracas, Venezuela, Publicaciones de la Escuela de Historia, Serie : varia, vol. II, 1966.
- ROSENBLAT, ANGEL, La población indígena y el mestizaje en América, Buenos Aires, Nova, 1954, 2 vols.
- La población de América en 1492, viejos y nuevos cálculos, México, El Colegio de México, 1967.
- RUIZ MEZA, VICTOR, Los arrieros, México, Editorial Vargas Rea, 1946.

- SIERRA, JUSTO, México, su evolución social: las comunicaciones y la evolución mercantil, México, J. Balleasca y Compañía, Ed. 1901, T. II.
- SMITH, R. S., "The institution of the Consulado in New Spain", The Hispanic American Historical Review, XXIV, 1944, pp.62-83.
- "The Puebla Consulado, 1821-1824", Revista de Historia de América, XXI, 1946, pp. 19-28.
- "Antecedentes del Consulado de México, 1590-1594", Revista de Historia de América, XV, 1942, pp. 299-313.
- The Spanish Guild Merchant: a History of the Consulado, 1250-1700, Duke University Press, Durham, North Carolina, 1940.
- SCHAFER, ERNESTO, "Comunicaciones marítimas y terrestres en las Indias españolas", Anuario de Estudios Americanos, III, 1946, pp. 969-983.
- THOMPSON, J. ERIC, "Comunicaciones y comercio de los antiguos mayas", Anales de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala, VI : 1, 1929.
- TOSCANO, SALVADOR, "Una empresa renacentista de España: la introducción de cultivos y animales domesticos en México", Cuadernos Americanos, enero-febrero, 1946, pp. 143-58.
- TORRES LANZAS, Pedro, Relación descriptiva de los mapas, planos, &, de México y Florida existentes en el Archivo General de Indias, Sevilla, 1900.
- TRENS, MANUEL B., Historia de Veracruz, Jalapa-Enríquez, 1947, 2 vols.
- VAZQUEZ DE ESPINOZA, FRAY JUAN, Descripción de la Nueva España en el siglo XVII, México, Editorial Patria, 1944.
- VILLAR, CELSO DEL, "Caminos Coloniales", Caminos de México, México, núm. XX, 1956.
- VALLE, JUAN N. DEL, Guía de Forasteros de la Capital de Puebla, Puebla, Imprenta del Editor, 1852.
- VIDA DEL B. SEBASTIAN DE APARICIO, RELIGIOSO LEGO DE LA REGULAR OBSERVANCIA DE SAN FRANCISCO E HIJO DE LA PROVINCIA DEL SANTO EVANGELIO DE MEXICO, Anónimo, siglo XVIII, Archivo Histórico del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ms. de la Colección Gómez de Orozco (núm. de cat.63), fs.1-165.

- VILLA SANCHEZ, FRAY JUAN, Puebla sagrada y profana, Puebla, Impreso en la Casa del ciudadano José María Campos, 1835.
- VILLA-SEÑOR Y SANCHEZ, JOSEPH ANTONIO, Theatro americano. Descripción general de los reynos y provincias de la Nueva España, y sus jurisdicciones. (Edición facsimilar), México, Edición Nacional, 1952, 2 vols.
- VERLINDEN, CHARLES, Précédents médiévaux de la colonie en Amérique, México, 1954.
- XIMENEZ, MATSO, Colección de estampas que representan los principales pasos, echos y prodigios del Bto. Fray Sebastián de Aparicio, religioso franciscano de la Provincia del Santo Evangelio de México, México, Ecuador O' O' O", 1964.
- ZAVALA, SILVIO, "Los aspectos geográficos en la colonización del Nuevo Mundo", Revista Geográfica, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, s/f.
- "La libertad de movimiento de los indios de Nueva España", Memoria de El Colegio Nacional, II:2, 1947, pp. 103-163.
- Ensayos sobre la colonización española en América, Buenos Aires, Emecé Editores, S.A., 1944.
- "Los orígenes coloniales del peonaje en México", El Trimestre Económico, X:4 (enero-marzo 1944), pp. 711-748.
- "Aspectos económicos y sociales de la colonización en América" Memoria de El Colegio Nacional, III:10, 1955, pp. 73-88.
- ZERON ZAPATA, MIGUEL, La Puebla de los Angeles en el siglo XVII, crónica de la Puebla, México, Editorial Patria, S.A., 1945.

DESCRIPCION DE LOS CAMINOS QUE DESDE LA PLAZA
DE VERACRUZ SE DIRIGEN A MEXICO POR DISTINTOS
RUMBOS.

TRAZALES DE CAMINO QUE SE PROPONEN POR MAS
RECTOS Y COMODOS.

CALCULOS PRUDENCIALES DE COSTOS Y BENEFICIOS CONTE-
NIDO EN ESTA REPRESENTACION Y EN PLANOS Y PER-
FILES SEPARADOS.

POR DON DIEGO PARES Y ABELLAS, CAPITAN DEL REAL
CUERPO DE ARTILLERIA Y COMISIONADO POR EL SUPE-
RIOR GOBIERNO DE ESTE REINO.

Al Excelentísimo Señor

Don Matías de Gálvez, teniente general de los reales ejércitos, virrey, gobernador y capitán general de esta Nueva España, presidente de su Real Audiencia. Superintendente General de Real Hacienda. Presidente de la Junta de Tabaco, conservador de este ramo y subdelegado general del establecimiento de correos marítimos en todo el Reino.

Excelentísimo Señor.

Señor:

El allanamiento, firmeza y buena dirección de caminos, puentes, calzadas y demás obras públicas que presenta la necesidad según la disposición del terreno en un reino, en todos tiempos las naciones más cultas y repúblicas mejor gobernadas, han mirado como máxima de buen gobierno e interés del Estado atender a este bien común de los vasallos libertándolos de las incomodidades y trabajos que los caminantes tienen, ya por la aspereza de los montes, ya por los pasos de ríos crecidos, y ya por pantanos y arenales que preciasadas las gentes a pasar por ellos, el trato y comercio no es tan frecuente, degen los frutos, se arriesgan a continuar averías, los efectos se fatigan y exponen los hombres sus vidas y se inutilizan las bestias.

La misma necesidad y el recíproco trato de las gentes hace creer daría principio al allanamiento de caminos ósodos, calzadas y seguridad de los demás pasos, proporcionando por este medio facilitar las distancias que las separan, pues si

así no fuese, el primor de la arquitectura y de otras artes no pasaría de la vista de sus artífices y moradores y como en cácel estaría oculta a los demás vivientes, en este reino se experimenta, pues hay bellos pueblos y hermosos templos que apenas los ven otros que los mismos que los habitan por la aspereza y peligros de los caminos.

Así nadie dudará que los caminos cómodos son medio para la comunicación de las gentes mas apartadas, proporcionan, facilitan de un pueblo a otro cuanto exige la necesidad de la vida, la propia y común felicidad, libran de riesgos y peligros a los caminantes pero si los caminos se mantienen quebrados, incómodos y arriesgados como hasta aquí se ha experimentado en esta Nueva España, por eso transitan las gentes por pura necesidad, pensionados a sufrir el continuo quebranto de sus personas, el desmérito de sus bienes y la inutilidad de los animales como se lo ha hecho ver la larga experiencia de veintiocho años que sirvo al rey de oficial de artillería en este reino y en comisiones del real servicio en que ha sido preciso reconocer sitios, caminos y poblaciones y demás en la costa de Veracruz y dirección de aquella plaza a esta capital.

A los romanos se da el primer lugar de ser los que hicieron famosos caminos, calzadas y otras obras públicas. La política de aquella grande república en su prosperidad tan inclinada al bien y amor de la patria cuanto ambiciosas del dominio universal atendió a la magnificencia de semejantes obras, referiré algo de ellas según exponen los escritores, también de lo que en nuestros tiempos se ha hecho de caminos, calzadas y demás

obras públicas con particularidad nuestra España por el gobierno feliz de nuestro Rey y señor don Carlos Tercero (que el cielo prospere) para que se vea que uno de los mayores intereses de una monarquía es facilitar el bien común a los vasallos.

Por los años 442 de la fundación de Roma empezó ésta a trabajar la grande obra de caminos con la magnificencia de su soberanía. De Oriente a Occidente, desde la unión del Tigris con el Eufrates, hasta el extremo de España, había magníficos caminos reales y otros transversales de provincia a provincia y de pueblo a pueblo por donde caminaban lo mismo que dentro de Roma.

Llamó Stacio Reina de los Caminos a la vía Apia. Esta tenía su pavimento enlazado con grandes piedras de cuatro a cinco pies en cuadro, cinceladas y también unidas como las del mejor edificio. También Procopio ponderó la vía Apia y aunque escribió más de ochocientos años después de su erección tan larga distancia de siglos, solo fue para aumentar la admiración de la obra siendo consecuente el cuidado que tendrían los romanos en reparar sus caminos de las quiebras que el continuo tráfico y las inclemencias del tiempo ocasionan sin cuyo esmero no habría camino firme que subsistiese.

La vía Aurelia hecha por dirección de Cayo Aurelio se refiere fue construída el año 512 de Roma, tirada a lo largo desde el mar Tirreno hasta el forum Aureliu y la Flaminia no menos honor dio a su antigua Roma atribuyese a Cayo Flaminio, que muerto en la segunda guerra púnica la continuó su hijo hasta Rimini y viendo el Senado Romano las ventajas y utilidades que

se seguían a la república de esta especie de obras, no solo las continuó sino que en tiempo de Julio César ya se comunicaban con seguridad los pueblos de la Italia, logrando de esta misma utilidad toda la dilatada extensión del imperio y aun le escribe que los caminos que los romanos construyeron en nuestra península medidos todos componían más de siete mil y setecientas leguas de longitud. No se conservaron para nuestros tiempos, pues apenas se encuentran algunos vestigios y famosos puentes obras de romanos.

Es cierto que según la disposición de los sitios y terrenos variarían los romanos el método de asegurar los caminos pero siempre procuraban fuesen cómodos, llanos y seguros, consiguiendo por este arte de política tan grande las ventajas que se prometían. Eran estas la fácil y pronta comunicación con los países más remotos por medio de las postas inventadas por Ciro, el cómodo transporte de víveres y mercaderías, el innumerable concurso de viajeros atraídos por las conveniencias y el número grande de vasallos que subsistían de este trabajo, uno de los mayores intereses al estado de toda monarquía preocupar la gente y ocular vagos por eso los romanos despertaron por todo el imperio la industria, hicieron florecer la agricultura, las artes y el comercio con que extendieron mas su dominio, la fama de su poder y su sabio gobierno.

No menos vemos la aplicación a este género de obras en nuestros tiempos por las naciones más cultas de la Europa. La Francia y la Inglaterra siempre émulas en política y buen gobierno, han hecho renacer las ideas patrióticas de Roma, parti

cularmente la Francia en los famosos y cómodos caminos, diques, y canales, siendo tan celebrados el de Languedoc. La Lorena en obras de caminos ha imitado a los romanos por la presteza y buen orden con que su duque Estanislao ha facilitado cómodamente el tránsito de las gentes desde Nanci hasta los extremos de su Estado en solo el tiempo de cinco años desde el de 1725 hasta el de 1729.

Aun mas debemos eternizar en nuestra memoria y en el amor de nuestros corazones lo que en esta parte hemos visto y vemos los efectos del inmensurable celo, piedad y generosidad de nuestros monarcas con perpetuo recuerdo de sus altas y justas providencias, admirando los crecidos expendios con que el real erario ha costado los caminos construídos en varias partes de España.

El señor don Fernando el Sexto de gloriosa memoria hizo abrir los caminos de Guadarrama, Santander y Navarra abatiendo a sus preceptos reales los riscos y montes más ásperos con el único objeto de que sus vasallos lográsemos la comodidad de buenos caminos.

El Rey nuestro señor don Carlos Tercero (que el cielo prospere para nuestra felicidad) extendiendo sus ideas tan heroicas como lo grande de su corazón mandó que en toda España se allanasen los caminos a beneficio de sus leales vasallos. El camino de Aranjuez es prueba y ensayo de la grandeza de tal monarca, entre los soberbios monumentos de la antigüedad y estímulo de un celo patriótico son dignas del mayor elogio las tres nobles provincias vascongadas que por sí han emprendido la comodidad de caminos en su país, obra tan grande quanto la aspereza y

demérito y retardo de los frutos y tantas bestias de carga y de tiro como se inutilizan: razones que hacen indispensable la recomposición y allanamiento de dichos caminos por interés del Rey, por el honor de sus armas y aun más, por humanidad.

Consecuente a lo mandado por su Majestad, en repetidas reales cédulas, y con miramiento a que los crecidos costos en este reino de allanamiento y recomposición de caminos nunca pudiera soportarlo el real erario, se tomó la justa providencia de establecer el derecho de pasaje que gustoso ha pagado el común y la harrería cuando todos miraban que tan piadosa real detención solo era dirigida al bien común.

Desde el año de 1759, se estableció con dirección a Veracruz por Xalapa en 10. de febrero derecho del pasaje. En 4 de octubre de 1760, se estableció por la Villa de Orizaba el derecho del pasaje del río de la antigua por barcos en 12 de agosto de 1766. El pasaje que se ha cobrado en Orizaba empezó en 6 de julio de 1774 y en 10. de abril de 1781, se dejó a dicha villa solo el de las cargas que allí fuesen dirigidas de México y Puebla y demás interno del reino y se mandó trasladar a villa de Córdoba el cobro de las cargas que siguiesen a Veracruz o tierra caliente. El derecho del mismo pasaje en Xalapa fue establecido en tres de febrero del presente año.

Cuanto se ha pagado por el referido derecho del pasaje desde las fechas citadas y su primer establecimiento desde el año de 59 en los expresados parages (con distinción de bestia cargada o sin ella, litera, calesa, coche y demás) ha de constar en el real tribunal de cuentas, solo sé por el reglamento de 20

de marzo de 73, firmado por el intendente honorario don Pedro Antonio Cosío cuando era administrador de Real Hacienda de Veracruz para el paso de las barcas del río de la antigua se prefijó que cada pasajero, trajinero o arriero con su bestia y lo mismo por la de carga o silla con jinete o maleta contribuye - sen con un real, medio real los indios con carga de víveres que transitasen para Veracruz y nada volviendo de vacío, cada volante con su pasajero, cocheros y mulas cuatro pesos. Un coche con sus pasajeros, cocheros y mulas, cuatro pesos y medio y volviendo de vacío, cuatro pesos. Por cada atajo de veinticinco mulas cargadas a real por cada una. Cada arriero que pases de vacío, un real por cada tres mulas aparejadas.

Cada bestia de carga que va por Xalapa (según lo mandado) paga de pisaje real y medio por la silla o sobornal un real. Por una volante o litera, seis reales y por cada coche doce reales.

Por el camino de Orizaba, real y medio cada bestia de carga y en los mismos términos parece está establecido en la villa de Córdoba.

Es de creer que semejante contribución en los referidos pasajes desde el indicado tiempo aunque haya tenido alteración de más o menos cobro pudiera haber producido suficiente para el gasto de reparo de caminos o a lo menos para los pasos de más riesgo y peligro, cuando apenas se encuentran algunos pedazos como por menor demostraré a vuestra Excelencia en el discurso de esta relación, y en planos parciales que he levantado de los referidos caminos que a vista de como están me sorprende lo que el

señor Fiscal de Real Hacienda don Ramón de Posada expresó en su informe de 25 de enero de este año de que la Real Hacienda había consumido en componer caminos ochenta y seis mil seis - cientos noventa y siete pesos cuatro reales y dos granos, du - dando su Señoría si en esta suma se comprendían las cantidades libradas a Xalapa a don Felipe Montes, comisionado entonces de la recomposición de aquel camino.

Acaso estoy y otros interesantes puntos al objeto de los caminos referidos precisaron a este superior gobierno a tomar una seria providencia de examinar como estaban los caminos cuag do no se oculta al gobierno los lamentos de los trabajos que pasa el público en la indicada carrera de Veracruz y con nueva real orden de su Majestad su fecha 20 de agosto de 1782, se encarga al superior gobierno de este reino la mayor dedicación y actividad de este grave asunto de composición de caminos, re - osudación formal y exacta cuenta del derecho del peaje que con el apoyo de este real resolución pidió el señor Fiscal de Real Hacienda lo que se contiene en su informe de 12 de febrero de este año.

Conformándose el excelentísimo señor Virrey don Martín de Mayanga antecesor a vuestra Excelencia con lo pedido por el se - ñor Fiscal en cuyo informe me honra su señoría con concepto que ni cortedad no merece, con fecha de 13 febrero de este año al nominado excelentísimo señor Virrey se dignó fiar a mi limitada talento, celo y honor la importante comisión de que pasase a hy cer un exacto reconocimiento de la carretera de Veracruz a Méx - co, mandándome su excelencia que para la más clara inteligenci

formase una descripción de todas las distancias, tránsitos buenos y malos reparos que se necesitasen, direcciones que conviniere tomar para hacerla más cómoda y un presupuesto o cálculo prudencial de sus respectivos costos según el estado en que se hallasen los caminos.

También con la citada orden me mandó su excelencia que igual reconocimiento y operaciones hiciese en los caminos de las villas de Córdoba y Orizaba por si pudiese componerse y establecerse después carreterías resolviendo su Excelencia que para ayudarme llevase conmigo al subteniente de mi Compañía, mi hijo don José Manuel Panes, un sargento y dos artilleros, asistidos el primero con veinte reales diarios, los demás con doble prest y a mí con seis pesos al día en los que emplease en la comisión hasta entregarla en dicha capital y orden al tesorero pagador de Perote para que ministrase estos gastos y los que se erogasen en pago de operarios para abrir paso y demás que yo hallase por conveniente formalizados estos expendios por relaciones certificadas más y a más de estos distinguidos auxilios tuve la orden general para presentar a todas las justicias a fin de que nadie pudiese embarazo a mis operaciones y dos oficios que me entregó su excelencia, uno para el señor ingeniero director mariscal de campo don Manuel de Santistevan y otro para el señor gobernador de Veracruz en que les prevenía su excelencia me franquessen sus señorías los auxilios y noticias que les pidiere y las correspondientes a oficiales reales de Veracruz por otro oficio que les llevé de la misma fecha.

El día 17 de febrero de este año salí de esta capital para

Veracruz, como que desde aquella plaza convenía empezar mis operaciones y antes de todo con el señor ingeniero director don Manuel de Santistevan, como jefe inmediato a cuya subordinación debía ajustarme y aprovecharme de sus luces para exigir el acierto pretendido, como por este medio lo he conseguido en otras distintas comisiones del real servicio en que se me ha ocupado bajo la dirección de su señoría y sin antecésores jefes de ingenieros de aquella plaza, pues como ingeniero voluntario que he servido con real aprobación desde el año de 57 mis cortos aciertos confieso haberlos debido en la observancia de las órdenes de mis superiores y en particular del señor don Manuel de Santistevan, maestro no solo mío sino de otros que representan y saben más que yo en ambos cuerpos facultativos de artillería e ingeniero.

Impuesto de lo que su señoría me previno y tomando las correspondientes órdenes del señor gobernador pedí por un oficio a los oficiales reales de Veracruz las noticias que me convenía saber pertenecientes al derecho que se cobraba de pisage para imponerme en lo que me competiese para poder dar a vuestra excelencia los avisos anexos a la comisión. También pedí a los oficiales reales me facilitasen una corta porción de herramienta de gastadores y otros útiles de campaña precisos para mis operaciones que todo me lo franquearon y ya en estado de empezar a demarcar los caminos levantar los planos y seguir sin demora por el corto tiempo que restaba de secas, deseoso yo de cumplir exactamente las órdenes del excelentísimo señor virrey y satisfacer al superior gobierno de cuanto desea saber en esta parte

para providenciar lo que convenga, tomé el método siguiente:

Primero levantar un plano parcial de cada diez u once leguas que en escala comprensible se puede ver la dirección y distancia del camino antiguo en el terreno comprendido del plano: la disposición de él y los parajes en que conviene variar el camino, en unos por más cómodos y en otros por menos costosos, con clara exposición que haré del estado de calzadas y otras obras en los parajes que se encuentran y descripción del territorio de los pueblos, ranchos, ventas, haciendas y ríos que en él se hallan y tomada por tramos la demarcación referida reducir después todos los parciales a uno general desde Veracruz, a México por Xalapa y Perote y desde dichas plazas por las villas de Córdoba y Orizaba y Puebla hasta México.

Los referidos planos parciales que son veinte y uno general presente a vuestra excelencia en un libro separado para que no puedan extraviarse y que se vaya cotejando por cada uno según van numerados lo que en esta relación expongo circunstanciadamente, de como he hecho el reconocimiento de los caminos viejos, qué reparos necesitaban y qué dirección conviene tomar. Después de haber explicado cuanto contienen los planos uno por uno, diré lo que me parece conveniente en cuanto a tránsitos buenos y malos según me previno la orden del excelentísimo señor Virrey antecesor a vuestra excelencia en que comprendo conviene que el superior gobierno sepa el estado de las posadas que hay en la carrera referida y anotaré en cada plano los parajes en que conviene haya posadas así para la comodidad del tránsito de las tropas como para el de los demás pasajeros.

En punto a cálculos prudenciales y presupuestos de costos en el reparo y allanamiento de los indicados caminos, nunca podré fijar la cantidad a que ascenderá y aún dificulto lo hiciera se otro más experto que yo, pues si solo de una obra en limitado terreno se suele encontrar excesiva variedad después de hecha respecto de su primer proyecto, aun formados estos por sujetos de más inteligencia que la mía, que será de una serie de obra tan tosca en donde los terrenos varían, los materiales están más o menos distantes, los artesanos ganan más o menos jornal y otros incidentes que concurren a no poder afirmar un cálculo?

Bastará este que sea prudencialmente claro y demostrativo según el paraje donde la obra se gradúe por el conocimiento y noticias que he tomado de los precios de cada especie: la bondad de los materiales, su inmediación y distancia y en fin nada omitiré que pueda concurrir a llenar el deseo de vuestra excelencia y las piadosas intenciones del Rey en esta parte, con mas algunas noticias interesantes que no sabe el superior gobierno y como abusivas y tiranos piden el remedio que de ponerle resultará en bien común y aumento al real erario, conociendo vuestra excelencia que el asunto de exponer cómo están los caminos y cómo deben quedar, pide una exposición no solo veraz y ajustada, si también extensa y clara para que satisfaga vuestra excelencia ya que todo no lo puede ver por sus altas ocupaciones y peso de un gobierno tan vasto como sobre sí tiene, mayormente cuando esto empeña a mi honor y a mi celo en deseo de servir al Rey, desempeñar la confianza que deposita vuestra excelencia en mí para esta comisión y que se consiga efectivamente

el bien común pretendido.

En punto a calzadas, puentes y aperturas de caminos nuevos se me presenta el reparo de si se pretende solo que los caminos se compongan como de precisa necesidad, según hasta aquí por una economía mal entendida en los que han trabajado estas obras o por sistema contrario de firmes, seguros y cómodos caminos, según los de Europa. Si lo primero no deja duda que los cálculos prudenciales de costos serán mucho menos, pero mucho más la necesidad de continua recomposición en que insensiblemente se consume mucho más dinero como hasta aquí se ha visto sin haber caminos. Si lo segundo los costos ascenderán a mucho más (nada lo dudará) pero también convendrá todo entendido en que unos caminos cómodos, amplios, firmes y seguros concurrendo unas pocas desentes y cómodas, la verdadera economía se hallará después ya por el mayor tráfico de gentes que aumentan el derecho del piase, ya por menos lasto de composición y por otros infinitos motivos que la experiencia hará ver cuan ventajoso es allanar y afirmar los caminos con el método y aseo que se necesita y propondré a vuestra excelencia a continuación en esta obra para que en todo resuelva lo que graduare por más conveniente y empezando mi demarcación en los términos que va expuesto desde la plaza de Veracruz es como se sigue.

Dirección desde la Plaza de Veracruz hasta
pasado el río de la Antigua.

Camino por la Playa. Plano No. 1.

Saliendo por la puerta que llaman de México letra A., se toma el camino corriente por la playa con dirección al Norte

cuarta Noroeste a distancia de 4000 varas lineales, se pasa el pequeño arroyo nombrado de Vergara que viene detrás de los médanos de las pequeñas lagunas y ciénegas. En este paraje de Vergara hay una galera de madera que en tiempo de guerra se hace siempre de nuevo para tener una guardia y en tiempo de paz se deja abandonar. Continuando la dirección de la playa por sucesivos médanos de arena y a distancia de 6000 varas desde Vergara cierran los médanos en punta con el mar que hatiendo éste aún en tiempo bonancible es trabajoso y peligroso el paso, mucho más en tiempo de Nortes que sube el mar por todos los senos de la playa y se llama Punta Gorda y aunque se pretenda cortar el camino por Baja California nada se conseguiría porque volverían los Nortes a taparlo cuando los médanos no tienen subsistencia.

Desde Punta Gorda, siguiendo el camino 5100, se encuentra un arroyo permanente en tiempo de secas y se nombra río de en medio, también tiene su nacimiento de las ciénegas y pantanos. En este seno internado como a 1000 varas hay otra gallera de madera para el mismo efecto que la de Vergara, pero como abandonada en tiempo de paz, de ningún abrigo sirve a los pasajeros ni las tropas que transitan aún más en tiempo de aguas y de nortes por un camino tan desamparado. Desde río de enmedio a distancia de 2600 varas se pasa también otro arroyo permanente nombrado río grande por traer más agua que el antecedente y avenida en tiempo de lluvias que corta el paso a los que transitan, aún a caballo y en litera, (que bastantes fracasos han sucedido) cuando no sea más que ser preciso mojarse las tropas y los pasajeros de a pie, en un clima que es lo que más daña y de que

resulta después tanta enfermedad en Veracruz, no es discurso ni ponderación, larga experiencia me lo ha hecho ver y oír los lamentos de tantas vidad como ha costado el paso del río de la Antigua y camino de la playa.

Desde río grande sigue el camino más suelta la arena y atascosa, que anteriormente aún cuando se tose la orilla del mar en su baja y a distancia de 8600 varas castellanas, tomando el rumbo al Oeste cuarta Norueste, se sube y baja por un médano a tomar los callejones que llaman de la Antigua, los que están cerrados de árboles y ramazón y llenos de agua en tiempo de lluvias hasta el mismo embarcadero de la Antigua en el punto E. en que se rodea respecto del otro camino de los callejones, por tener el de las playuelas 7400 varas. Este en tiempo de lluvias es más impenetrable que el otro por estar más bajo y anegarse de agua y así se deja ver que por cualquier parte el camino de la playa desde Veracruz a la Antigua es muy penoso para tropas, para viajeros, para recuas, y aún más para carruajes, que no hay bestia que resista el tiro y lo más el ningún abrigo a las inclemencias del tiempo en toda esta distancia que es de seis leguas y 1500 varas castellanas.

Camino de Veracruz a la Antigua por Santa Fe.

Llaman el camino de adentro el que se dirige desde Veracruz por la parte del Oesudoeste al callejón de Buena Vista, y al paso de Santa Fe y aunque rodea un poco más que el de la playa, sin duda es mejor camino más abrigado y firme para todo pasajero (como expondré en su demarcación) pero el grande obstácy

lo, que se presenta es los muchos médanos de arena, (que de pocos años a esta parte) se han dejado acrecentar en las inmediaciones de Veracruz. Antes era todo un plano limpio, lo más de yerba desde la salida de Veracruz hasta el Paraje F. y ahora es una serie de médanos tan unidos que con trabajo pueden llegar los carruajes a Veracruz, como lo experimenté cuando empecé a demarcar este camino, admirándome ver que en pocos años hayan cargado tanto las arenas en aquel paraje sobre la ciudad que impiden mucho el fresco del viento terral y con prudente juicio de que siguiendo así se tapará la ciudad por aquella parte, pues a las 30 varas de la muralla están ya los médanos de arena.

Originan estos otro daño para la salud de los moradores de Veracruz y es que en tiempo de lluvias se forman unos pantanos y pequeñas lagunas que no teniendo salida pronta al mar, el calor excesivo y la putrefacción de insectos de que abunda toda tierra caliente, es un enemigo para la salud, si no se toma la providencia de limpiar los contornos de la plaza (como lo estaba antiguamente) de la arena y de los charcos putrefactivos.

El año de cincuenta y seis que empecé a servir en Veracruz aún subsistía un paredón simple antiguo en el paraje demarcado G. no de mucha elevación, pero su dirección la tenía de Norte a Sur, que según oí decir a los antiguos moradores de Veracruz servía de hacer correr las arenas a larga distancia en tiempo de nortes, sin detenerse en los llanos de las inmediaciones a que concurría también (como lo vi distintas veces) no permitir aquel gobierno que en la salida de Veracruz se echasen escombros

se dejase piedra suelta, mata ni tunar que naciese ni otro es -
torbo en que pudiese detenerse la arena que volaba.

Así algunos años alcancé limpia la salida de Veracruz por
la puerta nueva H. y por la de México A. con buen plano hasta
entrar en el callejón de Buenavista, pero al presente por este
paraje es muy penoso el camino aún más para ruedas, mas no por
eso dejé de desmarcarlo con miramiento a ser camino más resguarda-
do de los vientos y más cómodo para las tropas y gente que
transite a pie y aún para los carruajes componiendo este paso,
respecto del insuperable de la playa.

Saliendo por la puerta de México se toma el paso con direc-
ción al Sur y a distancia de 1500 varas detrás de médanos hay un
plano en que se camina con dirección al Norte cuarta al Noroeste
hasta el pie del médano criollo que éste sigue elevado por el
rumbo de Vergara y el referido plano tiene 600 varas de largo
hasta la entrada del callejón que llaman la Tazajera, abierto
entre monte de matorrales capaz solo de un carro por lo cerrado
que está, pero quasi todo el terreno es duro con tres pequeños
reventones de arena y dando vuelta este camino hasta salir al
fin del callejón de Buenavista que es al punto Y. tiene este
derecho de la Tazajera 6850 varas de longitud.

Queda a la izquierda del camino mas recto de dicho calle-
jón de Buenavista, tan incómodo en el día de reventones y médanos
de arena que llegan (como se ha dicho) hasta la inmediación
de la plaza, pues pasando por él en mi calera el día 3 de marzo
de este año, que entré en Veracruz para empezar las operaciones

de mi comiación, no habiendo más que 6500 varas desde Buenavista a la dicha plaza por el callejón tardé más de tres horas para entrar por causa de los reventones y médanos que obligan a dar muchas vueltas desde el punto F y siendo más largo el camino de la Tasajera al día siguiente que la fui a reconocer lo andube en mucho menos tiempo, acompañándome el oficial real don Juan Mathías de Lacunza.

Del punto Y. que termina el camino de la Tasajera hasta el rancho de Buenavista hay 500 varas, todo terreno duro, pasando junto al corral de ganado vacuno y aunque la dirección de camino es dicho rancho hasta el paso de Santa Fe, siendo el pasabagio y pantanoso por las vertientes que hacen allí las aguas de las lomas del molino y del ventorrillo de Santa Fe sin dejar de proponer después el medio de componer este camino con presencia de lo que expuso el ingeniero ordinario don Alonso Sánchez de Ojando en treinta de octubre de 1761 diré mi sentir y en menos costo para esta recomposición, siguiendo ahora en demarcar la dirección por dicho camino.

Desde Buenavista tomé por la izquierda camino ancho, terreno duro y por lama que va subiendo suavemente hasta lo alto en el paraje donde hay un molino de viento arruinado desde cuyo punto hasta Buenavista tiene el referido camino 3900 varas ya desde el punto del molino va el camino descendiendo en plano toda tierra dura hasta el ventorrillo que llaman el paso de Santa Fe donde hay tres o cuatro chozas del material que son las de tierra caliente y dista del molino 1100 varas. De aquí a la vaquería de la Hacienda de Santa Fe hay 2100 varas dejando a la

izquierda el camino que llaman del coxin, que también se dirija a la Antigua pero por ser de más rodeo y de subidas y bajadas más penosas, lo desprecié y seguí el más recto y que más se aproxima al paso del río de la Antigua. De Santa Fe al paraje que llaman la Nevería por donde transitaban los de este trato, hay 8700 varas todo terreno duro y llano y desde estas chozas hasta la de Manga de Clavo hay 1700 varas, terreno plano, pero parte del bagío pantanoso en tiempo de aguas y cerrado de Mont en tiempo de agua hasta las mismas trancas del rancho del refugio Manga de Clavo y de aquí hasta la ranchería del Jatillo hay 4900 varas, todo terreno duro sin necesitar de composición. Desde el Jatillo ya se va bajando suavemente todo por loma dura hasta el principio de los callejones que hay 3700 varas y dicho callejón todo espeso de árboles grandes hasta el embarcadero del río de la Antigua, hay la longitud 3221 varas hasta juntarse a la orilla del río con el camino que va de la playa, cuyo callejón por anegadizo en tiempo de aguas requiere la misma obra que propondré para la ciénega de Buenavista, siendo la distancia a Veracruz por el camino de adentro de siete leguas 3791 varas.

Es constante que este camino se encuentra mas largo que de la playa y que necesita composición en cuatro parajes que son el callejón inmediato al río en Manga de Clavo, en la ciénega de Buenavista y en el pedazo de La Tasajera, suponiendo imposible el recto callejón hasta Veracruz por la mucha arena. puesto este camino de adentro es mas seguro y de más abrigo todos tiempos del año para los pasajeros y para el giro de la

tropas que no habiendo de pasar arroyo ninguno, se libertan del peligro de mojarse como por la playa en los ferrosos pasos de río grande, río de enmedio y arroyo de Vergara, a mas de que en la playa no hay donde guarecerse ningún pobre pasajero ni del agua, ni de lo fuerte del sol ni de lo furioso del viento norte.

Aunque se intentará dar un corte al referido camino entrando por Vergara hasta salir al llano entre Santa Fe y la Novería no es asequible por la sucesiva serie de médanos de arena, baños y pantanos que a mas del crecido costo que tendría afirmar una calzada estaba expuesta en tiempo de norte a taparse y serí un gasto insoportable su continua limpieza, particularmente desde el mes de septiembre hasta el fin de febrero que reinan los nortes y volando las arenas se midan los médanos y se forman otros por lo que según he visto y he examinado o es menester seguir el camino de la playa o componer el de Santa Fe en los puntos referidos, con reflexión a que conduce mucho la computación de este camino por la parte que ha de tocar el nuevo que proyectó desde la Villa de Córdoba a Veracruz como concurre en este plano un ramal y demostrarse en el plano número 5.

Cóputo prudencial del costo a que ascenderá la composición del camino desde Veracruz por el callejón de la Tascjera, Buenavista, Paso de Santa Fe y el Javillo hasta la orilla del río de la

Antigua.

Por el costo de aplanar el pequeño paso de arena de 1600 varas de longitud que hay desde la puerta de México de Veracruz

del punto A. hasta el punto K. si se hace con operarios
libres podrá ascender a la cantidad de cuatrocientos
pesos 400

Para abrir todo el camino de la Tasajera con la posible
rectitud y menos vuelta de la que lleva hasta el punto
Y. rosando el abra de veinte a veinticuatro varas lo
menos se regula costará cuatrocientos pesos 400

Por una calzada que debe formarse en dicho camino de
doce varas de ancho según demuestra el perfil con de
olivio a un lado y a otro del centro de una pulgada
por vara y los costados y los estribos formados de
tepes e céspedes bien plantados y estribados con ár-
boles prendibles y unidos (de que abunda toda tierra
caliente) que no solo sostengan la calzada sino que
en creciendo herosearían el camino teniendo sus san
jas colaterales para el curso de las aguas y el re-
lleno de la calzada tierra dura de cascaje menudo con
hormigón bien pisoneado, se regula prudencialmente pu
drá costar el referido tramo como cinco mil pesos... 5 000.

Siendo necesaria calzada semejante en la travesía
desde Buenavista a Santa Fe hecha en los mismos tér-
minos se regula el costo de tres mil pesos..... 3 000.

Por sanjear en partes el camino que sigue desde el
Paseo de Santa Fe hasta las inmediaciones de Manga de
Clavo que las aguas tengan vertimientos a las sanjas
y no roben el camino se regula el costo de mil cua-
trocientos pesos 1 400.

Por el costo de hacer semejante calzada a la referida en las trescientas varas de bajío que hay junto a Manga de Clavo, se regula prudencialmente ascenderá a mil y cuatrocientos pesos 1 400.

Por la porción de calzada semejante en las tres mil y setecientas varas que hay de Callejón terreno bajío formando la misma calzada, se regula prudencialmente ascenderá al costo de dos mil y setecientos pesos 2 700.

De manera que para poner el camino cómodo y transitable para los de a pie, los de a caballo y carruajes ascenderá a catorce mil y trescientos pesos 14 300.

NOTA. Que usando el camino de corta vuelta desde Buenavista al Molino por ser terreno más alto y duro se puede excluir el costo de los tres mil pesos en que está regulada la calzada que atraviesa la ciénega siendo de corta consideración el aplanar y sanjear por un lado y otro dicho camino por el Molino.

El Ingeniero ordinario don Alonso Sánchez de Gehando, con fecha de treinta de octubre de mil setecientos ochenta y uno propuso a la superioridad el costo de componer dicho camino proponiendo solo calzada de piedra en la ciénega y en los demás parajes expresados hacer zanjas y echar las tierras empujando elevando el camino media vara más del nivel de la campaña y poniendo también plantear árboles prendibles, pero en todo este trabajo graduó según su juicio y conocimiento el costo de esta obra en mas treinta y cuatro mil pesos por lo que el superior

gobierno suspendió se hiciera.

No deja duda que haciendo la calzada de piedra en la Hacienda de Buenavista y despreciando el paso por el Molino costaría dicha calzada lo que calculó Ochando porque la piedra y la cal está muy distante de aquellos parajes y el costo de albañiles, canteros, operarios, siendo de Veracruz aún dentro de la ciudad ganan unos jornales exorbitantes y en sacándolos a trabajar fuera los habitan a darles mucho más.

Con reflexión de esto y lo que Ochando expuso del referido camino, si este oficial considerará suficiente que en el paso de la Tasajera en el bajío de Manga de Clavo y en el callejón inmediato a la Antigua que se elevase el terreno echando al centro las tierras de las zanjas, poniendo en ésta árboles prendibles y dando declivio al camino solo de tierra, me parece será más firme el que propengo con tepes, tierra y cascajo y que los árboles se planten al pie del talud de los mismos estribos de tepes para que los sujeten y creciendo los árboles harán firme, hermoso y cómodo un camino en semejante tierra caliente, sin que por esto deje de considerarse que necesitará reparo todos los años, mas acudiendo en tiempo no será grave al fondo del pisaje, cuando el resguardo de la arboleda tuvo experiencia sobre una batería de arena que siempre la sostuvo aún cortando sus ramas al ras del parapeto a barbata y la facilidad que hay de como prenden en aquella tierra los árboles palo mulato, jovo, amarillo, amate y otros semejantes.

Aun puede que no cueste la composición del referido camino todo lo que he calculado porque según los medics que se tomen,

la estación del tiempo oportuno y la gente que conviene emplear en estos trabajos se consigue el adelantamiento, más firmeza y menos lasto.

Por eso los romanos empleaban las legiones y sus principales caudillos en las obras públicas donde el honor exigía el acierto y excusaba lo inútil.

De la exposición del referido camino y su plano resta solo decir que en el paraje nombrado Manga de Clavo conviene poner una venta como se proyecta por ser el sitio que tiene agua inmediata y en la distancia de las siete leguas tres mil novecientas setenta y una varas que hay de Veracruz a la Antigua por dicho camino se hace indispensable también otra venta para tránsito de pasajeros y tropas, mas el método de las ventas según están y como me parece deben estar con separación lo expondré a vuestra excelencia en concluyendo la demarcación de caminos solo señalaré en ellos donde con mas comodidad deben estar las ventas.

Desde la Antigua hasta el Plan del Río:

Plano No. 1 y 2.

El paso del río de la Antigua siempre penoso, siempre arriesgado y difícil de asegurar ha costado mucho caudal, muchas vidas y continuas averías, con variedad de proyectos se ha pretendido conseguir el pronto y fácil tránsito de este río tan preciso para el comercio del reino por el rumbo de Xalapa y jamás se ha logrado. Antiguamente fue siempre el paso por cañons que aprontaban los vecinos del pueblo en que tenían no

poca utilidad hasta que de orden del superior gobierno se estableció el derecho del pisage en los años que llevo referidos. De varios se ha intentado hacer puente unas veces de firme, y con el recelo de la inconstancia del curso del río de los efectos de sus grandes crecientes en tiempo de lluvias y de los muchos árboles que trae, había el recelo del destrozo del puente sobre el excesivo costo de su construcción.

Proyectose también hacerlo sobre barcas pero siempre tuvo la contra de que en tiempo de secas que el río está bajo e irregular su fondo, quedaría el puente en tal imperfección que haría imposible el paso sin que esta calidad de puente dejase de estar expuesta en tiempo de avenidas a un destrozo por la ramazón y muchos árboles que arrastra el río.

Resolviose hacer unas cabezas de muelle con sus puentes levadizos en dos varas pasantes y efectivamente esta obra duró algún tiempo aunque con crecidos costos de las carenas en las bocas, reparo de las cabezas y rampas del muelle y salarios de empleados en este manejo que duró hasta el año de ochenta y uno que destrozadas dichas rampas y bastante inutilizadas las barcas por superior disposición parece se mandó abandonar la obra proyectando el ingeniero ordinario don Alonso Sánchez de Ochoa se facilitaría el paso de aquel río con unas planchas encadenadas, proyecto intentado otras veces y no puesto en práctica hasta entonces por razones poderosas que hacían ver la imperfección crecido costo y ninguna subsistencia de semejantes planchas encadenadas.

Aunque la obra de las planchas encadenadas propuestas por

Ochando fue contra el parecer del señor Ingeniero director don Manuel de Santisteban del Caballero teniente de Rey de San Juan de Ulúa, ingeniero en jefe don Miguel del Corral y del ingeniero en segunda don Pedro Ponce, con todo tuvo el efecto de mandarle a Ochando las hiciese bajo el presupuesto que formó de poco costo y luego fue muy excesivo.

Funestos fueron los efectos pues en una avenida del año de ochenta y uno que el río trajo creciente antes que las planchas tuviesen uso apenas estaban puestas cuando el río las destruyó llevando sus fragmentos a distintas partes de la costa del río y fuera de la barra que apenas (creo) pudieron recogerse dos o tres planchas, sucediendo lo mismo que había predicho el señor ingeniero director don Manuel de Santisteban por su alto conocimiento, ciencia y práctica en toda obra de tierra y de hidráulica, perdiendo el Rey todo lo gastado en las planchas y quedando casi cortado el paso de aquel río tan preciso y más en tiempo de guerras, por causa también de haber mandado destrozarse las cabezas del puente de madera contra el sentir de los señores Santisteban y Corral.

Desde el destrozarse de las referidas planchas fue preciso usar de canoas para transitar por este paraje así las tropas como la harriería y pasajeros, pero sufriendo la penalidad del retardo en el paso con las canoas, exponer los efectos a avería y tener que mojarse los harrieros metiéndose en el agua a cargar las canoas y a descargarlas por la inopia y poco celo de los que las manejan no teniendo allí persona de respeto que les obl,

que a servir al público con la puntualidad que deben, pues pagados todos el pasaje y así se ve lamentablemente como enferman los harrieros y otros pasajeros, metiéndose sudados en el río y otros continuos quebrantos de gentes, bastias y efectos.

Para acudir al pronto remedio determinó el superior gobierno que no se construyesen dos barcas planas pasantes según el proyecto hecho por el ingeniero en jefe don Miguel del Cerral y que puestas éstas en corriente se quitasen las canoas, ya por su crecido gasto como por la incesadidad que ocasionan no dilatándose más en referir los incidentes, pareceres y otras cosas que han ocurrido por causa del paso del río de la Antigua cuando debo considerar impuesto de todo a vuestra excelencia y solo he indicado lo conducente al reconocimiento y facilidad de los caminos en esta parte para la relación que tiene después con lo que he de manifestar a vuestra excelencia.

El pueblo de la Antigua es infeliz como todos los de los contornos de Veracruz, sus casas de zacate y madera, escasa y cara la provisión de víveres por sus moradores que solo se ocupan en la pesca y sus milpas y con todo el dinero de muchos miles que el Rey ha expendido y expende en la Antigua por causa de facilitar el paso de ningún fomento ha servido al pueblo como con más extensión lo excuse en junta de Veracruz de 15 de septiembre del año de 1780 cuando la contrariedad de pareceres sobre sitio oportuno para fundición en que soció, yo con el ingeniero en segundo don Pedro Ponce afirmé por el alto del ley y los demás vocales por las inmediaciones de Veracruz que se pretendía asintiésemos Ponce y yo haciéndonos saber que el

Rey quería se fomentasen los pueblos de los contornos de Vera - cruz con la referida fábrica en que saqué el ejemplar de la Antigua y en esta parte me remito a lo que se verá en el citado expediente de la fecha indicada quedándose la gloria de deber al Rey la aprobación de si parecer como consta.

Inmediato al pueblo de la Antigua pasado el río en su oril hay un pedazo de paredón letra L. plano número 10. que mandó co- truir el Ingeniero don Alonso Sánchez de Ochoando para asegurar el camino del pueblo por aquella parte pero a la primera avenida destrozó el paredón el río y arrinconó el camino por aquella parte siendo preciso abrirle para entrar o salir del pueblo por un pequeño reventón de arena y afirmar con estacada o palos pre- dibles que es lo mejor, no tengan derrumbe las arenas de un lado y otro del camino.

Desde la hermita que está a la salida del pueblo va el ca- mino duro y llano hasta distancia de 6800 varas que empieza la calzada A. plano número 2 y tiene ésta de longitud con pretilos de mampostería 1500 varas y 300 sin perfil rematando en ángulo agudo al centro del camino cuyo perfil de calzada es el que de- muestra la letra A. En dicho paraje de la calzada llevando ésta la dirección al noroeste y el río al Oeste dista éste como 1900 varas.

Siguen 500 varas lineales de terreno duro sin calzadas por no necesitarse y llegando al rancho de San Francisco em- pieza otra calzada sin pretilos de que encontré en el mes de marzo 100 varas hechas y abierto el terreno con rectitud hasta 1230 varas. Desde esta distancia hasta la longitud de 3500 var

está el sitio nombrado el Pando.

Desde el referido pasaje del Pando hasta paso de vara hay de distancia 2400 varas, en cuyo intermedio hay que hacer varias porciones de calzadas como son 40 varas de ciénega abajo del rancho de cabeza, junto a la higuera, otras 40 varas también de ciénega y antes de llegar al nominado paso de varas que hay como 600 varas de ciénega se necesita también calzada.

Desde paso de vara a paso de Gallinas, de aquí sigue el camino a la ventilla, luego a la Nevería y desde allí al Guajillo que es la distancia que hay de 11800 varas, hay más de 9000 que componen de camino en varios tramos de calzada que se necesitan y aún lo que sigue desde el Guajillo porque esta tierra es baja, la más pantanosa en donde las resacas en tiempo de aguas pasan muchos trabajos atascándose las bestias que cuando reconocí y demarqué este camino solo encontré abierto en su ja la distancia 2500 varas que hay desde el Guajillo al principio de la cuesta de la Rinconada. Esta cuesta tiene de calzada nueva 376 varas dispuesta por el difunto ingeniero ordinario don Alonso Sánchez de Ocampo, y desde su término hasta la vent hay 1800 varas en terreno duro de laja tepetate que solo está desmontado necesitando igualarse resultando la total distancia desde la antigua a la Rinconada de 6 leguas tres mil setecientas cincuenta y una varas.

Este sitio de la Rinconada siempre ha sido una mala venta incómoda para pasajeros, harrleros y tropas, pues prescindiendo de su mal alojamiento y escasa provisión (que esto generalmente sucede en todas las ventas), el mayor defecto que tiene la de

la rinconada es faltar allí el agua por estar ya distante al río más de una legua a donde es preciso vayan a beber las bestias que llegan cansadas y el pasajero que quiere no detenerse y que sus bestias beban en la Venta ha de pagar medio real por cada barril de agua.

Este defecto que es el de más consideración en una venta y no estar la de la rinconada en distancia proporcionada desde el Plan del Río a la Antigua hace forzoso una venta en el paraje nombrado la Ventilla en donde el agua está inmediata y en proporción media a la jornada de la Antigua al Plan del Río.

Siguiendo el camino desde la Rinconada toda tierra llana y pedregosa hasta el paraje nombrado el Organo que hay 8500 varas de longitud es necesario abrir más el monte, formar algunos pedazos de calzada y luego a distancia de 1700 varas desde el Organo se encuentra un pedazo de calzada de 930 varas de largo formada con lajas de aquel terreno cuasi horizontal sin declivio, sin zanjas colaterales, sus estribos de mampostería rasantes a la calzada y en lugar de pretilles lajas clavadas de punta, de trecho a trecho. Siguen 3150 varas de terreno llano duro hasta el paraje Palo Carcobado. Aquí empieza otra porción de calzada semejante a la anterior que tiene 1060 varas de longitud y todas las referidas 10 de ancho, encontrándose a las 300 varas las chozas que llaman de laja. A continuación hay 150 varas de terreno duro sin empedrar y sigue otro principio de calzada con 760 varas de largo sin empedrar y encanojado, no más y con 100 varas de pretil en donde termina el llano del

camino.

Aquí es la bajada para el Plan del Río que se hizo poco ha, pero como no se remató en un temporal del año de 81, arruinó los pretiles y destruyó la calzada de esta cuesta que totalmente es inútil la obra que tiene y muy preciso repararlo. Estaba esta bajada dispuesta en ocho vueltas cortas que la hacen violenta y penoso mucho más para los carruajes, de modo que teniendo 486 varas y tres cuartas solo de longitud, esta bajada tiene 65 varas y cuarta de descenso según la nivelé exactamente en que se encuentra correspondiente el descenso a cuatro pulgadas, nueve líneas y seis puntos por vara y se infiere lo violento de esta bajada que para remediarlo y ponerla tendida con la suavidad que corresponde con menos vueltas de las que tiene regulé por conveniente que la parte del Oeste se desmontase el terreno por el que con comodidad con dos o tres vueltas bien formadas y capaces que los carruajes se manejen, se ponga esta cuesta como corresponde sin que el torno se pueda hacer por el rumbo del Le nordeste porque el monte de piedra corta quasi en perfil hasta el fondo del río.

Al pie de dicha bajada ya el terreno llano y firme, sigue un puente y luego otro mayor como se demuestra en el referido plano número 2 cuyos puentes son elevados con proporción a la profundidad que forman allí los dos brazos del río y los pretiles de suficiente altura para precaver de todo riesgo a los pasajeros y bestias cargadas y desde dicha bajada hasta la venta del plan por los referidos puentes hay 1100 varas de longitud siendo la total desde la rinconada tres leguas 2938 varas.

La venta del Plan del Río, aunque está situada en buen paraje, por la mala formación de sus chozas es incómoda como todas y escasa de todos víveres, pues aunque toda la carrera es abundante, la falta de providencia y policía y el ningún celo de las Justicias en sus respectivas Jurisdicciones concu a que los caminantes no hallen en las posadas lo que necesitan y aún más en tierra caliente que ni para las bestias se suele encontrar provisión y en donde se halla es al arbitrio del que la vende. Así pasan mil trabajos las tropas, los pasajeros y las cuerdas de presidiarios que se remiten de esta capital con destino a las reales obras que me parecen conveniente lo sepa vuestra excelencia para que cerciorado de lo que expongo dict sus justas y acertadas providencias a beneficio de la humanidad de los que estamos precisados a caminar en la carrera de Veracruz y habiendo hecho manifiesto el estado del camino que me desde la Antigua al Plan del Río pondré al cálculo prudencial del costo a que ascenderá el afirmar este ramal del camino.

Cálculo prudencial del costo a que ascenderá
la continuación de las obras empezadas en el
camino desde la Antigua al Plan del Río.

La calzada letra A. que tiene de longitud 1500 varas con pretiles necesita hacerle las zanjas colaterales para el derre me y curso de las aguas cuyo costo podrá ascender a quinientos pesos. 500

Por continuar los pretiles que faltan a las 300 varas de esta misma calzada y sus correspondientes zanjas colaterales se regula ser necesario dos mil y qui-

nientos pesos 2 500.

Siendo esta calzada de piedra, lastre menuda aunque bien formada es necesario cubrirla bien de cascajo para el mejor piso y permanencia de su empedrado en que se regula el costo de doscientos pesos 200

La calzada que sigue desde San Francisco y aun no está acabada con longitud de 1230 varas es también de piedra lastre menuda, horizontal al terreno sin arribos de mampostería, pretilles y zanjas para concluir ésta en los términos que la antecedente se regula prudencialmente podrá costar nueve mil pesos. 9 000

Por los varios ramales de calzadas que hay que hacer en los términos referidos y desmante en varios tramos y bajíos desde el extremo de la calzada de San Francisco hasta el Paso de Vara, se regula prudencialmente el costo de cinco mil pesos 5 000

Desde Paso de Vara hasta el Guajillo que hay más de 9000 varas de mal terreno que componer en calzadas y desmante se necesita veintiocho mil pesos..... 28 000

Para continuar la calzada que solo estará en zanja desde el Guajillo hasta el pie de la cuesta de la Rinconada en la unión de la calzada nueva, se regula prudencialmente el costo de veinte mil pesos... 20 000

El perfeccionar el camino desde lo alto de la cuesta de la Rinconada hasta la orilla de la bajada del Plan, desmante de este camino, concluir los ramales de calzadas hechas con sus correspondientes pre

tilas y ranjas se regula prudencialmente en doce mil pesos 12 000.

Para componer y dejar buena y suave la bajada de la cuesta que hay al extremo del camino de la Rinconada para el Plan con aprovechamiento del material de aquella calzada arruinada se regula el costo de diez mil y quinientos pesos 10 500.
87 700.

De manera que según va expresado el afirmar el camino con comodidad y como debe quedar desde el pueblo de la Antigua hasta el Plan del Río según juicio prudente, conocimiento de los terrenos, precio de los materiales y jornales de operarios, asciende el todo a ochenta y siete mil y setecientos pesos, teniendo presente que en el indicado camino se halla acopiado algunas porciones de mezcla, arena y piedra que para el efecto estaban cuando se trabajaban estas obras y cesaron por superior orden.

Es de advertir también que si la obra propuesta se continuase como empezó con operarios de crecidos jornales, excedería mucho más de lo que ahora se regula, pero valiéndose de los arbitrios en caso que se haga por cuenta del Rey de tener un maestro inteligente y de conocida habilidad con solo operarios indios y los demás auxilios indispensables que den las justicias puede que aún no llegue al costo que se propone y se expone por alguna experiencia a más de que pueden tomarse ciertos arbitrios nada gravosos al público que produzcan más economía en el gasto de la referida obra o proponer ésta por asiento co-

no otros tramos del camino general, cuando tomando los que tienen sus tierras o giros inmediatos a él podrán hacerle con más comodidad y equidad y conseguir utilidad propia, bajo de unas obligaciones ajustadas según tenga por conveniente el superior gobierno.

En el referido Plano número 2 se encuentra un ramal de camino de proyecto con puente en el río de la Antigua en paraje fácil de construirse y queda firme, cuyo proyecto lo formó el ingeniero en segundo don Pedro Ponce con fecha de seis de diciembre del año de 69 por orden del señor ingeniero en jefe don Manuel de Santistevan conseqüente a las del superior gobierno, ponga la dirección del referido camino nuevo que es como está demostrado en el plano general número 21 donde se verá que concurre a la Ventilla de Santa Fe.

En la apertura de este nuevo camino, seis puentes, el uno sobre el dicho río de la Antigua 17000 varas lineales de calzada hizo don Pedro Ponce el cálculo prudencial de 480 mil sobre lo que mi cordedad no se atreve a decir nada que implique lo expresado por un oficial de graduación de su talento, de sus aciertos acreditados y de mirarle como a mi maestro, mayormente cuando ignoro de que operarios intentó don Pedro Ponce valerse para esta obra, pues siendo los de Veracruz o sus inmediaciones bien conosco los crecidos jornales que erogan y como tampoco he reconocido el expresado camino del proyecto solo su dirección y rumbo nada mas puedo decir de que la obra sería muy útil y que después se excusaría al Rey el crecido y continuado gasto del paso del río por la Antigua

en los términos que ya es forzoso facilitarle y también comprendo que si se facilitase el camino proyectado por don Pedro Ponce en paso de Vara o más arriba, como propuso se podía allí establecer una nueva población.

Dirección del Plan del Río hasta Xalapa

Plano número 3.

Desde Veracruz internándose a cualquiera parte del reino siempre se sube por lo bajo que está aquella plaza y la cordillera de altos y ásperos montes la mayor parte la que tras por el Norte la sierra unida y siguiendo por las provincias de Oaxaca y otras llega hasta el itemo de Panamá según demuestra el plano geográfico del reino.

Ya desde el Plan del Río con dirección a Xalapa se conoce más la subida porque es continua y grande. La cuesta de dicho plan que la nivele hasta su primer altura tiene 120 varas y media de elevación en la longitud de 1075 varas al principio hay una calzada de 1500 varas de largo sin pretilas y pasadas luego 200 varas sigue otra calzada del mismo modo hasta lo alto de la cuesta manifestando estar en tres tramos de corta vuelta, dejándose inferir por la elevación expresada su violenta subida, pues corresponde por cada vara poco más de cuatro pulgadas.

Desde la distancia indicada aún va subiendo el camino, pero con más suavidad por varios rumbos hasta el paraje de la Venta Vieja que demora al Nornoroeste y de aquí al salto de Cardoso, sigue asimismo siguiendo por varios rumbos en que

está dicho salto al Norte y medido desde la Venta del Plan hasta este paraje cinco mil varas.

Este salto de Cardoso es un paso incómodo y de peligro en la longitud de más de 300 varas en cuya distancia hay un callejón cerrado cortado en la piedra viva que entrando una calesera ya no puede pasar otra bestia precisando a que retrocedan los que vienen y mas si es recua cuyas mulas en todas partes se espantan de los carruajes y se precipitan sin poderlas contener sus dueños.

Siguiendo el salto de Cardoso hay plano de poca subida hasta 1100 varas pero pedregoso y de tepetate duro, muy incómodo y a la referida distancia está la cuesta del cerro gordo que sube y luego baja en la longitud de 900 varas donde hay un plano con unas chozas y luego vuelve a subirse la cuesta 500 varas hasta las últimas casas de cerro gordo.

Desde este paraje de cerro gordo hasta el que llaman el Coyal hay 3400 varas tierra quebrada y pedregosa y algunos lodasales con vestigios de calzada vieja, arruinada que hay en todo este camino que sigue desde el Coyal se sube a la cuesta del Escribano en la longitud de 2350 varas en que hay 150 de calzada mal hecha y desde lo alto de esta cuesta va el camino siguiendo con varios tornos hasta que en el rumbo Oeste a 2200 varas se llega al paraje nombrado Corral Falso, aquí se encuentra un tramo de calzada nueva de 2245 varas bien formada y bastante cómoda pero sin pretilos, como demuestra el perfil de la letra A. siendo indispensable que en toda calzada se hagan los perfiles de regular altura para excusar las desgracias y que una mula espan-

tada se tire como lo he visto, rompiendo los barriles que carga y matándose.

Es imponderable el tráfico de este Reino con gentes y recua en la carrera de Veracruz a México mayormente en tiempo de flota; o despachar registros y de conducir víveres para la armada que encontrándose las recuas en el camino si este no es cómodo, ancho y seguro, son muchos los quebrantos que acaecen y no deja duda si se mira que ésta es una tierra puramente de comercio y que éste más o menos se acrecienta según las proporciones y comodidades del giro y así las calzadas era necesario fuesen más anchas de lo que se hacen y todas con buenos pretiles. Y propongo de 12 varas de ancho las que he regulado y las que siguen.

Desde donde remata la calzada de Corral Falso hasta el puente de la junta de los ríos, todo es sabana, terreno duro, tendido que no necesita composición alguna en distancia de 3100 varas donde hay un mal bentorrillo.

Pasado el puente que es de piedra y bueno sigue el camino que llaman de Lenzero y a la longitud de 1500 hay la distancia de 250 de subida y de elevación 57 varas, todo terreno duro, pero necesita igualarse, dar vueltas suaves a la subida y sanjearlo porque las aguas no roben el camino.

Desde lo alto de dicha cuesta del Lenzero hay otra subida que llaman de Pajaritos en longitud de 1500 varas, luego desde Pajaritos hasta la loma del Chico hay 2400 varas. Desde esta loma al alto de la Carbonera 1500 varas, que todo es subida aunque tendida, pero con terreno barrioso que necesita varias porciones de calzada, lo mismo desde la Carbonera a las trancas

que hay 1300 varas y desde las trancas a la herrería 1000 varas. Desde la herrería al alto de Cota hay 2000 varas del mismo terreno barrial aunque duro y aquí principia una bajada la calzada que llaman de las Animas que hasta su hermita hay 500 varas y desde ésta hasta la garita de las rentas a la entrada de Xalapa continuando dicha calzada hay 3800 varas.

Esta calzada no ha muchos tiempos se hizo a costa del fondo del Pisaje pero angosta, mal hecha, sin declivio ni pretilles aún en parajes que está elevada la calzada con evidente riesgo de las gentes y bestias y mas si se encuentran carruajes con una o dos recuas cargadas y ya el empedrado de esta calzada se va desbaratando.

Cómputo prudencial de los costos que tendrá la composición del camino desde Plan del Río hasta la Garita de Xalapa en distancia de siete leguas mil quinientas setenta y cinco varas lineales como de muestra el referido Plan número 3.

Para demoler la aspereza de la subida de la cuesta del Plan en terreno duro sin calzada por no necesitarse pero afirmado el camino y con zanjas colaterales para que en ellas caigan las aguas y no roben el camino se regula ascenderá el costo a dieciocho mil pesos 18 000

Para abrir el paso de Cardoso se regula costará quince mil pesos que es sobre piedra y tepetate duro y en algunos parajes formar pretilles y pedaxos de calzada hasta llegar a cerro gordo. 15 000

Desde el referido paraje en que sigue a la cuesta el escribano hasta encontrar la calzada nueva de Corral falso, quasi todo se necesita hacer calzada y abrir el camino que es pedregoso aunque se puede desecher la cuesta del Escribano tomando por el pie de ella al Nor nordeste a encontrar la referida calzada nueva se regula prudencialmente el costo de setenta y cuatro mil y ochocientos pesos 74 800.

Por componer contornos y afirmar la subida del Lencero con sus zanjas colaterales y macizo de piedra en los senos que necesite se regula el costo de dos mil pesos 2 000

Por varios tramos de calzada que se necesita hacer desde el alto del Lencero hasta el principio de la de las Animas, abrir el camino y zanjas colaterales en la distancia que media, se regula ser necesario diecisiete mil pesos 17 000.

Para ensanchar la calzada llamada de las Animas hacerle pretiles, formarle desagües y recomponer su empedrado se regula prudencialmente en diez mil pesos. 10 000.
136 800

De manera que según se demuestra, hecha la regulación juiciosa de lo que se necesita para dejar corriente el camino desde el Plan hasta Xalapa presenta el costo de ciento y treinta y seis mil ochocientos pesos, entendiéndose que como va una obra sucesiva a otra así pueden aprovecharse los materiales y que estos costos ni en los referidos de las obras en los cami-

nos anteriores no va considerado el sueldo de los principales empleados, a la dirección de ellas, el del maestro mayor, contralor ni sobrestantes, sino meramente el material y el trabajo personal de los artesanos y peones, suponiendo que para esto se han empleado los indios de varios pueblos en la extendida jurisdicción de Xalapa y la Antigua.

Tampoco se considera en los referidos gastos, el de herramienta útiles de gastadores y demás necesario para la maniobra pues haciéndose las referidas obras por cuenta del Rey se comprende el que se abastezca de herramienta y demás de lo que hay en la Antigua en Xalapa, en Perote y Veracruz.

Dirección desde Xalapa al Pueblo de
Perote. Plano número 4.

Varias veces se ha intentado buscar camino mas recto de Veracruz a Xalapa. Por los años de 1763 o 63 el excelentísimo señor Marqués de Cruillas mandó al alcalde mayor de Xalapa que era don Antonio Primo de Rivera, practicase la diligencia de reconocer camino más recto y fácil de allanar hasta Veracruz y efectivamente se sabe que dicho alcalde mayor acompañado de un piloto de la Armada que no nombran quien fue y del escribano del pueblo don Miguel Caldera practicaron las diligencias y tengo copia del derrotero que llevaron aunque sin demarcación de medidas particulares, pero omito hacer relación de este reconocimiento a vuestra Excelencia así porque considero existirá en la secretaría del superior gobierno, como porque con los crecidos gastos hecho en el camino que ha demarcado y está en uso y poblado miro ocioso nuevo proyecto y así continúo la dirección del que sigue desde

Xalapa a Perote.

El pueblo de Xalapa que es una de las mejores poblaciones fomentada desde el año de cincuenta y siete que empezaron las flotas y se establecieron algunas casas del comercio de España está situado entre montes aunque tierra frondosa es muy quebrada y las calles intransitables para carruajes y aún para recuas.

Por eso se ha hecho nuevamente una calzada desde la garita antes de entrar al pueblo que dirige sobre él hasta la otra garita antes de entrar al pueblo frente del almacén de pólvora, contruida en varios tornos como se demuestra en el plano número 4 y toda la longitud de dicha calzada es de 1700 varas.

Me parece que está muy regular, no de la mayor firmeza por no tener suficientes los estribos de mampostería ni pretiles, que son los que contribuyen a que las calzadas por los lados no se desbaraten con el uso de los rodages y salto de las caballerías, bien que aunque tengan todas las calzadas sus respectivos pretiles, de tres en tres varas más o menos deben fijarse unas piedras contra los mismos pretiles que se llaman guarda ruedas.

Desde la garita nombrada de México, sigue el terreno duro, plano, hasta el principio de una bajada en que hay una calzada llamada de la Laguna y la distancia referida es de 3100 varas. Esta calzada de la Laguna tiene 500 varas pero es mala, muy biolenta su bajada y otro tramo que sigue pasando 200 varas es también mala calzada y que está el abra de la loma de Lucas Martín, Continúa el camino terreno duro y a distancia de 300 varas hay un pedazo de calzada como de 30 varas con ciertos pretiles desde donde termina esta calzada al arroyo de Cruz de Piedra hay 75

varas de terreno duro y en su extremo quince varas de empedrado, siendo estas quince incluidas en las 75 varas. Desde este arroyo al Oeste hay una calzada que tiene 988 varas y aunque forma varios tornos termina al rumbo referido, pero toda esta calzada está incómoda, angosta, sin pretilles y trabajosa la vuelta queda en un recodo para llegar a las chozas inmediatas al río Sedeño.

Este río es paso forzoso y siempre ha estado con un puente provisional de tablonos expuestos los carruajes y pasajeros por lo que se hace preciso construir un puente de piedra regular con comodidad a que concurre el buen terreno duro y pedregoso de ambos lados del río y su angostura en este pasaje.

Pasado Río de Sedeño continúa el camino por calzada, parte de ella nueva y parte vieja, pero una y otra angosta y sin pretilles aún en los parajes que está muy elevada del terreno que allí fue donde espantada una mula cargada se tiró de la calzada y todo se perdió y a las 5200 varas se encuentra el paraje que llaman la Pileta, en éste hice alto tres días para demarcar bien la penosa cuesta del Soldado que sigue y busca camino más cómodo.

Sigue la calzada incómoda desde dicho paraje de la Pileta a 400 varas de distancia empieza la molesta cuesta del Soldado que desde allí hasta su cumbre tiene de longitud 6200 varas y de altura 632 y un sexto que nivelé con el mayor cuidado y a la medianía de esta cuesta esté el pueblo llamado San Miguel del Soldado y la base esta cuesta hace una línea undosa. Esta cuesta del Soldado y su calzada fue a costa del fondo del pisage hecha en tiempo que gobernaba el excelentísimo señor Marqués Croix, siendo alcalde mayor de Xalapa don Vicente de Toledo y

dirigió la obra su teniente general don Antonio Romero, en cuyo tiempo también se hizo la calzada referida de las Animas.

No sé cuánto importaron ambas calzadas aunque me informaron en Xalapa, que había sido su costo muy crecido que todo costará en el real tribunal de cuentas, lo cierto es que si defectuosa se encuentra la de las Animas aún mucho más la del Soldado por su mal empedrado de Piedras grandes, irregular, sin trabazón, angosta la calzada, sin derrame colateral, sin estribos de mampostería buenos, sin pretilos y formada en una elevación tan áspera que no hay bestia de tiro ni de carga que aguante.

Mal formada esta calzada y sin jamás haber reparado sus quiebras, éstas se aumentaron cuando el proyecto de carros matos que precisamente se pretendía traficasen por un camino que apenas se puede andar a caballo y como los carreteros eran inexpertos lo mismo que los conductores y las mulas no sabían de tiro para bajar esta penosa cuesta del Soldado y las demás tomaron el raro arbitrio de arrastrar árboles y vigas atados a los carros, dejándose inferir que esto inutilizaba más toda calzada contra la máxima de policía y buen gobierno que prohíbe en todas partes el que se arrastren maderas por las calzadas y caminos reales pues para semejante tráfico se procura haya unos senderos buenos, inmediato al camino real por donde se arrastren las maderas con busyes o mulas.

Después de haber medido, reconocido y nivelado la referida cuesta del Soldado, viendo su inutilidad y lo deteriorada que está pues en la pila del pueblo nombrado San Miguel con trabajo

pasa un coche por su angostura a causa de estar rota toda la calzada, si se intentase componer ésta, a mas de que sería exoso su costo, siempre tendría la imperfección de su áspera subida por aquel paraje que no se puede tornear a causa de ser un monte quebrado.

Infórmeme de los prácticos que llevaba si por el pueblo de San Salvador u otro paraje pudiera echarse el camino en terreno más tendido y cómodo para lo que desmontando con la gente la dirección al sudoeste desde el pie de dicha cuesta del Soldado por una vereda que dirige a San Salvador pareciéndome buen camino y que se encontraba lo que se pretendía, dispuse desmontarlo todo y aplanar unos pequeños reventones de tierra con algunos pasos de pedregal que con cohetes hice volar.

Ya abierto este camino de San Salvador que es el que se demuestra de amarillo en el plano número 4 y hasta el pueblo que está al Oeste hay 5700 varas de longitud que subiendo después al mismo camino hay 1100 varas hasta su total altura, siendo toda la subida por aquel paraje en distancia 6800 varas y nivelada su elevación se encontraron 479 varas que corresponden a 2 pulgadas, 6 líneas por vara en que se deja ver la gran ventaja de este camino respecto del de la Cuesta del Soldado, a mas de que el proyecto por el pueblo de San Salvador tiene la estimación de buen terreno, ancho para facilitar más suavidad en la subida y más permanencia en la calzada que se haga, sus inmediaciones frondosas y de abundante pasto para las bestias, agua corriente todo el año y si se objeta que abandonando la cuesta del Soldado se quita el fomento al pueblo de San Miguel, se res-

ponde que también por el de mi proyecto se fomenta el de San Salvador que es de más labores e industria que el otro.

No tenía más embarazo este camino para usarse aún sin empedrar hasta la superior aprobación que es el paso de un arroyo permanente vertiente de la serranía del cofre, que abastece al recinto de San Salvador y provee al de San Miguel en cuyo paso se atascaban las bestias y se perjudicaba el beneficio del agua por lo que tomé la providencia de hacer al instante dos puentes provisionales de vigas, uno suficiente para la harrería y otro más ancho para carruajes, dejando este trámite nuevo útil y cómodo para las gentes como lo experimentan aún en tiempo de aguas y estando sin empedrar que cuasi todos transitan por él como se podrá informar vuestra excelencia.

Desde lo alto de esta cuesta de San Salvador hasta la garita de la Joya que es donde sigue el camino real con suave descenso, hay la distancia de 2900 varas y desde lo alto de la cuesta del Soldado hasta la referida garita hay 1200 varas con descenso de 44 varas, lo más todo de calzada buena, pero sin pretilos aún estando elevada sobre la superficie del terreno y tampoco tiene zanjas colaterales, sino un pequeño acueducto en el plano de la Joya para que las aguas pasen de un lado a otro.

Desde la garita sigue otra calzada nueva de diez varas de ancho y 495 de largo, pero cuasi al nivel de la campaña en terreno duro pedregoso y a la distancia de 895 varas desde dicha garita empieza el paso que llaman del Mal País. Es un callejón cortado en peña, duro, su ancho de 5 varas y aún de cuatro y media en longitud de 1000 con varias vueltas que hace este tramo. sigue

luego un plano de 500 varas en que pueden caber tres carros y luego con dirección al Oeste vuelve el camino en callejonado, angosto con varias vueltas hasta el rumbo Sur en distancia de 1000 varas en donde está el paraje que llaman Istbacuaya, que sigue el camino con varias vueltas y a 3700 varas remata el paso de Mal País, teniendo a su derecha una vereda que dirige a loma de tabla.

Siguiendo el camino real desde donde remata el Mal País hasta llegar al puente del riachuelo de las vigas hay 3165 varas. El puente de este río es de tablones y su ancho ocho varas necesitándose hacerle de piedra. Del pueblo de las Vigas tal vez se nombra así porque sus casas son de vigas enlazadas, abundando de pinoa aquel terreno y aunque el pueblo está bastante poblado todas las casas están dispersas, gobernado por un teniente de la jurisdicción de Xalapa. Tiene un mesón sumamente incómodo y escaso de provisión.

Desde dicho pueblo a distancia de 1600 varas finaliza el monte que llaman de las Vigas, todo el camino es llano, duro y pedregoso que no necesita de calzada sino limpiarle de piedra suelta, formar la caja del camino y darle derrame a las aguas con zanjas colaterales.

Del punto donde finaliza el monte de las Vigas siguiendo el camino real hasta el alto de Río Frío en distancia de 3700 varas, todo el terreno componible en los mismos términos que el antecedente y bajando el alto de Río Frío, pasadas 100 varas de terreno duro hay una calzada de 300 varas de largo y diez de ancho con dos tornos o vueltas y a 400 varas de distancia de

ésta hay otra cruzada de 400 varas de largo, ambas calzadas buenas, nuevas, pero sin pretilles y que son cortas las vueltas para carruajes expuestos en aquella bajada si no son menas las mulas.

Desde donde termina la última calzada hasta llegar a Río Frío hay 168 varas que necesita composición. El puente de este río es de piedra bien antigua y su ancho de 12 varas necesitan de composición o recomponerle. Sigue el camino y a distancia de 1600 varas terreno que necesita parte empedrarse y parte afirmarse, se encuentra una ciénega permanente en paraje nombrado Cruz Blanca cuyo paso es muy incómodo por una destrozada rampa de piedra y unos tablonces provisionales, siendo indispensable hacer un puente pequeño.

Desde este paraje de Cruz Blanca sigue el camino sobre terreno duro, pero quebrado hasta donde llaman Barranca Seca, que es a 2700 varas de aquí al arroyo de Sierra del Agua hay 2100 varas, todo terreno duro sobre monte de pinos que no necesita más que abrirle más, limpiarle de palos y formar la caja del camino con zanjas colaterales. Lo mismo desde el arroyo de Sierra del Agua hasta la distancia de 2000 varas que está la hacienda de Villa y desde esta hacienda hasta el pueblo de Perote que dista 4812 varas no necesita composición el camino porque es plano y de poca arena, resultando la total distancia desde Xalapa a Perote, por la cuesta del Soldado ocho leguas 1733 varas y por el nuevo camino de San Salvador media legua más.

Cálculo prudencial del costo a que ascenderá
poner firme, cómodo y seguro el camino que
media desde el pueblo de Xalapa hasta el de
Perote.

Para perfeccionar la calzada nueva que se ha hecho
de garita a garita extra del pueblo de Xalapa poniéndole
los correspondientes pretiles de mampostería y guarda
ruedas se regula costará tres mil pesos 3 000.

Para componer el camino desde la garita de Méxi-
co hasta la bajada de la laguna que tiene quinientas
varas de mala calzada y otros 200 semejantes que si-
guen y las demás porciones de camino y calzadas que
sigue hasta el río Sedeño, parte de pretiles en los
pedazos de la calzada nueva se regula ser necesario
la cantidad de treinta mil pesos 30 000.

Para el puente en el río, Sedeño que debe hacer-
se de piedra con buenos pretiles y de diez a doce
varas de ancho se regula ser necesario cuatro mil
pesos 4 000

Desde el río Sedeño hasta el paraje que llaman
la Fileta, varias porciones de calzadas que hay que
hacer, reparar la inútil y pretiles a los trozos que
hay nuevos con apertura de zanjas colaterales a toda
la distancia, se regula ser necesaria la cantidad de
quince mil y seiscientos pesos 15 600

Para componer de firme las 6500 varas del nuevo
camino proyectado de San Salvador desde el paraje la

Pileta de la cuesta del Soldado, haciendo varias porciones de calzadas con sus correspondientes estribos, pretilas de mampostería y zanjas colaterales hasta llegar a la casa del teniente de la Joya, en cuyo camino hay algunos tramos que no se necesita calzada solo la formación perfecta de la caja del camino se regula prudencialmente el costo de cuarenta y cinco mil pesos 45 000.

Por dos pequeños puentes en el indicado arroyo de San Salvador propuestos de piedras se regula por cada uno ochocientos pesos que ambos componen mil y seiscientos pesos 1 600.

Para componer todo el ramal del camino nombrado el Mal País, ensanchar sus callejones de piedra viva y perfeccionar este camino hasta loma de Tabla, se regula ser necesaria la cantidad de nueve mil pesos 9 000.

En las tres mil ciento sesenta y cinco varas que hay desde loma de Tabla hasta el pequeño río de las Vigas, varias porciones de calzadas que hacen aplanar dos bajadas y dos subidas y que quede el camino como se propone, se regula ser necesario seis mil y quinientos pesos 6 500.

Para el puente del referido río pequeño de las Vigas hecho de piedra, se regula la cantidad de dos mil pesos 2 000.

Para componer las 3700 varas que hay desde las Vigas al alto de la cuesta de Río Frío en que es ne

cesario poca calzada, solo desmante y formar bien la caja del camino con la posible rectitud, se regula ser necesaria la cantidad de dos mil y cuatrocientos pesos... 2 400.

Para los pretiles y guardaruedas de los dos tramos de calzada nueva que hay en la cuesta de Río Frío y ampliar las vueltas de dicha calzada para que la pueda andar con comodidad los carruajes, se regula ser necesaria la cantidad de siete mil pesos 7 000.

El componer el puente del paraje nombrado Río Frío se regula ser necesaria la cantidad de dos mil y cuatrocientos pesos 2 400.

Desde dicho puente hasta la ciénega de Cruz Blanca por las porciones de calzada necesaria y el pequeño puente en dicha ciénega, reguló la cantidad de cinco mil pesos 5 000.

Desde Cruz Blanca hasta Perote la composición de este camino es de poca calzada, lo más abrirle, desmontarle y encajonarle, se regula ser necesario dos mil y quinientos pesos 2 500
36 000.

De manera que según se demuestra en las partidas expresadas en cómputo prudencial, el costo de componer y facilitar como el camino que media desde Xalapa a Perote, asciende a treinta y seis mil pesos.

Con reflexión a que si se seguía la demarcación de caminos continuando desde Perote a México pasado el corto tiempo que restaba de secas era imposible después hacer estas prolijas operacio

nes por el rumbo de las villas de Córdoba y Orizaba como me prevenía la orden del excelentísimo señor Virrey parecióme conveniente dar punto en Perote y trasladarme a las villas el día diez de abril con el cuidado de ver si con lo restante de aquel mes y en el mes de mayo que aun las aguas no molestan podía operar en aquellos territorios quanto convenía y formar los planos y demarcaciones de todo lo de cuentas abajo, cuya providencia me resultó útil pues logré antes que las aguas viniesen tener finalizado los rumbos por ambos lados, quanto llevo expuesto y diré.

A mi llegada a Orizaba fue quando vuestra excelencia vino a entregarse del mando de este reino y por no separarme de mi trabajo, con fecha de 15 di parte a vuestra excelencia de mi comisión a que se sirvió contestarme con la de 20 del mismo mandán done continuasse mis operaciones hasta finalizarlas y poner todo en manos de vuestra excelencia con una corta, pero apreciable instrucción que se dignó insertarme para procurar mis aciertos.

Dirección de Veracruz por las Villas de Córdoba y
Orizaba, plano número 5.

No es de menos importancia a los intereses del Rey y bien común de este reino que el camino de Veracruz por las referidas villas se facilite cómodo y seguro como se ha pretendido por la Antigua y Xalapa. El comercio del reino por villa de Córdoba y Orizaba para Oaxaca, México y demás del reino es muy considerable. El superior gobierno no le puede dudar y que cuantos medios se tomen para facilitar este camino ha de resultar de mucha ventaja, como los efectos lo dirán.

Ya he expuesto con la posible claridad el estado del camino que va por la Antigua a Xalapa, lo que necesita para su allanamiento y seguridad, pero siempre con el estorbo o penoso paso del río de la Antigua por no poderse fijar allí un puente estable cuyo obstáculo no encontrándose en el camino de Veracruz por las villas hace recomendable su recomposición, cuando por este beneficio y el de resultar camino más cierto para lo interior del reino asegúrase por éste el más pronto socorro a la plaza de Veracruz y provisión a la armada de la Habana como se hará ver.

Por el plano número 5 vuelvo a presentar a vuestra excelencia la plaza de Veracruz con su tramo de la costa del Sur, pero con los mismos ramales de camino que en el del número 10, y en este se ven los que desde Buena Vista siguen a distintas partes con el de mi proyecto que es el dado de amarillo y no pudiendo en este plano ni en otros incluirse tantos caminos como hay y las vueltas quedan todos los que salen de Veracruz para las villas en que sería preciso acumular muchos planos de los que presento a vuestra excelencia para excusar esta proligidad y confusión, sin faltar a la clara demostración de los referidos caminos, el plano general número 21 servirá aquí de hacer ver a vuestra excelencia las vueltas, rodeos y muchos pasos de ríos y arroyos que se encuentran en el camino usado desde Veracruz a las villas por Jamapa, Esperilla, Laja, Cotasta, paso del Obispo, las Bacas, San Juan de la Punta y San Lorenzo hasta Córdoba, camino siempre penoso por quebrado y por la incomodidad de las aguas en los peligrosos pasos obligando a la necesidad de andar por los demás senderos que se demuestran en dicho plano general

por aquella parte.

Había días que tenía yo noticia del paraje por donde más recto, cómodo y corto pudiera abrirse nuevo y que esto fue intentado por el excelentísimo señor don Antonio Ricardos, cuando estuvo en este reino y después por varios ingenieros, mas no habiéndose verificado me determiné a ello.

Demarcada la dirección y distancia que hay desde Veracruz hasta Buenavista y hasta el molino y puesta ya la recomposición del indicado camino siguiendo la demarcación con dirección al Oes Sudoeste, en toda la distancia de cinco leguas 2100 varas, todo de terreno firme, llano, de sabana, sin encontrar rancho ni población alguna se llega hasta el río de Xanapa en el paso nombrado al licenciado según me dijeron los prácticos que llevaba y encontré el río con media vara de profundidad que es en su menor corriente manifestando en uno de los costados subir hasta seis varas en su creciente, pero que no trae la fuerte ramazón ni arboleda que el penoso de la Antigua en iguales temporales.

El fondo de dicho río de Xanapa es de arena y piedra suelta, su anchura en la menguante es de cien varas y ciento y cuarenta en su creciente, en cuya extensión, repartido el curso de las aguas y la firmeza del terreno en sus costados proporciona la comodidad de hacer un puente en el referido paso del licenciado, sin riesgo de su destoro ni del mayor costo, respecto a la utilidad.

Pasado el río por esta parte seguí la demarcación con dirección al Oesnoroeste, dejando el río que se separa por la derecha

según se ve en el plano número 6 y a distancia de tres leguas 2700 varas se encuentra una ranchería o parada de nieve que llaman los Temascales, todo el terreno duro, llano, con mucha piedra suelta que es preciso quitar para encajonar y perfeccionar el camino sin necesidad de calzada y en el intermedio referido no hay otro rancho que el de Saqueapa, legua y media antes del Temascal e inmediato a éste se encuentra un arroyo de donde se proveen de agua los pasajeros llevando el indicado camino su curso por entre los pequeños cerros nombrados los Organos, Mata de Casa, Tío lingo, Mata de Serdo y luego dicho rancho de Saqueapa, sigue palo fuerte donde está la división de dos caminos que el de la derecha al Temascal es el de mi proyecto.

Desde el Temascal con dirección al Suroeste, a distancia de una legua y 200 varas está el paraje que llaman Rincón Navarro con una sola choza y a corta distancia está el aguaje para los pasajeros. A cien varas de distancia siguiendo el camino está el árbol que llaman de los ingenieros en donde me dijeron los prácticos que se llamaba así porque abrá 20 años poco más en aquel paraje hicieron demarcación de caminos los ingenieros que fueron con el excelentísimo señor don Antonio Ricardos. Desde este árbol a distancia de 900 varas está el arroyo nombrado de Punta a lo verde que no tiene agua sino en tiempo de lluvia y a 1300 varas se aparta el camino de Mata Calabaza que dejándole a la izquierda y a la derecha el que va a Atopa tomó derecho dejando a un lado como a 200 varas la laguna que llaman de Calderón.

Seguí el camino que todo es plano terreno duro, y a 4600

varas hice la demarcación y vide que el camino llevaba la rectitud posible quedando al Sureste Mata Calabaza como tres cuartos de legua y Atona como una legua al rumbo opuesto a 100 varas se pasa un arroyo llamado Arriero que es seco solo en tiempo de agua corre con dirección Suroeste, pasando por los parajes que indican el plano a la distancia de una legua y 2200 varas se encuentra el arroyo nombrado Paso de Macho, que corre paralelo del Oeste al Este, cuyo arroyo aunque en tiempo de secas lleva muy poca agua, es muy profundo, pero muy angosto en el paso que se proyecta, y todo sobre piedra dura que muy fácil y de corto costo un pequeño puente indicándose el paraje en donde finaliza el plano número 6 que es junta Mata de Conejo, advirtiendo que los arroyos anteriores a éste, no necesitan puentes sino una rampa empedrada con suave bajada y subida, plano número 7.

Desde el arroyo de Paso de Macho hasta el de San Alejo hay una legua y 1000 varas todo terreno duro, llano, que solo necesita demonte y formar la caja del camino con sus zanjas colaterales. Este arroyo de San Alejo y el que sigue a Santa Teresa, distante 300 varas uno de otro, no necesita puente de consideración sino una rampa con ojo al de Santa Teresa sobre un pequeño arco que enlace las rampas y desde Santa Teresa a 700 varas está el río que llaman de Chiquigüite.

Este río tiene 21 varas de ancho en su baja y media vara de profundidad el agua, pero fácil de hacer el puente que necesita porque sus costados son de tepetate duro y piedra, aquí empieza la subida del abra al cerro de la defensa que hasta su altura tiene 1532 varas de longitud y 27 de elevación en el punto A. y

su bajada al lado opuesto 241 varas de longitud y 238 de descenso.

Este es el camino que abrí por la vereda que estaba hecha 20 años ha en el único paraje que puede hacerse el camino, pues por un lado y otro toda la serranía corre muy elevada y unida de espeso monte de árboles muy gruesos, pero todas maderas finas y de estimación para aplicar a distintas obras. Con el auxilio que pedí a las justicias de Córdoba y otras de quinientos indios, algunos haceros, barreteros y roxaderas, en menos de cuatro semanas, hice abrir todo el camino en diecisiete varas de ancho, tumbado toda la crecida arboleda siempre con la posible rectitud al paso cómodo del río opuesto que es Atoyac el que en toda su corriente no tiene otro cómodo que el indicado en el plano porque la serranía corta como en perfil.

Siendo de ninguna consideración la elevación y descenso del paso abierto en la serranía de la defensa porque todo es tierra dura y piedra movediza, muy fácil de igualar cuasi al nivel de un puente con otro o dejar la subida y bajada con una suavidad muy cómoda, pero todo este intervalo entre los dos ríos necesita hacerlo de calzada, no permitiéndose la estación del tiempo demorarne a afirmar más el camino cuando los puentes de sus lados tampoco podía yo hacerlos hasta presentar a vuestra excelencia mi proyecto y que aprobase lo conveniente, pero la comodidad de tan buen camino facilitado este paso único reparo que ahora ha hecho ver que el ahorro de algunas leguas y la bondad de este camino hasta Veracruz lo trafican las gentes y harrieron, pues aunque tienen que badear los dos ríos, el arroyo

de Paso de Macho que dejó abierto su paso y el río de Tamapa es menos penoso y molesto que el camino por Cotasta y Tamapa.

Bajando por los tornos que hace el camino de la defensa a 525 varas está el río de Atoyac que éste y el antecedente Chiquigüite según se demostraron los prácticos del país nunca tienen mayor creciente, pero siempre traen bastante agua, pues, siendo en abril el tiempo de las mayores secas lleva tres cuartas en 41 varas de ancho, su fondo todo es de piedra gruesa de cal como la que hay en la serranía y en Chiquigüite, lo que facilita ses menos el costo de componer todo este camino por poderse en cualquiera de sus inmediaciones hacer los hornos de cal y la mucha leña y palos para maderas de preparos de toda obra, pasado el río de Atoyac se encuentra la cañada B. toda de tepetate duro, pedregoso y a 600 varas de plano hay una subida sobre tepetate con 115 varas de longitud y 37 de elevación que no ha de menester más que aplanarse bien esta subida, dándole un torno por la parte del Sueste y un pequeño paredón que sostenga los derrumbes de la barranca que forma en aquel lado.

Sigue después el camino sobre Monte Cerrado, pero ya abierto y tendido hasta el arroyo que llaman de Laynes donde está el rancho que así se llama teniendo esta distancia 3750 varas en que solo se necesita algunos pequeños tramos de calzada y abrir más el monte para que la sombra no mantenga humedad en el camino y en el arroyo que es de corta consideración una pequeña rampa espedrada. Continúa el camino por donde demarca el proyecto hasta el trapiche nombrado el Potrero de Segura que pasando por la cerca hasta la puerta del referido trapiche hay la distancia

de una legua 2926 varas toda tierra dura, plana, algo barrial en partes que necesita levantar la calzada cuyo camino también deje abierto de monte en 16 varas de ancho.

Es constante que desde el referido trapiche del Potrero se puede abrir el camino mas recto hasta el río de Atoyac, pero ha sido el tropiezo que han hallado los que anteriormente pensaron en este camino y no le abrieron los graves daños y destrozos que se seguiría a esta grande hacienda en sus cañaberales de azúcar, siendo de las mayores y demás productos que tiene la jurisdicción de villa de Córdoba y el dueño de la hacienda es don Juan de Segura y aun con acuerdo del señor fiscal de Real Hacienda, el excelentísimo señor Virrey anterior a vuestra excelencia con fecha de 25 de abril último me previno que los daños que se originasen a los dueños de las haciendas en los pasos que conviniese dirigir para hallarse el camino, se evaluaría y se pagaría después del fondo del pisaje que es el dictamen del señor fiscal, reflejando yo que de abrir el camino con rectitud hasta el río de Atoyac se seguiría un destrozo a la hacienda que importaría muchos miles resarcirlo el Rey y que ciertamente la hacienda desmerecería y su dueño nunca reemplazaría los daños, este justo miramiento me hizo dar la corta vuelta al camino por el rancho de Laynas hasta donde está la puerta que entra a la hacienda del Potrero que es en punto C. prevenido el administrador de dicha hacienda que para que no se le siguiese daño a su cañaberal y trato de su crecida esclavonía con el giro del camino real formase dos cercas de piedras postiza que en callejonasen el camino, con cuyo arbitrio quedaba este bueno en uso y la

hacienda sin desmérito alguno, ni gravamen que reemplazar del fondo del pisage, teniendo el mismo miramiento que en otro ramal del camino hasta México, pues lográndole cómodo con solo una corta vuelta se excusa atravesar en muchas partes las hacienda a excepción de aquellas en que es preciso romper por tierras de labor no habiendo otro paso cómodo.

Desde la puerta de dicha hacienda del Petrero siguiendo el camino bueno hasta 3406 varas se encuentra un puente de piedra que facilita el paso llamado de Río Seco, cuyo puente de piedra es bueno y reedificado por don Juan de Segura para el giro a su hacienda y aunque el ancho solo permite el paso de un coche o un carro y su largo 54 varas es suficiente puente para giro del camino real en aquella parte.

Sigue el camino desde el puente que necesita abrirle de monte y cortas porciones de calzadas elevada hasta 2600 varas que está el cerro nombrado la Peñuela y en su inmediación una garita nueva de resguardo hecha por la renta que administra en la villa de Córdoba en este paraje se ve el camino que dirige para Veracruz por San Juan de la Puente, Cotasta y Xamapa de una vuelta crecida de mal camino, de muchos pasos de ríos y arroyos como se ve en el plano general número 21 encontrándose que por el camino nuevo de la defensa desde villa de Córdoba a Veracruz se ahorran más de siete leguas, distancia de consideración a los importantes fines de facilitar cómodo camino para Veracruz, así a las tropas como al comercio, siendo los caminos que propongo todos para carruajes.

Desde la Peñuela hasta la garita de la entrada de Villa

de Córdoba hay 3000 varas de longitud, todo terreno plano, ancho, duro, pero con mucha piedra suelta que solo necesita formar la caja del camino y limpiarle.

La villa de Córdoba es una población grande, rica y de mucho comercio por el fruto del tabaco y el de la azúcar en que hay muchos trapiches. La villa está fundada en un declivio, sus casas de piedra cuasi todas bajas, algunas altas, pero todas grandes y cómodas, las calles anchas pero sucias con muy poco empedrado y tiene el defecto esta población de ser escasa de buena agua que es asunto grave tal vez por omisión, pues no es de creer que una villa tan rica en situación que puede tener cuanta agua quiera de la sierra del volcán no abunde siquiera de la necesaria y también es reparable no haya un mecón en la villa como debía.

Siempre que la villa de Córdoba empedrase la calle real que atraviesa por el centro desde una garita a otra a mas del ahorro de mayor gasto siguiendo el camino por fuera, sería mayor el comercio de la villa, trajinando por el centro de ella, pero habiendo de dirigir el camino por fuera de la villa el que llaman de los Harrieros hasta la garita nombrada de San Carlos que hay la longitud total de 4100 varas necesita varias porciones de calzada, una rampa con ojo en el arroyo de Suchapa, otra semejante en el de la sabana, sin aprecio de 300 varas de calzada que allí hay por ser angosta, mal formada y sin consistencia. Desde la garita de San Carlos hasta llegar a la barranca que llaman del Muerto, hay 2700 varas, todo este terreno y el antecedente, aunque duro, es barrial, glutinoso que en tiempo

de aguas resbalan las bestias desde dicha barranca a 500 varas se encuentra otra con un puentecillo de vigas que necesita hacerlo de piedra o rampa con ojo y desde allí a la garita de las Animas hay ochocientas varas.

Desde las Animas, a cien varas sobre otra barranca está un mal puentecillo de piedra con 50 varas de largo y desde este pa so hasta la garita de Villegas hay 2100 varas. A la salida de la referida garita de las Animas se ve el proyecto del ramal del camino para el paso forzoso de río de Villegas en el paraje D. donde va unido de los dos brazos que forma dicho río.

Cálculo prudencial del costo a que ascenderá la composición del camino nuevo desde el Molino de Buena Vista por paso del licenciado en el Río de Xamapa, Cerro de la Defensa y Villa de Córdoba, hasta la garita de la Cuesta de Villegas.

Por el costo del puente que se proyecta sobre el río de Xamapa en el paso del licenciado cuyo plano y perfil se acompaña se regula ascenderá a

Por limpiar de la piedra suelta la distancia que hay paso al referido puente hasta el Temascal y encajonar el camino con zanjas colaterales, se regula ser necesaria la cantidad de dos mil y quinientos pesos 2 500.

Por disponer el camino en los términos referidos desde el Temascal hasta el arroyo de paso de Macho con una pequeña rampa en el arroyo llamado Harriero, se regula ser necesaria la cantidad de cuatro mil y quinientos pesos 4 500.

Para el puente que es necesario en dicho arroyo profundo de paso de Macho, se regula la cantidad de cinco mil pesos 5 000.

Desde el referido paso de Macho hasta el arroyo de San Alexo para encajonar el camino, desmontarle y hacerle zanjas colaterales se regula la cantidad de mil y doscientos pesos 1 200.

Por el costo de las dos rampas con ojos en los arroyos de San Alexo y Santa Teresa aplanar sus pequeñas subidas y bajadas y afirmar el camino hasta la orilla del río Chiquigüite se regula la cantidad de cuatro mil y quinientos pesos 4 500.

Para el puente que se proyecta sobre el río Chiquigüite y sus colaterales rampas se regula ascenderá al costo de quince mil pesos 15 000.

Para componer todo el paso del cerro de la Defen sa que está abierto hasta su subida y bajada y hacer calzada hasta el río de Atoyaque, se regula ser necesaria la cantidad de diez mil pesos 10 000.

Para el puente que se necesita hacer sobre el río de Atoyac con proporcionada elevación, así para la cra ciente del agua como para que la rampa a la serranía suavise la bajada y la opuesta minore la subida, se regula ser necesaria la cantidad de veinticinco mil pesos 25 000.

Para componer y afirmar la subida que hace el ca mino que sigue pasado el río Atoyac y todo el que hay

hasta el rancho de Laynas con dos pequeñas rampas en su arroyo, se regula el costo de cuatro mil y quinientos pesos 4 500.

Desde dicho rancho por el camino que forma el proyecto hasta la puerta de la hacienda del Potrero que necesita este intermedio varios tramos de calzada se regula la cantidad de dos mil y ochocientos pesos. 2 800.

Desde la puerta del Potrero hasta villa de Córdoba, abrir el camino, formar pequeñas porciones de calzada, limpiar desde la Peñuela a Córdoba la mucha piedra suelta que hay, encajonar el camino, se regula ser necesaria la cantidad de cinco mil pesos 5 000.

Desde villa de Córdoba hasta la garita de Villegas que hay de distancia 10350 varas, necesita toda la longitud de calzada y rampas con ojo en las barranquillas que se encuentran que para afirmar el referido camino, se regula prudencialmente ascenderá el costo de ochenta y cuatro mil pesos 84 000.

De manera que según parece en el total costo de afirmar el camino en la distancia de 21 leguas 378 varas que hay desde el Molino de Buena Vista hasta la garita de lo alto de la cuesta de Villegas, puentes y lo demás que va expresado, asciende el total.....

Nota

Que si se pretendiese componer el camino de las Villas por el que se ha usado de Xamapa, Esperilla, la Laza, Cotasta, paso

del Obispo, las Bascas, San Juan de la Punta y San Lorenzo hasta Villa de Córdoba que es la distancia de cuasi 29 leguas a mas de lo largo, es de advertir que toda la referida carrera es tierra baja, quebrada, que necesitaba de continuada calzada y los muchos puentes los dos más grandes de Xamapa y Cotastla que ascendería a muy crecida cantidad de costo respecto del que se considera por el del proyecto del cerro de la Defensa, ya abierto, con la ventaja que éste tiene de ahorro de mas de siete leguas que merece hacerse presente.

Desde lo alto de la Cuesta de Villegas por la villa de Orizaba hasta el pueblo de San Andrés Chalchicomula. Plano número 8.

Es sumamente penosa la bajada de la Cuesta de Villegas y subida opuesta, la Harriería se fatiga mucho, los pasajeros transitan con riesgo e incomodidad en la bajada de 1500 varas que hay desde dicha bajada de la garita hasta el punto E. donde está un puente de piedra arruinado sobre un brazo de dicho río tiene el descenso dicha bajada 132 varas, angosto el camino sobre tornos, todo sobre piedra viva y piedra suelta y a 400 varas del referido puente inútil se encuentra otro de vigas en el otro brazo del río y luego a corta distancia entra la subida de más de 2000 varas hasta el punto F. con 92 $\frac{2}{3}$ varas de elevación.

El proyecto figurado de tornear este camino fue hecho el año de 77 cuando el reconocimiento de estos caminos para la fábrica de fundición en la villa de Orizaba consecuente a Real Orden y fui comisionado para el efecto con el ingeniero en segundo

don Pedro Ponce en cuyo proyecto se propuso los turnos de esta bajada y subida, reedificar el puente viejo de piedra y hacer otro también de piedra en donde está el de madera, pero separadamente se propuso por mas conveniente hacer solo un puente en donde está el río unido letra D.

Ahora volví a reconocer aquel terreno acompañado de tres regidores de villa de Córdoba y abriendo una vereda desde la garita de Villegas a la bajada del río hasta D. pasé éste y seguí midiendo hasta F. que es la subida opuesta, encontrando que haciendo un puente de piedra en D. se lograría y fácil aquel paso y a menos costo que por el penoso que se transita. Así lo vieron dichos capitulares de Córdoba, a quienes ofrecí poner el proyecto y dar cuenta a tiempo oportuno a vuestra Excelencia.

Desde el punto F. hasta el puente de Cacalotla, hay 2095 varas lineales, parte que es corta subida necesita afirmar bien el camino en terreno duro, pedregoso, limpiéndole de piedra suelta y el resto que es el llano, todo de calzada hasta el referido puente.

Este puente de Cacalotla necesita repararle y empedrarle cuasi todo de nuevo. La cuesta de Cacalotla en sus dos tornos tiene 1115 varas de longitud y $115 \frac{2}{3}$ de elevación hasta lo alto del abra que hace entre dos cerros. Es preciso tornearla de modo que se suba y baje cómodamente perfeccionando su calzada.

En lo alto de dicha cuesta ya empieza el llano del valle de Orizaba y el camino que dirige a la villa lo más recto tiene la longitud de 5100 varas que todo necesita calzada elevada, por su terreno pantanoso y tierra que llueve más que en tierra de Córdoba.

La villa de Orizaba situada en su ameno valle es una población bien dispuesta y ordenada, tiene hermosas casas altas y bajas, muy capaces y cómodas, los templos son también de bella hechura y las calles anchas, acorcel y muy bien empedradas y limpias. Es población de mucho comercio teniendo en sí el de los tabacos y reales fábricas de ellos para proveer mucha parte de todo el reino. Es garganta o pase forzoso para todo el giro de tierra caliente en lo interior del reino y en fin de lo que es Orizaba, puede verse la descripción historiográfica que hice el año de 77 cuando estuve empleado por el superior gobierno al proyecto de fundición, siendo una de las cosas que hace muy fértil a esta villa y su valle los muchos ríos y arroyos de donde se derivó su nombre.

La calle real por donde trafican todos tiene más de una legua de longitud y a su salida con dirección al reino, un puente muy grande y capaz sobre el río nombrado Orizaba, pasado el puente va el camino real por medio de la angostura que hacen los cerros y demuestra el plano referido número 5 y todo llano el camino con varias porciones de calzadas nuevamente hechas. Sigue la distancia 370 varas lineales en que está el pequeño pueblo nombrado el Ingenio, pero las referidas calzadas y otros pedanos que hay a la entrada por la parte de Córdoba, no están con la firmeza y propiedad que se requiere por la poca fuerza en sus estribos, falta de vertiente a las aguas que allí son recias y de zanjas colaterales para excusar empuen contra la calzada que por estas consideraciones debió hacerse más elevadas, más anchas con declives a un lado y otro y pretiles con guarda, ruedas, cuyos

defectos son procedentes de hacerse semejantes obras por personas que carecen del conocimiento de ellas y del objeto a que se dirigen.

En dicho pueblo del ingenio siguiendo el camino real estaba espezado un pequeño puente de piedra que solo encontré cerrados sus arcos y examiné ser de regular hechura, firme y seguro en concluyéndole para aquel forzoso paso sobre el río blanco que después es caudaloso y ahora he sabido que vuestra excelencia en vista de mi informe sobre la necesidad de este puente y lo que pidió el señor fiscal de Real Hacienda se ha servido vuestra excelencia mandar se concluya enteramente este puente a costa del fondo del pisage.

Desde el referido pueblo del Ingenio, pasado el puente sigue el camino parte barrioso y parte pedregoso hasta la distancia de 4400 varas que está la hacienda del Encinar que es preciso hacer calzada y como a ochocientas varas antes del Encinar con dirección al Sur se va al pueblo y cuesta de Aculcenco, siendo la longitud de ésta de 3700 varas y 510 de elevación todo su terreno sobre piedra dura y con espacio a un lado y otro para suavisar esta subida muy útil y conveniente para el giro de la provincia de Tehuacán y la de Oaxaca por las granas y demás comercio que conviene componerla.

Pasada la hacienda del Encinar, a dos leguas de distancia que todo es terreno de poco costo de componer está el Infiernillo, la primera y peor subida que tiene el camino de Aguatlán, la distancia de esta subida es de 2080 varas con 155 de elevación y antiguamente fue abierto este camino para tráfico de los carros

desde el año de 1540 pero abandonado después quedó este paso del Infiernillo intransitable aún para caballerías sueltas y ahora lo compuse provisionalmente tendiendo esta bajada y estribándola con un paredón de piedra portiza hasta que resuelva la firmeza de los caminos.

Allí en el Infiernillo aparta el camino que va a Maltrata, cuya penosa cuesta es inconsonible por su angostura y sus precipicios, toda sobre el de peña viva que sería un inmenso costo el componerse esta cuesta cuya longitud es de 8700 varas y 1503 de altura demostrándose en el referido plano número 8 del ramal de esta cuesta que aunque sería camino más cerca para Tepeaca y otras partes, no resarciría el costo afirmarla, por eso seguí de marcando el camino antiguo de los carros que es el de la cumbre de Aguatlán subida más tendida y no de mucho costo su composición.

Desde lo alto del Infiernillo sigue el camino tendido tierra dura entre pinos y robles que no necesita más que limpiarle de piedra suelta y afirmar la caja del camino con la posible rectitud hasta poco más de legua y media que es al pie de la cuesta de Aguatlán en un rancho que llaman de Félix Lucas Peregrino. A la izquierda hay un camino más corto pero muy violento sobre piedra viva y puede demolerse para tender esta subida pero siguiendo el camino antiguo de los carros hasta lo alto de la cumbre hay una legua y $2\frac{2}{3}$ varas de elevación, en cuya distancia solo se necesita abrir el monte, aplanar los repechos, dar vueltas y encajonar el camino en un terreno que lo permite por todas partes.

Ya en lo alto de la cumbre de Aguatlán es todo terreno llano

por estar a la altura cuasi de Perote para andar todo el reino y desde la altura de Aguatlán es el monte menos espeso dirigiéndose el camino hasta el pequeño pueblo de San Antonio poco más de dos leguas de distancia que solo necesita abrir y afirmar el camino. De San Antonio a San Andrés Chalchicomula que hay dos leguas todo el camino es llano pero con algunas barrancas pequeñas y arenoso que para carruajes es menester componerlo y aún más a la entrada del pueblo una bajara barriosa que necesita calzada y abrir el camino que está allí muy cerrado, advirtiendo que a poca distancia desde San Antonio a San Andrés, con dirección al Norte aparta el camino que va a Perote por Tepetitlán como se demuestra en el plano general.

El pueblo de San Andrés Chalchicomula es muy grande y de mucho vecindario por ser cabecera del valle nombrado San Andrés y los muchos labradores y harrieros de que se compone su población.

Cálculo prudencial del costo a que ascenderá la recomposición del camino desde la garita en la cuesta de Villegas por Villa de Orizaba hasta el pueblo de San Andrés.

Para abrir y componer con calzada la bajada desde la garita de Villegas, subida opuesta por el paraje que se proyecta en el plano, se regula el costo de cinco mil y seiscientos pesos 5 600.

Por el que causará el puente de piedra preciso en el indicado paraje del proyecto sobre el río de Ville-

gas ya unido, se regula en doce mil pesos 12 000.

Por el tramo de camino que sigue desde el punto F. hasta el puente del río Cacalotlán con varias porciones de calzadas necesarias, se regula el costo de cuatro mil y trecientos pesos 4 300.

Para componer el nominado puente se regula el costo de ochocientos pesos 800.

Para los tornos que necesita darse a la subida de la cuesta de Cacalotlán por lo violenta que está, se regula ser necesaria la cantidad de tres mil y quinientos pesos. 3 500.

Para las porciones de calzadas que hay que hacer desde lo alto de Cacalotlán hasta encontrar la inmediata villa de Orizaba con la posible rectitud y ojos de piedra en tres barrancas pequeñas, se regula la cantidad de diez mil pesos 10 000.

Para afirmar y componer la calzada que hay en la entrada de Orizaba y salida hasta el pueblo del Ingenio se regula ser necesaria la cantidad de cinco mil pesos. 5 000.

Supuesto ya concluido el puente del Ingenio desde donde remata hasta el pie del Infiernillo de Aguatlán por varias porciones de calzadas que hay que hacer y componer el camino en el terreno duro, se regula ser necesario tres mil y quinientos pesos 3 500.

Para abrir y componer la áspera subida del Infiernillo, suavizarla y perfeccionar el camino, se regula ser necesaria la cantidad de dos mil y quinientos pesos. 2 500.

Para componer el camino que sigue desde el Ynfier
nillo al pie de la cuesta de Aguatlán, el desmante y
cortos pedazos de calzada se regula costará tres mil y
cuatrocientos pesos 3 400.

Desde el Pie de la subida de Aguatlan hasta lo
alto por el desmante que se necesita aplanar algunos pasos,
voltear el camino y hacer ojos en pequeñas distancias
o porciones de calzada para el curso de las aguas en
las barrancas que cruzan el camino, se regula la canti-
dad de ochocientos pesos (sic.) 8 000.

Para el desmante y compostura del camino desde lo
alto de Aguatlan hasta el pueblo de San Antonio, se re-
gula la cantidad de seiscientos pesos. 600.

Desde el pueblo de San Antonio hasta el de San An-
drés para dejar el camino cómodo, y la entrada de este
pueblo con porciones de calzadas, se necesita la canti-
dad de cinco mil y quinientos pesos. 5 500.

65 000.

De manera que según parece por los cálculos prudenciales re-
feridos el total costo de componer el tramo del camino expresado,
que contiene el plano número 8, ascenderá a la cantidad de sesen-
ta y cinco mil pesos, sin incluir la composición de la cuesta de
Aculeingo por ser ramo separado de los que la orden previene.

Tampoco va considerado lo que costará componer el indicado
camino del Molinillo en la dirección de Aguatlan que siempre cog-
taría más que por la referida cuesta.

Pisajes en Pasos de Rio que cobran
particulares.

Antes de pasar adelante en la descripción de caminos, es
tím conveniente que vuestra Excelencia sepa lo que pasa en dos
parajes del camino por las villas, con perjuicios de los reales
derechos y gravamen del común.

En el plano general número 21 se ve el curso que lleva el
Río Blanco, siendo su paso forzoso para todo giro de tierra ca-
liente con el del Reino de crecida utilidad a las rentas reales
por el mucho algodón, cacao, añil, pescado y otros frutos que se
traen de aquellas tierras y de las harinas y demás que se lleva
de México, Puebla, Orizaba y Córdoba a mas de la gran feria que
el día de la Cruz de Mayo se celebra en el Santuario de Tetitlan
en cuya ocasión me he hallado en la inmediación del paso, y es
imponderable el concurso de día y noche de la mucha gente y re-
cusa que trafican, siendo el paso preciso y corriente el que se
llama de Río Blanco por otro nombre Totolinca letra A. B. cuyo
territorio pertenece a doña María Tomasa de Rivadeneyra, vecina
de Puebla, viuda de don Pedro Obando según allí me informaron y
tiene arrendada dicha tierra, cuyo arrendatario vive en una ran-
chería junto al río y formado dos pequeños puentes de palos cu-
biertos de tierra cobra el derecho del pisaje a toda la arriería
el que transita a pie y a caballo cuya regalía la disfruta mucho
tiempo ha sin permiso superior ni título de pertenencia al dueño
de las tierras usufructuando un derecho que solo pertenece al
Rey, siendo de advertir que como los puentes son falsos, sin

consistencia en tiempo de crecientes se los lleva el río, suceden muchas desgracias de ahogados y cargas perdidas viéndose precisada la gente a dar la vuelta tres leguas más arriba por el punto C donde está un puente de piedra, cómodo y capaz en la jurisdicción de San José de Omeaca, tierras que pertenecen a don Manuel de Segura, vecino de Villa de Córdoba que se manifestó haber hecho dicho puente a su costa desde el año de 64 a 29 presentándose haberle costado 13929 pesos 2 $\frac{1}{2}$ reales, siendo entonces la hacienda de mancomún con sus hermanos y que después quedando en su cabeza el año de 74 empezó a cobrar el paso a real toda bestia de carga y nada el de a pie, para lo que dice obtuvo real despacho de esta Audiencia que presentará cuando se le pida y en él se le permitió el cobro hasta reembolsar el total costo del puente y después siguiese cobrando medio real con la obligación de mantener el puente corriente.

Manifestóme que hasta el presente año tenía cobrado efectivo 4 775 pesos 5 reales a más de lo que le había robado un administrador y que hace sesión al rey de dicho puente, pidiendo que si fuere del agrado de su Majestad se le dé el resto de lo que le costó que es 8753 pesos 7 $\frac{1}{2}$ reales conformándose también con que solo se le dé lo que quiera vuestra Excelencia libertándole a él y a toda su familia del derecho del pisage para el tráfico preciso de la referida hacienda, giro de sus mantenimientos y frutos cuyo puente es cómodo, bien hecho, útil y necesario en aquel paraje, aumentando otro pequeño tres cuartos de legua más adelante sobre el río o arroyo nombrado el Zapote, anexo como

de 40 varas y tiene ya un estribo que costeó el nominado don Manuel de Segura con que será menos el costo de hacer este pequeño puente y asegurar aquel paso importante.

En el nominado paraje de Paso de Río Blanco con la proporción de tener en su centro una pequeña firme como se ve en el plano proporciona la facilidad de hacer un buen puente de piedra que regulé costará de 25 a 30 mil pesos, consiguiéndose el beneficio y seguridad para todo el comercio de tierra caliente y que será crecido el derecho del pisage que allí se cobra para resarcir en breve el costo del puente y después tener el Rey esta regalía propia de su Majestad que con otro recaudador del pisage en el puente de Omearca se conseguirá un beneficio que interesa tanto y cortan abusos que originaban riesgos de los pobres traficantes.

Dirección de San Andrés Chalchicomula hasta
la inmediación de Sanluis. Plano Núm. 9.

Desde San Andrés Chalchicomula va el camino llano a la salida del puente es arenal de corta composición el camino después sigue por tierra barbecho que solo se necesita formar bien la caja del camino hasta la distancia de cinco leguas 3400 varas que está el pueblo de San Salvador el Seco que tomando por la derecha a una corta vuelta se escusa un pedazo fuerte de arenal. Este pueblo de San Salvador es de indios y minero pero puede con el uso del camino carretero fomentarse.

Sigue el camino cubierto el terreno de arena por los mé-

danos que causan según se ven en el plano y luego todo es un salado hasta la hacienda nombrada la Troje del Obispo que hay dos leguas y 1000 varas de distancia necesitando levantar una calzada y que las aguas tengan curso por sus zanjas colaterales y desde dicha troje del Obispo a la inmediación de Napaluca que es donde concluye el plano número 9 hay poca porción de salados que componer y lo demás del camino todo bueno en distancia de 3900 varas y se ve por el indicado plano la rectitud de este camino.

Cálculo prudencial del costo que tenderá
dejar corriente el camino desde San Andrés
a la inmediación de Napaluca.

El componer el camino desde San Andrés hasta pasado
los médanos de San Salvador el Seco se regula ser necesaria
la cantidad de tres mil pesos 3 000.

Para levantar la calzada en el salado hasta pasado
la Troje del Obispo se regula ser necesaria la cantidad
de diez mil pesos 10 000.
13 000.

De manera que para dejar el camino de San Andrés hasta la
inmediación de Napaluca con la firmeza que se requiere, se regu-
la la cantidad de trece mil pesos.

Dirección del Camino que desde Perote
sigue hasta San Ildefonso y Santiago
Tasmeluca.

He demarcado y detallado por menor, las dos subidas que tiene la plaza de Veracruz para el reino, una por la Antigua y Xalapa y otra por Córdoba y Orizaba, que si se me notase de prolijo verá también todo entendido que siendo estos dos ramales de caminos los más penosos, los más quebrados, los más cogtosos de componer y los que no se pueden variar cuando reflexio no que vuestra Excelencia no puede verlo todo, y que sus justas providencias al remedio de esta necesidad ha de ser con presencia de lo que expongo quien examine el estado de los caminos, y a quien se comisionen para su recomposición, me parece es muy conveniente haber detablado dichos ramales de camino con la prolijidad expuesta y que en esto obedezco a la expresión de la orden del Excelentísimo señor Virrey antecesor a vuestra Excelencia, su fecha 13 de febrero último de que para la más clara inteligencia formase una descripción de las distancias y tránsitos buenos y malos y reparos que se necesitasen.

Procurando cumplir con lo que se me mandó y lo que vuestra Excelencia se dignó imponerme en su oficio de 20 de abril, seguf mis demarcaciones tomando desde el pueblo de Perote los caminos para Puebla y esta Capital.

Se ve el camino del pueblo de Perote con dirección al Sudoeste a distancia de 4500 varas, se pasa junto la hacienda de Guatepeque dejando a la izquierda la casas matas y a 2900 varas

con dirección al Sur se deja el camino que va para San Andrés y siguiendo el de la carretera real hasta una legua 2200 varas toda la distancia referida tiene cuatro barrancas poco profundas y anchas sin agua pero arena atascosa en muchas partes de este camino y en partes pedregosas el arenal. Desde el indicado punto a 3400 varas está el abra que llaman Puertesuelo, camino también lo mas arenisco y pedregoso sobre tepetate, este paso que aún sigue después 300 varas de este terreno duro y luego 2500 varas de salado, que tendiéndose las aguas en tiempo de lluvias necesita levantar una calzada y aún en 300 varas de arenisco, que sigue por estar al mismo nivel hasta la Garita de los Guardas, que tiene el tribunal de la Acordada y otras 300 que hay hasta el Bentorrillo que llaman el Mallorquin.

Aquí divide el camino que se usa del que propongo, el primero va por Noria Hedionda en distancia de dos leguas 2300 varas que hay que hacer calzada alta de 1600 varas de salado por ser anegadizo en tiempo de lluvias y a 3900 varas se divide por dos partes el camino que pasa por la hacienda de Soto y otra que va por encima, que ambos se juntan después en el punto A. siendo este trazo penoso camino de subida de monte, todo arenal y sigue besando sobre el mismo penoso terreno hasta pasado Chiquemecayuca y San Ildefonso que empieza otro Salado llamado el de San Antonio y hay la distancia desde el Bentorrillo hasta San Ildefonso de cinco leguas y 1600 varas.

Del nominado Bentorrillo sale otro camino con dirección al Sur, que pasa por otro Puertesuelo, da la vuelta por la laguna

de Alchichica pasa por Techacalco, luego por una pequeña barranca y una corta subida de monte hasta las Cruces Sontecomapa, que tomando al Oeste viene el camino tendido hasta Santiago Teemeluca frente con San Ildefonso, cuya distancia total es de 5 leguas 4000 varas, siendo todo este camino bueno de corta composición en los pasos de las barranquillas, en la pequeña cuesta y de aplanar y encajonarlo desde las Cruces hasta San Ildefonso, cuya caída hace que las aguas le roben.

En el indicado paraje de las Cruces, propongo otro camino con dirección a Puebla y también a México, cuyo ramal de 6400 varas que se ve en el plano (No. 1o.) solo necesita desmontarlo y aplanarlo, esto es por donde principió don Alonso Ochoando.

Cómputo prudencial del costo que tenderá
la recomposición del camino incerto en
el plano No. 1o. con distinción del de
Este al de Teemeluca.

Por las raspas que se necesitan en las barrancas que hay desde Perote a Puertesuelo aseguran el camino en la tierra dura y facilitarle en el arenal abriendo éste y levantando una calzada, se regula el costo de doce mil pesos 12 000.

Por componer el paso del Puertesuelo y la calzada que es precisa en el salado hasta la Bentilla, se regula el costo de nueve mil pesos 9 000

Desde dicha Bentilla por Techacalco hasta Santiago Teemeluca o a donde remata el ramal del proyeg

to, se regula ser necesaria la cantidad de tres mil y quinientos pesos 3 500.
2h 500.

Pero siguiendo el camino por Soto hasta San Ildefonso desde dicha Bentilla, costaría más de quince mil pesos su composición respecto del otro.

De manera que según parece por el cálculo prudencial expresado el costo de componer el camino inserto en el plano No. 10. hasta Santiago Tasmeluca asciende a la cantidad de veinticuatro mil y quinientos pesos.

Dirección de los Caminos que para México y Puebla se comprenden en el plano no. 11.

Desde San Ildefonso camino usado por Soto en el punto A., hasta la hacienda de San Antonio que hay 3600 varas, todo es salado en lo más bajo y un mal puentecillo de piedra en C. sumamente incómodo: Siguiendo el camino de San Antonio para México en D. que hay 9 000 varas entre cerros y terreno de arena, dividen dos caminos. El que usan las gentes para México es el que va por Jonguito hasta cuya venta desde el punto D. hay 6800 varas, camino sumamente incómodo por la arena y desde Jonguito hasta el rancho de Seron que hay dos leguas y 1000 varas es un monte quebrado subida y bajada, lo más arenisco, derrumbado el camino por varias partes que necesita mucha composición y sigue 8500 varas del mismo camino bajando hasta el Bentorrillo de Caballero que aquí ya entra el camino de arrenal atascoso hasta la venta de Santo Domingo cuya distancia es de 7600 varas, intran-

sitable en tiempo de aguas porque todo se inunda y en tiempo de secas se atascan los carruajes y aún las recuas en la mucha arena lo que motiva ser incomponible este camino y por eso se proponen otros.

Desde el punto D. tomando por San Francisco, San Juan Bautista hasta San Bartolomé, hay tres leguas y 1000 varas que aunque el principio del camino a San Francisco es arenisco en su biendo a dicha hacienda es toda tierra dura, parte por laborio que no necesita mas que formar la caja del camino y sus zanjas y lo mismo desde San Bartolomé por San Christóbal hasta Guamantla que hay de distancia tres leguas y 4000 varas por estar el camino alto respecto del de Jonquite y San Diego, cómodo y seguro haciendo el reparo que en el antecedente ramal y para excusar el penoso paso del salado de San Antonio.

Poco antes de esta hacienda sale el camino por lo más alto de la parte del Sur no necesita tanta calzada como el bajío de San Antonio y es más recto hasta el Ojo del agua en distancia de menos de quatro leguas hasta la venta indicada del Ojo del Agua.

Desde ésta puede seguir también el camino para México con dirección a Guamantla con distancia de menos de cinco leguas y a las cuatro en el punto F. concurre el camino de las villas para México.

Confrontadas las distancias de los tres caminos de este plano según parece y se demuestra el más corto y recto es el de Santiago TasmelUCA punto B. por el Ojo del Agua hasta Guaman-

ta, y en mi estimación es de menos costo este camino que ninguno de los dos que se acompañan cuando el de San Francisco y Jonguito necesitan mas costosas calzadas en el Salado de San Antonio y luego los penosos pasos de Arenales, resultando que desde el punto A. por Jonguito hasta San Diego hay 9 leguas y 500 varas y desde el mismo punto A. por San Francisco, San Bartholomé hasta Guamantlan ay 9 leguas 2600 varas y desde el punto B. por el Ojo del agua hasta Guamantla hay 8 leguas, 3500 varas bien entendido que la venta de San Diego respecto de Guamantla está aquel camino más adelantado.

Siendo estos tres ramales de camino los principales que dirigen a Puebla y México para incertar el que propuso el ingeniero ordinario don Alonso Sánchez de Obando con dirección a Puebla, sería necesario mucha mas estención en este plano, mas no despreciando yo un examen y proyecto hecho por un ingeniero tan acreditado, cuando llegue a Puebla por los caminos que propongo explicaré el que dicho oficial propuso inserto ya en el plano general.

Cálculo prudencial del costo que tendrá
componer el camino inserto en el plano
No. 11, desde el punto B que es Texmeluca
por el ojo de agua hasta Guamantla con
dirección a México.

Para la calzada que desde Santiago Texmeluca se necesita hacer del punto B a E. y continuar quasi toda hasta el ojo del agua se considera la cantidad de diecisiete mil pesos.... 17 000

Desde el ojo de agua hasta Guamantla que es toda
tierra laboría fácil de formar el camino y componer
las pequeñas barrancas 6 000

De manera que la compostura de camino desde Santiago Tenme-
luca hasta Guamantla pueda costar la cantidad de veintitrés mil
pesos.

Si se compone el camino desde San Ildefonso letra A. por
San Antonio y San Francisco ascenderá a más el costo por el tra-
mo desde A. hasta D. y el forroso puente en C., pero si el cami-
no que desde D. para Jonguito hasta San Diego que se ha usado,
por necesidad se hubiese de componer ascendería a mucho más que
cualquiera de los dos antecedentes, pues sobre ser mas larga la
distancia el arenal de San Diego lo gradúa incomponible por los
motivos expresados en la descripción.

Adviértase que el ojo del agua es división de camino para
México y Puebla como se volverá a demarcar al seguir la exposi-
ción del camino por Puebla, pues ahora lleve sucesiva la que
solo dirige a México.

Dirección de los dos ramales de camino que
se comprenden en el plano número 12 con di-
rección a México.

El punto A. que es el camino que sigue desde la Venta de
San Diego llega su arenal penoso hasta inmediato a la Hacienda
de San Miguel donde entre barrancas costosas de componer por
la caída que allí hace el monte en su derrame hace el camino
que se usa más incómodo y precisa un puente en la mayor barran

cas, pero en subiendo aquel monte pasado lo que brado de él, que es en el punto E., sigue la tierra dura de muy poca composición hasta las barrancas F. y llegar a la Venta de Piedras Negras, distancia desde San Diego cinco leguas y 3000 varas lineales.

Desde dicha Venta de Piedras negras siguiendo el camino hasta el punto G. que es la subida a la Hacienda Socabhe, hay muchas quiebras y barrancas que necesitan composición y porciones de calzadas y lo mismo desde G. hasta el Pueblo de Clangatepeque que todo lo mas de este tramo es tierra barriosa, quebrada con barrancas y socabones que hacen los derrames de la Serranía habiendo de distancia de Piedras Negras a Clangatepeque tres leguas y 2000 varas, siendo la bajada del pueblo al río de Clangatepeque muy violenta sobre tepetate y barro que necesita una composición muy firme y para hacer el puente en dicho río era menester tomarlo donde cierra más la caja, pues lo mucho que se extiende en el paso por el pueblo aunque es río que trae muy poca agua en tiempo de secas, se ve allí un pequeño puente antiguo que está aislado, tapado de arena, tomando otro curso el agua.

El Pueblo de Clangatepeque es pequeño, habitado solo de indios que nada le ha fomentado el camino real que ha tenido y tiene continuando éste a 4000 varas finaliza el plano en el punto D.

Del otro camino que propongo para Guamantla debo decir que sería muy útil a este pueblo tener el giro del camino real por ser una población muy grande y antigua formada sobre una loma en anfiteatro, las calles anchas, pero sin empedrar, las casas grandes pero arruinadas por la mucha pobreza y poco trato aunque

tiene crecido vecindario de españoles y de indios, unos labradores, otros tejedores y otros fabricantes de herrería, tiene una hermosa parroquia y convento antiguo de San Francisco con otros varios templos que fomentando a este pueblo con el uso del camino real pudiera adelantar y hallar los pasajeros todo lo necesario.

A 2300 varas de Guamantla siguiendo el camino en el punto B de este plano va demarcado el que propongo siempre mas recto a México, que siguiendo por A. Cocotlán desde el punto B hasta esta hacienda, hay dos leguas, tres mil trescientas ochenta varas, todo terreno duro a excepción de unas barrancas bajas, muchas que forman las vertientes de la Sierra Tlaxcala cuando hay avenidas dejando el paso de arena y piedras sueltas y otras pequeñas barrancas en cuyo trazo se necesita rampas y echar el camino por tierras de labor.

Lo mismo requiere desde Acoctlan hasta el pueblo de Apisaco que hay dos leguas y 2000 varas de longitud pasando por junto al Pueblo de indios nombrado San Juan Quesscualpa, siendo todos los caminos tierras y haciendas de labor. El pueblo de Apisaco, por las muchas ruinas de edificios grandes de fábricas, y batanes que tuvo antiguamente, manifiesta haber sido población de consideración hasta que quitando el comercio del Perú con la ciudad de Puebla, descahecieron (sic) todas las poblaciones de fábricas y manufacturas y así en el día es Apisaco un pueblo mísero, pero consta y hay vestigios de que en el siglo pasado era este el camino real y aún le frecuenta la harriería por más cómodo, pero necesita un regular puente de piedra aunque no es de

consideración su río.

De Apisaco hasta la hacienda del río, es toda la mas tierra tepetate pedregosa, que las aguas tienen sanjeado el camino, y algunas barrancas poco profundas que necesitan rampas con mas un pequeño puente en el río que pasa por junto dicha hacienda y es el mismo de Clangatepeque siendo la distancia de Apisaco a la Hacienda del Río dos leguas 3400 varas.

De dicha hacienda del Río sigue el camino de mi proyecto con dirección al Oessudoeste hasta el punto C que hay de distancia una legua 1600 varas cuyo tramo por ser tierra dura tendida necesita poco reparo el camino siendo la total distancia de este desde B a C de 9 leguas, 2680 varas y la desde A a D. que es el camino por Piedras Negras tiene la distancia de nueve leguas y 2000 varas.

Cálculo prudencial del costo a que ascenderá poner cómodo y corriente el camino que se proyecta por Acocotlan, Apisaco, Hacienda del Río y dirección a la de San Nicolás.

Desde la salida de Guamantla por el referido camino se necesita abrirle, encajonarle, hacerle zanjas colaterales, rampas en distintas barrancas que hay y cortes pedregozos de calzada hasta el Pueblo de Apisaco, se regula ser necesaria la cantidad de dieciocho mil pesos. 18 000

Para el puente del referido río de Apisaco, se regula ser necesario seis mil y quinientos pesos. 6 500

Desde Apisaco hasta la Hacienda del Río para hacer la Caja del Casino sobre tepetate duro y algunas rampas en las barrancas que cruzan se regula ser necesario la cantidad de ocho mil pesos 8 000

Para el pequeño puente sobre el río nombrado Clangatepeque se regula necesitarse cuatro mil pesos. 4 000

Para continuar desde la Hacienda del Río afirmar el camino hasta el punto C. aunque sobre terreno duro, pero con raspa en sus cortas barrancas se necesita ser necesaria la cantidad de mil y quinientos pesos 1 500

38 000

De manera que según parece por el cálculo que antecede todo el ramal del camino desde Guzmantla hasta pasada la Hacienda del Río al punto C. del plano número 12 asciende el costo a treinta y ocho mil pesos.

Examinado en iguales circunstancias el camino desde la Venta de San Diego por Piedras Negras y Clangatepeque con solo un puente en este paso. Comprendo que la recomposición y firmeza de este camino costaría más de cincuenta mil pesos porque casi todo necesita de calzada alta y ojos en sus barrancas.

Dirección de los caminos comprendidos en el
Plano No. 13.

En el punto A. continúa el camino que se usa y viene desde Clangatepeque que desde dicho punto hasta la Venta de Buenavista hay una legua y 3000 varas toda tierra llana dura y el mismo

terreno sigue hasta San Buenaventura, que hay una legua y dos mil varas y siempre plano hasta Apa que hay desde San Buenaventura tres leguas 2500 varas.

Este tramo de camino aunque es todo llano y duro, el año que llueve mucho se aniega y se hace intransitable por ser bajo y tener los derrames de toda la cordillera de los montes, como sucedió el año de 72 por septiembre que se cortó el paso de este camino por muchos días y también desde Ocotepeque hasta llegar a Apa es una bajada muy incómoda y penosa. Desde Apa sigue el camino hasta el punto C. en distancia de dos leguas y mil varas pasando contiguo a la Laguna y es la total distancia de dicho camino en este Plano No. 13 de ocho leguas 3500 varas.

El que sigue de mi proyecto con mas rectitud a México se demuestra en el punto B que hasta la Hacienda de San Nicolás hay la distancia de cinco leguas y 4000 varas terreno llano, duro y más alto que el de Buenavista, necesitando corta composición de aplanar el descenso del camino que viene de la Hacienda del Río y en el punto C necesita levantar un pedazo de calzada como de 200 varas de largo por una poza o renanso que hacen allí las aguas detenidas.

De San Nicolás sigue el camino bueno, duro y llano hasta el punto E. que es la distancia de una legua 4200 varas y de H. a K. que es una corta bajada ha de menester componerse como también el paso de la barranca que sigue, en la que aún se encuentran vestigios de que era por allí el camino antiguo carre-

tero, y desde el punto E. formando una corta subida sigue el camino hasta el Pueblo de Calpulalpa, en distancia de una legua y 2000 cuyo tramo solo necesita igualar la caja del camino y un pequeño puente en la barranca Y.

El Pueblo de Calpulalpa es de indios y de harrieros y está bastante poblado en una altura que da vista a todo el camino referido y desde dicho pueblo hasta el punto J que termina hay la distancia de una legua y 700 varas, siendo la total de dicho camino en este plano de nueve leguas y 900 varas y se necesita también otros dos pequeños puentes en las dos barrancas pasando Calpulalpa pues en la que hay inmediata al pueblo es muy anti-guo y está arruinado.

En este plano se demuestra un ramal de camino que usan los dos de Puebla a encontrar con Yrelo el que sigue de Apaque con más claridad se demostrará en el plano núm. 20 y en general núm. 21 para que se vea el rodeo que trae el camino de Puebla.

Cálculo prudencial del costo a que ascenderá el
 tramo del camino que se proyecta desde B a F.
 en el Plano No. 13.

Para el pedazo de calzada que se necesita en el
 paraje G y luego igualar un pedazo del camino en la
 subida desde B. se necesita la cantidad de tres mil pesos. 3000

Para componer la bajada desde H. hacer dos rampas
 en la barranca K, igualar el camino hasta el punto Y. se
 regula necesitarse dos mil y quinientos pesos 2500

Para un pequeño puente sobre la barranca profunda
Y., reedificar el arruinado en la que sigue a Calpulalpa
y otro pequeño en la barranca L. con cortar porciones
de calzadas desde el pueblo hasta el punto F. dos mil y
quinientos pesos

2 500

8 000

De manera que según cómputo prudencial el costo total de
reparar y asegurar dicho camino ascenderá a la cantidad de
ocho mil pesos.

Dirección de los caminos comprendidos en el
Plano No. 14.

Desde el punto A. sigue el camino que viene de Apa y
hasta Yrolo hay 4800 varas, todo llano pero incómodo en tiem-
po de aguas y en dicha venta de Yrolo concurre el camino que
viene de Puebla.

Desde Yrolo hasta Otumba que hay tres leguas 2300 varas
todo el camino es incómodo cuyo monte aunque es tierra dura y
tepalcate está el camino muy destrozado por las aguas y el tiem-
po necesitando de mucha calzada particularmente desde F. hasta
Otumba que es mala bajada y paso de dos barrancas.

Desde Otumba a San Juan Teotihuacán hay dos leguas 1600
varas también terreno que necesita componerse levantando la
calzada porque se aniega en tiempo de aguas y lo más el paso
del río hasta dicho San Juan que aún suele no llevar agua en
los meses de Abril y Mayo y en tiempo de lluvias trae unas
repentinas averías que varias veces ha inundado el pueblo destroz-

zándole y causándole muchos daños y pereciendo bastantes pasajeros que fiados en ser buen paso se han ahogado como estuvo para sucederle a un artillero que el año pasado venía conmigo que por falta de puente en este río hasta las recuas de los pulques que viene a México tiene que detenerse hasta que minore el agua.

Desde San Juan Hasta el rancho de las Lajas punto E. es todo bajo, lodasar, atascoso que necesita una calzada elevada y esta distancia es de dos leguas siendo la total de A. a E. de ocho leguas 3700 varas.

El camino del proyecto que viene por Calpulalpa, sigue desde el punto C. y hasta el Pueblo de Guaugla que hay 4000 varas todo el terreno es bueno, pero quebrado con dos barrancas profundas, angostas de boca que necesitan presa para absorberlas para que las aguas en las avenidas corran horizontalmente afirmando caja de camino y caiga luego sobre la presa, cuya especie de reparo en las barrancas secas es muy firme y de menos costo que los puentes como diré después.

Desde Guaugla con precisión de otras dos barrancas, sigue el camino en subida suave a pasar por los puentesuelos H. desde el abra que hace la serranía por un lado y otro el terreno es bueno con necesidad de poca calzada, sino formar bien la caja del camino suavizando la bajada en los mismos términos desde O. hasta Rancho de Naranjo con la proporción de abundar de piedra todo el recinto para el reparo de este camino que es la dirección del antiguo carretero, siendo la distancia desde Guaugla al rancho de Naranjo de una legua y 4000 varas.

Desde rancho de Naranja divide por dos partes el camino: Si se quiere llevar por Ostotipac y San Sebastián concurre en el de San Juan Tectihuscan antes de pasar el río, teniendo la misma necesidad de su puente y lo demás que sigue hasta el punto como también que desde el Rancho del Naranja hasta después de Ostotipac, aunque es monte duro y pedregoso tiene bien que trabajar la caja del camino y debajo del cerro de Ostotipac forzosa una calzada continuada por ser bajo atascaderos en tiempo de aguas y hay la distancia de Rancho de Naranja a San Juan de cinco leguas.

Reconocido este tramo pasó a demarcar otro ramal del camino desde rancho de Naranja hasta el Pueblo de San Agustín Acolman, en el punto D. que hay de distancia cinco leguas 4500 varas, siguiendo lo más de este camino por la loma de la Serranía K. huyendo de lo bajo de llano de Otumba y de San Juan porque el camino sea por terreno duro, necesitándose afirmarle bien y hacer rampas o presa para el paso de la barranca del Barrio de Belén y un pequeño puente en M, paso del río de San Juan aunque al presente tiene variado su curso lo que causa la inundación de la Hacienda de San José Oculma, el Pueblo de San Agustín y sus contornos, por lo que precisa desde el punto N. hasta D. hacer calzada alta y más profundas las zanjas colaterales para el curso de las aguas, en cuyo tramo se encuentran aún los vestigios del camino antiguo carretero y aunque aquí se inserta un pedazo de otro camino que reconocí desde Calpulalpa a Tepetlacoaque, a mas de ser penoso y costoso advertí que rodeaba.

De manera que la longitud del camino usado desde la letra

A. por Otumba y San Juan hasta E. es de ocho leguas 3700 varas y el que se proyecta desde C. para Rancho de Naranjo y Belén hasta D. es de ocho leguas y 2500 varas.

Cálculo prudencial del costo a que ascenderá la composición del camino que se proyecta en este plano desde G. a D. y consideración del reparo al camino de A. a E.

Para facilitar el paso de las dos barrancas que hay antes de Guaugla, con pequeños puentes o presas y composición de aquel ramal de continuo se regula ser necesario dos mil y ochocientos pesos 2 500.

Para el paso de las dos barrancas que siguen desde Guaugla abrir y formar bien el camino hasta el rancho de Naranjo, se regula necesitarse la cantidad de cuatro mil pesos 4 000

Para continuar hacer el camino cómodo y firme desde el Rancho de Naranjo hasta el Barrio de Belén y paso de su barranca inmediata con presa o rampas, pequeño puente se regula necesitarse la cantidad de cuatro mil y quinientos pesos 4 500

Para el mismo efecto de componer bien el camino desde dicha barranca hasta el punto N. se necesitan dos mil pesos 2 000

Desde el punto N. hasta el Pueblo de San Agustín Oculma que lo mas es preciso hacer calzada se necesita la cantidad de doce mil pesos 12 000

De manera que según parece en el cómputo prudencial el costo que podrá tener el indicado camino de proyecto en el plano No. 14 ascenderá a la cantidad de veinticinco mil y trescientos pesos.

Aún cuando exceda del costo referido este ramal de camino sería sin duda mucho más costoso componer el camino desde A. por Otumba y San Juan hasta E. así por el monte F como por todo lo anegadizo del Valle de Otumba, el puente grande, el río de San Juan y la forrosa calzada desde allí hasta E. motivos que también concurren en el ramal de camino desde rancho Herreranjo por Ostotipac hasta San Juan y que aunque hay corta diferencia siempre resulta más corto el del proyecto hasta San Agustín de Coacalcan.

Dirección del camino que sigue hasta México
indicado en el Plano Núm. 15.

Este plano comprende el resto del camino hasta México, el que viene de San Juan Teotihuacán, en la Hacienda de las Lajas, que sigue en el punto B. hasta la Venta de Totolcingo tiene la longitud de una legua 1900 varas, necesitando cuasi todo este tramo de calzada por los barriales y destrones del camino.

El ramal que viene del proyectado finalizó en San Agustín de Coacalcan y sigue del punto A. hasta C. a unir con el de San Juan hasta Totolcingo tiene una legua y 4000 varas no ha de necesitar tanta calzada por poderse elevar sobre la falda de aquel pequeño monte en el paraje que llaman sitio de las Almojeras del Camino Real y ya unidos ambos caminos en la Venta de Totolcingo es solo uno el que sigue hasta el Santuario de mi Señora

de Guadalupe, que hay desde dicha venta cuatro leguas 2700 varas.

Todo este camino va por el Salado de la Laguna de Tescuco, teniendo que cruzar varias zanjas de desagües que necesitan pequeños puentes. En tiempo de secas incomoda mucho este camino por la polvareda grande que se levanta con el tráfico de bestias y carruajes y en tiempo de aguas es todo un barrizal muy pegajoso, pero cuando la laguna extiende su creciente es menester nadar por este camino.

Para estos casos se toma desde B. o desde Totolcingo el camino a la Venta del Carpio a pasar por la calzada de San Christóbal que tiene poco menos de una legua y aunque es alta y por debajo pasan las aguas de la de Tescuco a la de San Christóbal, está la referida calzada intransitable por su mal empedrado y mala hechura que se quebrantan las bestias y no hay carruaje que aguante semejante en todo a las calzadas de Guadalupe y San Antonio que tiene esta ciudad en sus dos entradas opuestas, donde las gentes sienten el tráfico preciso por ellas, siendo mas de reparar que una ciudad como México y a la vista de vuestra Excelencia tenga unas calzadas tan penosas de andar a pie, a caballo y en coche como lo ven todos y a proporción aún está peor la de San Christóbal.

Mas recto podía venir el camino del Salado como demuestra la línea punteada del punto A. al punto B. pero sería necesaria una calzada de toda esta distancia seguida sobre ojes con reflexión a que en creciendo las aguas de la Laguna de Tescuco no se estorbare su desagüe por la de San Christóbal.

Cálculo prudencial del costo a que ascenderá
 la composición del camino que contiene el
 Plano Núm. 15.

Para el ramal desde la letra A. hasta C. se regula
 ser necesaria la cantidad de cuatro mil y quinientos
 pesos \$ 500

Desde C. por levante de Totolsingo siguiendo el
 camino del Salado hasta Guadalupe por varias rampas
 empedradas con ojos en tres zanjas que se crucen, se
 regula dos mil pesos 2 000

Para componer la calzada que hay desde el santua-
 rio de Guadalupe a México con la propiedad y camino de
 piso cómodo y permanente se regula la cantidad de vein-
 te mil pesos 20 000
 26 500

De manera que según parece por el cálculo que
 antecede del camino en el indicado plano desde A. por la Venta
 de Totolsingo hasta México para componerle según va expresado
 se necesita la cantidad de veintiséis mil y quinientos pesos
 regulándose lo mismo siguiendo el camino desde el punto B. por
 C. pero habiendo de componer el que va por el Cerro, San Chris-
 tóbal y Guadalupe a México será de mucho más costo por aumentar-
 se el de igual reparo que en la calzada de Guadalupe a la de
 San Christóbal y componer todo el camino desde dicho pueblo que
 va entre cerros hasta el Santuario de Guadalupe.

Si se determinase hacer una calzada sobre el salado recta
 desde el punto A. al punto D. con la precaución expresada de
 una serie de ojos para no detener las aguas, me parece costaría

sien mil pesos poco más o menos, con cuyo conocimiento impues-
to vuestra Excelencia de lo que es el todo del camino desde
Veracruz por Jalapa y Perote a México con presencia de los cál-
culos hechos en cada plano de los parciales y dirección del ca-
mino que propongo resulta el total costo según juicio prudente
lo que se dirá en el resumen.

La diferencia de longitud que hay de un camino a otro des-
de el Bentorrillo de Puertesuelo que es donde empieza la división
de caminos, según va por menor relacionado.

No hay duda que es más corto el camino del proyecto respec-
to de que se ha usado, y aún mas recto puede quedar siempre que
resuelva su allanamiento y composición en tiempo oportuno, que
aún no estén las tierras laborías con los sembrados crecidos,
cuya estación me cogió a mí en el reconocimiento y reflexionan-
do el destrozo que haría en los frutos de algunas cortas vueltas
por evitarlos pero de cualquier modo el propuesto es mejor cami-
no y más cómodo que si se intenta componer el otro y ahora con-
tinúo en la desamarcación de los caminos por Puebla.

Dirección del camino que desde el ojo del agua
dirige a la Ciudad de Puebla y de ésta a México

Plano Núm. 16.

El penoso camino para entrar en Puebla los que vienen del
rumbo de Perote, de las villas y demás partes, es el forzoso
paso desde la Venta del Pinar, por Acagete y Amosoque hasta Pue-
bla, siendo tan incómodas las barrancas repetidas, arenales y
pedregales que hay desde dicha venta a Amosoque, con mil fatigas

transitan las gentes por este camino y no hay carruaje que aguante. Solo la necesidad obliga a pasarle, y otros por excusarle dan la vuelta bien larga por el camino de Tepesaca aunque también es incómodo.

A efecto de que el referido camino del Pinar se compusiese o se buscase otro más cómodo en el año de 1781, fue comisionado por este superior gobierno el Ingeniero Ordinario don Alonso Sánchez de Ochando, cuyo oficial por su conocimiento y esmero, debo creer presentaría a la superioridad el plano y proyecto con presupuesto prudencial del costo para asegurar este tan preciso camino, pero no habiendo llegado a mis manos semejante proyecto después que falleció el nominado ingeniero comprendiéndose en la orden que se me dio el reconocimiento del indicado camino de Puebla para componerle con las escasas noticias que pude adquirir de lo operado por don Alonso Sánchez de Ochando, antepuse como debía reconocer y demarcar el camino de su proyecto para insertarlo con los otros dos que contiene el nominado plano número 16 que son el quebrado por el Pinar y el que propongo por San Bartolomé para que presentándole a vuestra Excelencia sin pretender yo se prefiera el camino de mi proyecto, impuesto vuestra Excelencia de la relación circunstanciada de los tres caminos resuelva lo que fuere de su mayor agrado.

En el Paraje de Sontecomapa, Plano No. 10 se deja ya expresado un ramal de camino con dirección a Puebla que tiene 6300 varas de longitud y es donde empieza el proyecto de don Alonso Sánchez de Ochando cuyo camino sigue con dirección al Sudoeste cuanta al Oeste.

Desde donde termina el punto del indicado ramal de camino del plano número 10 hasta la Hacienda de Sacatepeque por cuya inmediación, proyectó el camino don Alonso Ochoando, hay una legua 4600 varas, cuyo territorio aunque es duro, montuoso de varios cerros pequeños y en su intermedio la zanja en el paraje nombrado Amelaco.

Desde Sacatepeque con dirección a dicho rumbo va el camino hasta la hacienda nombrada la Trampa que se ve en el plano número 16, cuya distancia desde Sacatepeque a la Trampa es de cinco leguas y 1000, todo llano, por un salado que según los prácticos de aquel territorio dicen no se aniega en tiempo de aguas a lo que di crédito pues reconociéndolo en tiempo de lluvias en todo él no encontré mas que una corta porción como de un cuarto de legua anegado siendo fácil dar salida al agua.

Este camino conviene dirigirle inmediato a los médanos de San Salvador el Seco y a la hacienda de la Trampa para evitar el paso de la laguna que se forma en tiempo de aguas inmediato a dicha Hacienda de la Trampa y poco antes concurre el camino que viene de San Andrés para México y Puebla demorando la Hacienda de Ozumba desde la de la Trampa como dos leguas distante al Norte cuarta Nordeste.

Sigue el camino desde la Hacienda de la Trampa con dirección al Oeste, pasando por la de Santiago y a dos leguas 4000 varas en el punto M. está el pasaje en que propuso don Alonso Ochoando formar un muro de un cuarto de legua de largo para sostener el camino sobre la barranca de los derrumbes del monte por donde se dirige y en todo el expresado trámite hay cuatro

barrancas que necesitan puentes o presas y una de ellas rampas con lo demás de la formación del camino para su propiedad y firmeza.

Desde el punto M. sigue el camino hasta el rancho de la Joya que es de 3200 varas camino llano en tierra de labor y a 3500 varas para el camino por junto a la Hacienda de San Martín y sigue hasta la de Guadalupe en 3000 varas de longitud luego al Pueblo de San Sebastián durante 2700 varas. Todo este camino desde la Joya hasta San Sebastián es tierra de labor, pero después que se pasa de la Joya hay un puertecuelo que necesita calzada y una barranca junto a San Martín.

Segue el camino desde San Sebastián hasta Amosoque letra G. en distancia de una legua 3100 varas, todo por tierra laboria hasta la cercanía de Amosoque que pasa el camino por un pedazo de arenal siendo la total longitud de este camino propuesto por don Alonso Sánchez de Ochando desde Sontecomapa hasta Amosoque trece leguas y 1400 varas.

No expongo el costo que tendría de componerse este camino supuesto que este oficial presentó su cálculo prudencial que confesando su mayor pericia en semejantes asuntos este justo miramiento me hace no decir a vuestra Excelencia lo que me parece costaría la composición de este camino, concurriendo con el sentir de don Alonso Ochando en cuanto a ser incomponible el camino del Pinar y Acagete por las razones expresadas de las barrancas, arenales y pedregales en todo del distrito del camino viejo desde la indicada venta hasta Amosoque, pero no hallo sea más corta con el exceso que dijo el camino desde Sontecomapa

por la Trampa y la Joya hasta Amozoque cuando las medidas se han demostrado lo contrario y sigo manifestando a vuestra Excelencia el camino que proyecto en el mismo plano número 16 por las direcciones siguientes.

Desde el mismo Sontecomapa sigue el camino hasta Santiago Tezmeluca en la distancia de una legua 4200 varas y desde allí al ojo del agua en la de tres leguas 4000 varas, cuya descripción de terreno y reparo que necesita ya está expuesto en el plano número 11 por ser este camino ambiguo a México y a Puebla.

Desde el ojo del agua a una legua en la letra C. Hacienda de Santa Ana dejé el camino que sigue por Nopaluca y tomé el que dirige a la hacienda de la Concepción que hay 8000 varas y a 9500 pasa el camino por el rancho del Diablo, a 6000 varas la Hacienda de San Bartolomé. A 8000 junto a la de San Juan Tezmeluca. A 3000 varas por encima de las caleras y a 6000 está Amozoque, o siguiendo por la letra H. está inmediato Amaluca, teniendo la total distancia de este mi camino desde el mismo punto de Sontecomapa que tomé Ochando hasta el Pueblo de Amozoque catorce leguas y 2300 varas.

No es dudable que a lo que parece hay más de una legua de ahorro en el camino de don Alonso Ochando, pero siendo este dirigido para Puebla aumenta el costo de camino nuevo desde Sontecomapa hasta la dirección en donde demora el ojo del agua y tomando el camino por donde yo lo traigo, que es por Santiago Tezmeluca hasta el ojo del agua es todo un camino para México y para Puebla en que no hay mas que componer éste y se ahorra el de Sontecomapa hasta la Trampa que es asunto de consideración procurar

cuanto sea dable que la comunicación de los pueblos concurren a un camino para después también tener menos reparos. Pero el ramal de camino de Ochoando por San Martín desde Amosoque hasta la letra A. Plano número 21 es útil y corta más recto para las villas. Es cierto que todo el camino que propongo desde el punto G. hasta el punto H. tiene muchas barrancas y profundas que solo traen agua en tiempo de avenidas y por esto no necesitan puentes, sino obra menos costosa y más segura en tales parajes como son presas de piedras llenas luego de piedra y tierra hasta cierto nivel del descenso de las aguas cuando éstas vienen absorben y aprietan el sitio que se pretende cayendo el agua sobre la presa y queda siempre firme un camino cómodo. Esto no es mera especulación sino que la misma experiencia me lo ha demostrado y en el mismo camino que yo llevo donde hay varias presas de este hechura: una tiene la Hacienda de San Bartholomé formada en una barranca de 70 varas de profundidad que deja el pago firme por arriba sin que las aguas hagan impresión al camino.

Todo lo demás del terreno de este camino es duro sobre las lomas de la serranía de Tlascala con algún monte que abrir y quitar bastante piedra suelta y pues en el cálculo del plano número 11 ya se insertó el costo que tendría el camino hasta el ojo del agua con reflexión a lo que se necesita para afirmar el camino desde el ojo del agua por San Bartolomé hasta Amosoque con 26 presas que hay que hacer, desmontar y encajonar el camino y poca porción de calzada comprende será necesario la cantidad de dieciocho mil pesos.

Dirección del camino que sigue para la Ciudad de Puebla y por la de Guajocingo de donde sigue el que se proyecta en rectitud para México. Plano Núm. 17.

El punto es el camino que sigue de Amosoque y sigue por la Garita de la Venta C. hasta Puebla cuya distancia de dos leguas y 3000 varas no necesita composición de entidad porque todo es camino bueno y demuestra que se compuso cuando vuestra Excelencia pasó por él y aunque es más recto el de mi proyecto B. C. al rumbo que trae el antecedente, separando este de Amosoque poco más de media legua es indiferente traerlo por el mismo Amosoque.

La salida de la ciudad de Puebla para la de México hasta el Pueblo de Guauclasingo que hay una legua y 3000 varas, es todo camino quebrado, sumamente penoso para los carruajes, pues aunque el terreno es de tepetate duro el no haber cuidado de tener este camino compuesto quitando que las aguas hagan en el surco, ha motivado que la salida de dicha ciudad esté tan intransitable y cada vez se va poniendo peor porque no se acude al reparo que es indispensable en todo el tramo desde Puebla hasta bajar al puente D. y en la subida hasta llegar a Guavelasingo.

En este pueblo con dirección al Oesnoroeste sale un camino para San Martín y México que pasa por el Pueblo de Coronango, pero el más corriente es el que sigue a Guajocingo y el que corresponde a la rectitud del que proyecto para México.

El terreno desde Guauclasingo hasta Guajocingo es llano, pero arenoso y en algunas partes algo mas que he menester echarlo

por tierras de barbecho para excusar la arena cuya distancia es de tres leguas y 600 varas.

Pasado Guajocingo con dirección al Nornorueste está el otro camino que va para San Martín a Yrolo a unirse con el viejo de México como lo demostraré en el plano número 20, pero siguiendo a descubrir con la posible rectitud, camino más corto para México, según demarcando y abriendo el que se proyecta por San Luis hasta pasado la Hacienda de los Mendocindas, que es el punto B. distante de Guajocingo 2 leguas y 600 varas, siendo este camino llano, pero con sus porciones de arenales y los pequeños ríos que se cruzan son badesables todo el año sin necesitar de puentes solo sí unas rampas en las barrancas secas que también cruza el camino y la bajada al arroyo F. y subida certa por las Mendocinas, tierra dura, tepetate aunque hice abrir para seguir como el camino fue provisional que requiere un camino real.

Cómputo prudencial del costo a que ascenderá
la composición del camino contenido en el referido plano Núm. 17.

Siempre que desde el punto B. al punto C. se continúe el camino que se pone de proyecto por más recto para componer este ramal de camino se regula ser necesaria la cantidad de cinco mil y quinientos pesos 5 500

Desde Puebla a Guauclasingo por lomas quebradas y penoso del camino, en subida y bajada que todo necesita una calzada alta y se regula ser necesario treinta y cuatro mil pesos 34 000

Desde Guauclasingo a Guajocingo para hacer cómodo el camino y firme sobre terreno duro se necesita la cantidad de cuatro mil pesos 4 000

Desde Guajocingo hasta el punto E. pasada la Hacienda de las Mendocinas se regula la cantidad de seis mil pesos 6 000
49 500

De manera que según parece por el antecedente cálculo para que quede camino real cómodo y recto desde el Pueblo de Amosoque o su inmediación pasando por Puebla y Guajocingo hasta pasada la Hacienda de las Mendocinas resulta la cantidad total de cuarenta y nueve mil y quinientos pesos.

Dirección del camino que se proyecta por el rumbo de Puebla con rectitud a México comprendido en el plano Núm. 18.

Desde el punto Z. que es pasada la Hacienda de las Mendocinas fui abriendo el camino sobre terreno duro aunque con algunas quiebras siempre cuasi con dirección al oeste en que demora México y desde el dicho punto hasta el Pueblo de San Salvador llamado el Verde hay la distancia de una legua y 1000 varas que necesita formar bien la caja del camino raspar en la barranca que cruza por la hacienda de San Matías y resdificar el puente malo de piedra que hay sobre la barranca contigua al pueblo.

Desde ésta hasta San Rafael en distancia de una legua 400 varas hay que asegurar el paso de las dos barrancas contiguas que aunque tiene puentes de piedra son muy antiguos, angostos y

arruinados y una porción de calzada hasta pasado los pueblos de San Miguel por ser de corta consideración siempre badeable, bag tará hacer dos raspas.

Antes del Pueblo de San Rafael empieza la subida al monte suague suave sobre terreno duro entre tierras de labor, pero hasta el punto E. que ya empieza el Pinar necesita desmontarlo, suavizarlo y empedrarlo porque cría barrial el tiempo de aguas y mas sería en haciéndolo camino real.

Sigue subiendo el camino entre Pinar hasta una corta bajada en el paraje demarcado los lirios que dista de San Rafael una legua y cuatro mil varas todo terreno firme pero precisa desmonte, tender el camino y que las aguas no le roben dando el curso a sus ranjas colaterales.

El indicado paraje de los Lirios es un pequeño prado que pasando por allí un arroyo de buen agua está proporcionado a que se haga una venta como se proyecta para tránsito de los pasajeros.

Desde los Lirios hasta el punto B. que hay la distancia de 4 leguas 1600 varas es todo monte de pinar por donde corta la serranía en un lado y otro. El terreno todo es duro sin necesitar de calzada, sino desmontarle bien, rebajar algunos repechos, formar la caja del camino y en donde le cruza alguna barranquilla, formar ojo de piedra para que pase el agua y no robe el camino.

En el indicado punto B. se encuentra la gran barranca de Juanes que no hay necesidad de pasar por ella sino seguir el camino hasta Venta de Córdoba que es todo bajada fácil de suavizar pero necesita calzada, por ser barrial siendo esta distancia de una legua 2500 varas.

D Dicha Venta es muy antigua, pero enteramente arruinada y falta de toda provisión, tal vez porque este camino no ha tenido uso desde el siglo pasado que cuentan sus comarcanos y los vecinos de San Salvador el Verde, que antes que desde México a tierra adentro se extendiesen las cosechas de los trigos, que transportaban los jesuitas por este camino los que cosechaban en sus pinges haciendas del obispo de Puebla y desde entonces ha quedado el camino cerrado y arruinado, siendo el más recto y fácil de componer.

Desde Venta de Córdoba con dirección al Oeste cuarta al Sudoeste sígase el camino que propongo hasta pasada la Hacienda de Buenavista en el punto D. que termina este plano cuya distancia es de una legua y 1500 varas y su terreno que viene con degense es barrioso quebrado por las lluvias, necesitando de una calzada seguida y un pequeño puente para cruzar la barranca en el paraje F. como se proyecta.

Del punto B. sale otro camino que reconocí para Chalco como demuestra en el plano, pero siendo de rodeo para México dejé aquél y preferí el de la Venta de Córdoba.

Cálculo prudencial del costo a que ascenderá
la composición del camino nuevo desde el punto
A. pasando Mendocinas hasta el punto D.

Para componer el camino que media desde el punto A.
hasta San Salvador el Verde y afirmarlo en los términos
propuestos con mas el pequeño puente antes de San Salva-
dor, se regula la cantidad de seis mil pesos 6 000

Desde la salida de San Salvador para reedificar los dos puentes sobre sus barrancas, hacer las porciones de calzada, las rampas al pequeño río que pasa por el molino y seguir la composición hasta San Rafael, se regulan doce mil pesos 12 000

Para continuar la calzada desde San Rafael hasta el punto E. desmante del camino, ojos de piedra en sus vertientes y afirmarlo hasta los Lirios, se regula la cantidad de nueve mil pesos. 9 000

Desde los Lirios tender la subida que continúa el monte, abrir éste y afirmar el camino hasta el punto B. con cortas porciones de calzadas y ojos de piedra en los derrames que cruzan, se regula la cantidad de trece mil pesos 13 000

Desde el punto B. hasta Venta de Córdoba que se necesita tender el camino, hacer calzada y dos rampas en una barranca inmediata a la venta, se regula la cantidad de quince mil pesos 15 000

Desde dicha venta hasta pasado la Hacienda de Buenavista, punto D. que se necesita continuarla toda de calzada y un pequeño puente sobre la barranca F., se regula la cantidad de diecisiete mil pesos 17 000
72 000

De manera que según va expresado el total costo a que ascenderá componer el referido camino comprendido en el plano número 1^o según juicio prudente llega a setenta y dos mil pesos.

Dirección del camino comprendido en el
plano número 19.

Continúa el camino del proyecto desde el punto A. que es pasada la Hacienda de Buenavista hasta el Pueblo de Clapisagua ya que hay de distancia dos leguas y 2000 varas que aunque el terreno es arenisco y necesita de poca calzada es indispensable perfeccionar este ramal y una rampa en la barranca B.

Desde Clapixaguaya al punto B. donde divide a dos parajes el camino y es la distancia de una legua y 250 varas, sigue el mismo camino arenisco llano que requiere poca composición y dejando a la izquierda el camino que va a Mexicalcingo tomando el mas recto que es el rumbo Osnoroste hasta el Peñón nuevo, hay dos leguas y 1000 varas es todo tierra dura, llana, tocando por la Laguna de Tescuco camino rodable, firme que si a la referida laguna se le mantuviese el desagüe correspondiente en tiempo de lluvias este camino y el resto que sigue no necesitaría calzada, pero con consideración a que subiendo la laguna cubriría el camino se necesita una calzada elevada con algunos ojos para que crucen las aguas.

Desde el Peñón hasta la Garita de San Lázaro, barrio de esta ciudad, es el mismo terreno de el antecedente y por lo que va expuesto, para el tiempo de la creciento de la laguna necesita una calzada en esta distancia de una legua.

Compute prudencial del costo a que ascenderá
la composición del camino comprendido en el
plano Núm. 19.

Para el ramal del camino que hay desde el punto A. hasta

el Pueblo de Clapixaguaya hacer rampas en la barranca D.
se regula la cantidad de dos mil pesos 2 000

Desde Clapixaguaya al punto B. que es el mismo
terreno se regula ser necesaria la cantidad de mil y
quinientos pesos 1 500

Si se hace calzada desde el indicado punto B. hasta
la Garita de San Lázaro pasando por el Peñón Nuevo, que
son tres leguas y 1000 varas, se regula ser necesaria
la cantidad de setenta y cinco mil pesos 75 000
78 500

De manera que según va expresado para afirmar el camino que
comprende el plano número 19 en juicio prudente se necesita la
total cantidad de setenta y ocho mil y quinientos pesos.

Aunque se propone la calzada en la referida distancia no
es todo el camino porque hay tramo que no necesita calzada por
inundarse el terreno y con esta consideración se ha hecho el
cómputo pues si fuese toda la calzada seguida de las referidas
tres leguas y 1000 varas excedería en mucha más cantidad a los
setenta y cinco mil pesos.

Demarcación del camino que por el giro de
Puebla a México se usa desde Guajocingo
hasta Yrolo según se demuestra en el plano
Núm. 20 y los demás que se numeran a saber:

En el plano número 17 está el remal del referido camino
desde Guajocingo hasta el punto G. sigue en el plano número 20
desde el punto A. todo el camino por la Venta de Posuelo hasta

el punto B. En el plano número 13 sigue el mismo camino por la Venta de la India hasta la letra D. En el plano número 14 sigue el camino de la India desde Z. a Yrolo donde con el camino de Apa sigue hasta México, dando el referido camino de Puebla un rodeo crecido como mejor se puede ver por el plano general número 21 demarcando que por dicho camino hay desde Puebla a México treinta y cuatro leguas 950 varas y por el proyectado del rumbo de San Salvador el Verde por venta de Córdoba hay 24 leguas 3450 varas en que se ahorran casi diez leguas digno de consideración.

El camino del plano número 20 que es el que viene de Guajo-
cingo por San Martín a Posuelo hasta el punto B. todo es quebrado, lo mas un monte de ásperas subidas y bajadas desde que sale del Pueblo de San Martín hasta llegar a la venta de Posuelo con muchas barrancas, paso de ríos pequeños y arroyos que para componer el tramo solo que comprende el plano número 20 desde luego ascendería a más de 50 mil pesos sin contar los otros ramales aunque éstos de corto costo su composición hasta llegar a Yrolo que es como debe ajustarse el cómputo.

Es constante que para componer el camino desde Puebla a México en los términos que corresponde su firmeza y comodidad para carretera por el rumbo que propongo del monte de San Rafael ascenderá el costo a ciento noventa y cuatro mil y quinientos pesos y considerando lo menos cincuenta y cinco mil pesos que costaría componer el camino de San Martín, el exceso del proyectado es ciento treinta y nueve mil y quinientos pesos, cantidad que no es comparable a las ventajas que se encontrarán en este

camino para el servicio del Rey para el comercio para beneficio del común como después manifestaré.

Resumen general de distancias. En el camino de Veracruz, por la Antigua, Xalapa, Perote, Guamantla, Apisaco, Calpulalpa, Guaugla, rancho del Naranjo, Hacienda del Mayorazgo, Tototzingo y Guadalupe hasta México hay la total distancia de 89 leguas 2095 varas castellanas.

Desde la misma plaza de Veracruz por el paso del licenciado en Xamapa, serranía de la defensa, villa de Córdoba, la de Orizaba, San Andrés, San Salvador el Seco, Amosoque, Puebla, Guajocingo, San Salvador el Verde, San Rafael, Venta de Córdoba, los Reyes y el Peñón hasta México hay la total distancia de 76 leguas y dos mil quinientas cuarenta y dos varas castellanas, resultando este camino respecto del otro ser más corto doce leguas 4556 varas que son cerca de trece leguas, cuyo ahorro merece atención para no despreciar la utilidad de este camino.

El costo total de componerle según por menor se ve en los cálculos particulares ascenderá a quinientos doce mil y novecientos pesos.

El que tenderá de componer todo el camino por Xalapa, Perote hasta México con la misma prolija regulación resulta ascenderá a quinientos diecisiete mil doscientos cincuenta pesos.

Es de advertir que el calcular los costos de componer y afirmar los referidos caminos, el mas práctico en cálculos no pudiera ajustarse a la cantidad precisa ni aún en corta diferencia porque un cálculo basta en dos ramales de camino de larga distancia que en muchos parajes variar el precio de los materia-

les y de los jornales miro muy dificultoso que se pueda saber el total costo. Lo que si he procurado es poner todo esmero y la proligidad posible para satisfacer a vuestra Excelencia en el asunto que es lo que mi cortedad puede hacer y aun más proponer algunos medios con que se consiga el mayor ahorro en estas obras sin imperfeccionarlas y sin gravar al común lo expondré a vuestra Excelencia en su lugar.

Provisión de Agua

Uno de los objetos principales que ha de haber para la comodidad de un camino es que los pasajeros hallen en todos los tránsitos agua buena y abundante para beber y para las bestias. Por esto nada haría yo en proponer a vuestra Excelencia nuevo arreglo de caminos si me faltase esta consideración, y aun las demás que concurren a su comodidad

La Plaza de Veracruz por donde salen ambos caminos para Puebla y México es la que más necesita buen agua, sobre cuya precisa provisión ha muchos años se ha tratado presenciando yo varios proyectos que se han hecho para conducir a aquella importante plaza agua del río de Xamapa que es la mejor y con más proporción para conducirla un ingeniero que conocí y por respecto a su graduación no nombré proyecto el costo de más de un millón de pesos con desmayo aquel vecindario a facilitar tan crecido costo aún siendo sus moradores tan amantes del bien común, así no tuvo efecto.

Años después que repetidas veces en tiempo de seca llegó enteramente a faltar el agua en Veracruz viéndose precisados los

vecinos a beber la de pozos o traerla de muy distante y la ciudad por vía de buen gobierno mandó abrir pozos y casimbas en el campo de su comarca, volvióse a tratar de la traída del agua de Xamapa a que fue comisionado el Teniente Coronel Ingeniero en segundo don Pedro Ponce, quien formó nuevo proyecto de un moderado costo, mas pues está aquí el nominado ingeniero no me compete decir en el asunto más de que la ciudad de Veracruz necesita de buen agua pues la que corre en sus pilas de una ciénega que está detrás de los médanos a la parte del Sur de Veracruz formada de las lluvias sin corriente por no ser manantial y en donde es de creer no falte corrupción de los animales que allí mueren, demás motivos se deja inferir los daños de esta agua que se encuentra cruda y gruesa de que provienen las enfermedades en aquella guarnición lo mas de tercianas e hidropecia como una larga experiencia me lo ha demostrado.

También he visto que por faltar aún esta agua ha precisado que los navíos hagan la aguada dos leguas de allí en la boca del río con incomodidad y atraso en su despacho. Así es preciso que la ciudad de Veracruz tenga buena agua y abundante con miramiento a su guarnición, a su vecindario y a los pasajeros.

Por el camino de la Antigua hasta Perote no falta agua buena en todas partes solo está retirada en dos parajes que es en la Venta de la Rinconada por lo que propuse trasladar la Venta al Guajillo y en el paraje de Corral falso que está distante el agua en tiempo de secas, siendo preciso que para esta provisión las recuas y los pasajeros hagan jornada desde el plan de río hasta la Ventilla del Lencero.

Desde Perote hasta México son los trabajos muchos que hay en el agua mas por desidia de los hacenderos y de los pueblos que por otra cosa, en un reino que llueve cinco meses al año y respecto a que sin diferencia lo mismo sucede por el camino antiguo de Soto y San Diego que por el de mi proyecto diré a vuestra Excelencia por este donde falta el agua y el medio de que la haya.

Todas las haciendas y pueblos por donde no pasa río usan de unas balsas que llaman jagüeyes donde acopian la llovediza para en tiempo de secas y de esta agua sin curia de limpieza es preciso beban las gentes y las bestias a excepción de tal cual Hacienda de Rico, que tiene un pequeño aljive en su casa, pero ésta no la dan a los pasajeros de las ventas de las mismas haciendas y siendo el terreno de algunos jagüeyes salitroso y gusoso (sic.) hay más repugnancia en beber el agua.

Así sucede en Techachaleo, Santiago Tescmeluca y demás haciendas de la carrera de caminos que aumenta la incomodidad a los pasajeros.

La venta del ojo del agua toma su nombre de un hermoso nacimiento que hay de agua bajo de un peñón que forma un pequeño río permanente siempre en su cantidad agua buena y cristalina, pero el que tiene arrendada aquella venta advertí, obligaba que los harrieros que llevan a beber allí sus bestiales paguen cierta pensión por aguaje, abuso que me parece tirano, solo regular al que facilita el agua por medio de noria que le costó su dinero hacerla y mantener quien la suba.

El Pueblo de Guamantla siendo tan grande no tiene agua,

sun la proporción de la mucha que hay en la contigua sierra de Tlaxcala que manifiesta no haber tenido celo las justicias aunque el vecindario sea pobre, cuando no es dudable que el superior gobierno vigila sobre el remedio de la común necesidad, y en cuanto exige al bien de la humanidad.

Lo mismo sucede en los pueblos de Calpulalpa, Guauzla, y otros que no tienen agua corriente y he visto tiens proporción de facilitarla.

Por la carrera de las villas no falta agua hasta el Infiernillo del camino de Aguatlán, desde este paraje hasta el Pueblo de San Antonio, pero hay facilidad de echarla por canoas por las varias vertientes de la serranía del volcán de Orizaba.

El Pueblo de San Andrés Chalchicomula por todas partes abunda de agua buena y corriente. Los demás tránsitos hasta la inmediación de la Hacienda de San Bartolomé por Amosoque hasta Puebla.

En Guajocingo hay una pila grande en la plaza que corre de agua buena y la hay a su salida para México junto a la Hacienda de las Mendocinas hay arroyo permanente, buena. También en San Salvador el Verde hay abundancia de agua hasta San Rafael.

En la medianía de este monte en el paraje nombrado los Larios hay agua corriente buena. En Venta de Córdoba es jagüey y lo mismo sigue hasta la inmediación de esta ciudad.

La providencia que en mi concepto podía darse para que en los parajes que falta agua buena para las gentes, la hubiese y quedasen solo los jagüeyes para las bestias. En cuanto a las haciendas había de mandarse a los dueños de las que están contiguas al camino ya tenga venta o no la tenga, que con separa-

ción a los jagüeyes, en paraje cómodo de buenas vertientes cuando llueve se hiciesen unos aljibes cerrados de cal y canto con su puerta y enlosados abajo según y como los hay en Andalucía, cuya agua limpia y resguardada sería útil y provicional para los pasajeros particularmente en tiempo de secas.

En cuanto a los pueblos que les falta agua en las indicadas carreras del camino y que pueden cómodamente por atarjea, se obligase lo hiciesen las comunidades de los indios concurriendo los vecinos españoles, pues se mantienen y lucran de la industria y trabajo de los indios, mandando vuestra Excelencia si fuese de su agrado que el manejo de los costos de esta indispensable provisión se le confiriese al vecino de razón más rico y acreditado en el pueblo en concurrencia del gobernador de los naturales para que ambas cabezas se satisficiesen de la legítima inversión de sus bienes en éste que resulta general y que la justicia tomase la parte de fiscalizar el buen método y orden de estas obras públicas con su auxilio.

De este modo se conseguiría el beneficio de agua abundante a los moradores de toda la carrera de ambos caminos y a las tropas y pasajeros que por ellos transiten cuya utilidad pública sabe muy bien vuestra excelencia cuanto interesa al Estado.

Posadas.

A la comodidad de un camino bueno concurre también con precisión el que haya buenas posadas para los tránsitos en proporcionadas distancias de cuyo beneficio se carece en toda la carrera que por ambos caminos dirigen desde esta capital a Veracruz, pues a excepción de un nuevo mesón que se ha hecho en el Santua-

rio de Nuestra Señora de Guadalupe y el que hay en Perote, todos los demás y las ventas que tienen los hacenderos en las inmediaciones del camino están sumamente incómodos, mal dispuestos, indecentes, sin capacidad donde pueda guardarse un coche, o un carro cargado, sin dejarlo a la inclemencia de las aguas y demás y aún más la escasa providencia de comestibles para los que frecuentan estos caminos que parece se hará increíble el oír que en un reino tan abundante de todo, no haya que comer en las posadas precisados los pasajeros de distinción a llevar de una parte a otra lo que necesitan para el camino aumentándosele los costos y las incomodidades.

Esto es tan visible que todos lo experimentan y no menos las tropas que pasan de una guarnición a otra, es menester en muchos parajes andar a litigio con las justicias para que la tropa tenga que comer y mayores son los trabajos en los tránsito de tierra caliente, así de posadas como de provisiones de que resulta muchos quebrantos y otras cosas que no pueden ocultarse a la alta penetración de vuestra Excelencia para conocer que poco sería componer y facilitar cómodos y buenos caminos si estos hubiesen de transitarse con la incomodidad de posadas, falta de agua y de víveres como hasta aquí, que siendo materia interesante al bien común y a la humanidad, no omito decirlo a vuestra Excelencia con la claridad y veracidad que ello es.

En los planos parciales van demarcadas en proyecto las posadas y ventas que conviniera mandar establecer en los parajes que se señalan en que he mirado la proporción, distancia de un tramo a otro y lo demás que debe concurrir al bien y comodidad de los

pasajeros y a que las tropas transiten logrando del beneficio que el rey quiere se le faciliten y carecen en todas las posadas de la carrera de Veracruz.

Por la incomodidad de posadas sucede continuamente lo que es preciso sepa vuestra Excelencia y es que siempre que de México sale cuerda de presidiarios con destino a San Juan de Ulúa, y a la Habana, como no hay en las ventas y posadas de la carretera galerones ni pavimento donde el oficial y tropa de escolta puedan de noche con seguridad encerrar los presidiarios, está introducida la costumbre de obligar a los indios del pueblo inmediato a la Venta del Tránsito, que vengan a ella y traigan leña de pino para mantener hogueras y velar ellos toda la noche la custodia de los presidiarios sin estipendio alguno y si hace fuga algún presidiario se procede contra los indios obligándoles a que lo busquen, después de que por este penoso trabajo abandonan sus casas, sus familias y labores y aún mas que el dueño de la venta por lucrar solo el lasto de la tropa y presidiarios, no permiten que los indios vendan siquiera un jarro de pulque.

Esto lo he visto repetidas veces lamentándose de que en un reino como éste y en una carretera tan frecuentada donde se expende muchísimo dinero no haya posadas para las precisas atenciones referidas y por lo que se pensióna a los indios temerosos huyen aun de proveer de víveres a los pueblos como repetidas veces lo he experimentado aún en mi destino de Perote, faltando provisión a mi familia.

La arriería de este reino traganan con lentitud parando en medio del campo donde sueltan las bestias a pasturar y cubren la

carga precisados a custodiarla los mismos harrieros y aún con todo eso no se libertan de continuos robos, siendo lo más el riesgo de la avería en la carga en tiempo de aguas, los muchos arrieros que enferman y mueren particularmente en tierra caliente, las bestias que se pierden, lo que tardan por la mañana en recogerla y otras infinitas incomodidades.

Todas estas se evitarán si proporcionadas las posadas hubiere en ellas macheros espaciales donde poner el ganado y galerones o piezas donde encerrar las cargas, con cuya comodidad libre la arriería de los daños y atrazos que experimenta, andarían mas largas jornadas, lastarían menos, los costos de los fletes minorarían, el comercio tendería mas pronto su giro, se aumentaría la utilidad a la Real Hacienda y al común y aun las posadas se fomentarían con el frecuente consumo de víveres y pastos que pasando por ellas las tropas hallando continuamente recuas, no se gravaría tanto a los pueblos de los naturales en los embargos de sus bestias y hallando todos el beneficio pretendido parece no deja duda resultaría la utilidad común y aumento considerable en el derecho del pisaje para mantener siempre cómodos los caminos.

Método de Calzadas y Caminos.

Los caminos carreteros deben considerarse con proporción a su más o menos tráfico y siendo los de la carretera de esta capital a Veracruz los más frecuentados por el comercio de España en aquel puerto son de infinito número las recuas que cruzan, observando un curioso en la flota última de Excelentísimo

señor don Antonio Ulloa, giraron en dicho camino para Veracruz más de catorce mil mulas cargadas que aunque unas mismas repetían los transportes, se deja inferir como se ocuparon los caminos en tiempo de descargas y de despacho de flota.

Los autores que tratan en la materia de caminos, los más combienen que diez varas de ancho es suficiente para una calzada en camino real pero por lo que visto en el tráfico de los indicados caminos me parece convendría fuesen de doce varas de ancho las calzadas, pues aún en los reales de los que hay hechos que son de diez varas de ancho, cruzándose dos recuas cargadas y pasando al mismo tiempo una litera, coche o carro, se ven precisados los arrieros a detener las recuas para que pase el carruaje y evitar que sus mulas cargadas no se atropellen y tiren fuera del camino como que van sueltas y la mayor parte son carreras, presenciando yo el suceso de que una mula cargada con barriles espaventada de un carruaje y no teniendo pretiles la calzada, se tiró de ella abajo se mató y tiró los barriles, que esto sucedió cerca de Sedeño, pasando Xalapa y así no deja duda que un camino real debe ser más espacioso en este reino que los de comunicación entre ciudades y pueblos, pero no ha de ser esta extensión general para en los parajes que convenga formar solo es paso preciso por no inutilizar con ensanche supérfluo del camino el terreno útil a la agricultura y otros miramientos.

En los parajes llanos que se eleva la caja del camino y se hacen sus zanjas colaterales para el curso de las aguas y no roben el camino, es también indispensables haya de trecho a trecho unas rampas que crucen sobre las zanjas para la comunica-

ción a un lado y otro de la campiña, pues de no tomar esta providencia, los ganados que pasturan tendrían cortada la comunicación a sus pasturas y agujeros con daño del común con miramientos a que es muy importante para la subsistencia de los caminos el desahogo que prestan a las aguas las zanjas y alcantarillas, sun que con variación según el terreno por donde va el camino.

No todas las calzadas deben ser empedradas con piedras, o guijarros porque no en todas partes del camino de la carretera de Veracruz se encuentra este material inmediato al camino y así de querer empedrar todas las calzadas sería un costo insuperable como se ha visto en los ramales de las que hay hechas desde Veracruz a Xalapa, que con esta consideración y la que el piso de mi chas calzadas precisas se puede hacer con cascajo menudo y limpio de que hay abundancia siendo mejor el que resulta de los desperdicios de las canteras que el que llaman arcilla, así hice mi cómputo prudencial de los costos.

Como supongo será perito y sujeto poseído de instrucción en la materia el que vuestra Excelencia comisione para este importante trabajo, me convengo en dictar reglas fijadas a estas obras públicas para adaptarlas al sistema de España y el que siguen otros reinos, cuando en este pide adaptarse a lo que el terreno promete con diferencia sensible en toda la carretera y que debe considerarse la frecuencia de ella, el clima dominante de calor y de lluvias y otras justas observaciones que presenta rá la experiencia al comisionado de tan importante obra para combinar la utilidad y firmeza de ella con la ajustada economía sin que ésta resulte luego más gravosa al real derecho del pisaje

El mismo comisionado tendrá también presente que es muy del caso levantar una vara los pretils fuera de la calzada particularmente en los parajes que la calzada está elevada del nivel de la campaña y que estos pretils tengan sus guarda rugas de cinco a seis pies de distancia con unas lajas clavadas contra el mismo pretil, para evitar no le destrocen los carruajes.

En otras partes poner de legua a legua un pequeño pilar sobre el pretil en que se ve fijada la distancia del camino y cuando concurre con el real otro de travesía indica en el pilar su distancia y dirección también se ponen poyos de trecho a trecho para descanso de los que trafican a pie, pero se procura siempre se mantengan desmontados de árboles y de objeto de sombra el terreno inmediato al camino para que éste se mantenga seco y aunque propuse árboles prendibles en las calzadas de Veracruz a la Antigua ya dije que para que sostuviesen los estribos de tepes por ser allí de mucho costo las obras de mampostería, pero siempre con la advertencia de que dichos árboles prendibles en semejantes territorios se evita lo copado que mantenga sombra y humedad en el camino como puede hacerse aún dando más ancho a aquellas dos calzadas para que se logre el efecto de su cómodo uso y firmeza de ellas.

Caminos de Travesía.

En la carretera de México a Veracruz por ambos lados, entre algunos caminos de travesía hay uno, el más preciso que es el de la villa de Córdoba a Xalapa, por San Antonio Guatusco en

distancia de diecinueve leguas como está demarcado en el plano general número 21 y aunque este camino de travesía no lo he reconocido ni puedo decir el costo que tenderá el componerle con la comodidad y anchura que se da a semejantes caminos, me consta que es muy quebrado de subidas y bajadas y pasos de ríos impositibilitándose en tiempo de lluvias solo a caballo lo usan en tiempo de secas pasando de una parte a otra los frutos de aquellos terrenos pero a más de la utilidad de aquellos comercios hallo otro digno de consideración.

En tiempo de guerras conviniendo acantonar las tropas en las inmediaciones de Veracruz unas se acuartelan en Xalapa, otras en Perote otras en Orizaba y otras en Córdoba si acaeciese la necesidad de acudir estas tropas al socorro de Veracruz por la parte de Surovento, ya se ve que las más inmediatas son las que están en Perote y Xalapa y precisando aumentarlas con las que están en Orizaba y Córdoba tienen todas estas que dar la vuelta por San Andrés a Perote retardándose el socorro y fatigándose más la tropa aún cuando se pretendiera que la guarnición de Orizaba y Córdoba se juntase con la de los otros parajes por Veracruz.

El inverso caso sucedería si la necesidad del pronto socorro urgiese por la parte de Sotavento de Veracruz que tendrían que dar la propia vuelta las tropas de Xalapa y de Perote y a mi parecer se atendía a tan importante fin con solo reparar el camino de travesía de Xalapa a Villa de Córdoba y hay otro miramiento.

Suponiendo que las flotas deben venir a Xalapa, siendo aquel

pueblo donde se celebran las ferias por los justos miramientos que el Rey ha tenido para ello hecha la feria de allí salen todos los efectos a internarse en el reino y los que van a las villas de Orizaba y Córdoba, a la provincia de Oaxaca y otras a la costa del Sur es preciso den la vuelta por Perote, Tepetitlan, San Andrés, que es un rodeo considerable y retardo del comercio de los parajes indicados, con que componiendo el camino de travesía de Xalapa a Villa de Córdoba con reflexión al objeto de su uso y a las atenciones expresadas, vuestra Excelencia verá si así conviene para su justa resolución siendo de creer que así los vecinos de Xalapa como los de Orizaba y Córdoba y aún el comercio de Oaxaca viendo el bien que se le sigue de facilitarle este camino no serían escasos en franquear para ello sus caudales, bien entendido que bastaría tuviese este camino de ocho a diez pies de ancho que es lo menos que los autores que tratan de caminos señalan para el preciso de travesía y me ha parecido conveniente imponer de ello a vuestra Excelencia para que con su maduro acuerdo apruebe de mis cortas producciones lo que mire conveniente al servicio del Rey y al bien común.

Hay otros caminos de travesía en la misma carrera, uno es el de Perote a San Andrés por Tepetitlan que es toda tierra llana, y de corta consideración facilitar sus tránsitos. Otro hay de Puebla a Tlaxcala y de esta ciudad a la hacienda del río que aunque es corto tramo es menester componerse por ser tierra quebrada y conviniendo mucho al fomento de la ciudad de Tlaxcala, misera hoy, y de la demás fama en tiempo de la conquista el

allanamiento del camino que por ella cruza de Puebla a la hacienda del río, siendo muy ventajoso el giro de los ricos hacendados de la provincia de Tlaxcala al abasto del pulque para Puebla y demás de esta ciudad, creo los principales interesados fácilmente concurrirían al allanamiento de esta travesía.

Puentes.

Como sería imperfeccionar la obra de caminos, si faltasen a ellos los puentes precisos para facilitar sin riesgo los pasos de ríos, sin esta seguridad quedarían los pasajeros expuestos a muchos quebrantos y atrasos conrato en tiempo de lluvias el trato de unos pueblos a otros y aún más pudiera faltar a la Plaza de Veracruz el indispensable abasto que necesita de otros parajes como ya se ha visto varias ocasiones que las lluvias han detenido a los vivanderos por el peligro de cruzar los ríos y aunque el incómodo de la Antigua, por justas reflexiones de sujetos inteligentes y otros miramientos se imposibilita de hacer puente de firme y tiene el Rey resuelto no se haga, por esto es menester no excusar los puentes en los demás pasos que conviene, pero al mismo tiempo se ha de mirar que estas obras sean firmes y cómodas haciendo puentes de cantería, pero lisos, capaces y seguros, sin invertir caudales en filetes y primores de la arquitectura y montea.

Por uno que presentó el dueño a vuestra Excelencia en el plano número 22 que es el mayor en el paso del licenciado sobre el río de Xaxapa, y de que he expresado el costo prudencial, me parece basta para comprender la hechura de los demás que son

menores por no abultar mas planos, aunque de cada uno va regulado el costo con separación y examinando vuestra Excelencia o mandando examinar el único que diseñó sobre el indicado río de Xanapa, suponiendo que los demás menores tendrán la misma hechura, con diferencia insensible según el paraje para con este conocimiento la determinación de vuestra Excelencia será quien exija el acierto de todo.

Derecho de Pisaje.

En conseqüente que aprobados los indicados caminos de México a Veracruz, para la exhibición del derecho del pisaje de carruajes y bestias, se señalen los parajes donde deben pagarse y la cantidad con que ha de contribuir el caminante, como que este ramo ha de ser quien costee después las frecuentes recomposiciones y por tanto pide un nuevo método de establecimiento que asegure la existencia del caudal, califique la buena inversión y el común no mire esto como gravamen.

No me correspondé a mí dictar este método, sería osadía cuando miro es privativo al ajustado gobierno de vuestra Excelencia, solo si digo que facilitando el paso en el río blanco para tierra caliente como llevo expuesto a vuestra Excelencia se aumentará por allí mucho el derecho del pisaje y se conseguiría también el aumento de aquel comercio-utilidad pública.

Parajes de primera necesidad de reparos en
los indicados caminos y se expresan con
preferencia

De Veracruz por Xalapa.

10. Acabar de componer y hacer la calzada en el Guajillo hasta encontrar la de la cuesta de la rinconada.
- 2 . La bajada y subida del plan del río.
- 3 . Abrir el paso del Salto de Caldoso.
- 4 . Continuar la calzada de corral falso.
5. El puente sobre el río de Sedefo pasando Xalapa.
- 6 . Afirmar el camino nuevo de San Salvador.
- 7 . Abrir lo cerrado del mal país pasando la Joya.
- 8 . El puente del río de las Vigas.
- 9 . El puente sobre el pantano de Cruz Blanca.
- 10 . Los puentecillos en el camino de Calpulalpa.
- 11 . La calzada en los contornos de San Agustín de Coetlan.

De Veracruz por las Villas a Puebla y México.

10. El Puente sobre el río de Xamapa en el paso del Licenciado.
- 2 . Los de Paso de Macho, Chiquiguite y Atoyaque.
- 3 . Aplanar todo el camino abierto por la serranía de la defensa.
- 4 . Desde Villa de Córdoba hasta río de Villegas, componer la calzada.
- 5 . El puente bajada y subida de este río.
- 6 . Hacer cómoda la subida del Infiernillo al pie de la cuesta de Aglatan.
- 7 . Desmontar más el camino de esta cuesta.
- 8 . Componer desde el ojo del agua a Puebla, ya sea por el pro-

- yecto de Gehando o por el que propongo hasta Amosoque.
- 9 . Componer la salida de Puebla hasta pasado el río.
 - 10 . Hacer los puentecillos antes y después de San Salvador el Verde.
 - 11 . Abrir y aplanar más el paso por el monte de San Rafael.
 - 12 . El puente en el paso de Río Blanco que gira a tierra caliente.

Nota.

Que los indicados parajes son los que más urgen se aseguren sus pasos que podrá conseguirse en breve tiempo, no perdiendo el de las secas que entra ahora hasta el mes de junio del año siguiente.

Aunque todo lo demás de los indicados caminos es conveniente se hagan con exigencia, urge más los pasos nominados, bien que emprendido en ellos la obra puede seguir la de sus ramales correlativos, comprendiendo el afirmar el camino de las villas para Veracruz presenta consideraciones de grave entidad para no demorarlo.

Conclusión.

Quisiera señor Excelentísimo haber acertado en mi tosca obra a cumplir las apreciables órdenes de vuestra Excelencia que fío a mi cortedad un examen y exposición de un asunto tan basto que pedía mas suficiencia que la mía y vuestra Excelencia por un rasgo de su buen corazón se dignó ampliar sus órdenes para que siguiese yo en la comisión hasta presentarla en manos de vuestra Excelencia como ahora lo hago fiado en su inmensura

ble bondad y prudencia, perdonaré mis defectos así en el pincel como en la pluma, que unos y otros los conocen pero aseguro a vuestra Excelencia que he fijado mi honor, celo, actividad y cuanto me impone el ser y la obligación a servir al Rey en cuanto mis fuerzas alcanzan, que es lo que su real clemencia quiere de todo vasallo suyo, por cuya importante vida y la de vuestra Excelencia pido a la Divina Majestad prospere y dilate por muchos siglos. México, 20 de octubre de 1783.

Excelentísimo Señor.

Señor.

Diego Panes. Rúbrica.

LOS LABRADORES DEL PARTIDO DE HUEJOTEINGO
SOBRE PERJUICIOS QUE LES CAUSA EL QUE SE
LES PRIVE DE LOS INDIOS OPERARIOS POR
DESTINARLOS A LA OBRA DEL PUENTE DE TEBENE
LUCAN.

Señor Subdelegado:

Los labradores que ésta suscribimos por todos los de la Provincia de Huejotzingo a Usía subordinada, le hacemos presente los daños y perjuicios que sufrimos con motivo de la obra del puente en la barranca de Tesselucan para que enterado de lo cierto de ello, del estado de nuestros campos y de lo adelantado de la estación, se sirva adaptar los medios que le parezca oportunos a fin de relevarnos de ellos proporcionando el que no se nos prive de los indios operarios que tenemos habilitados en las fincas con el objeto de levantar las cosechas ya logradas y hacer las siembras propias de la estación.

Su antecesor de Usía don Pedro Vicente Ormigo formó un prorrato de los peones con que debería contribuir cada pueblo de los de la jurisdicción en él se exceptúa a los operarios de las haciendas, es probable que dicho prorrato se hiciese con acuerdo del encargado de dicha obra del puente o teniendo presente la relación que él pasaría de los peones que necesitaba para ella, practicada esta diligencia por el justicia y pedida por el encargado del puente, se deja entender que dicho encargado no es arbitro á retener en ella otros peones que los asignados y que está en obligación de devolver todos los que fuesen reclamados por alguno de los labradores, pues ya se exceptuaron por el Juez los destinados a contratados en las haciendas, es constante la escasez de peones que hay en la provincia y puede suceder que los merinos de los pueblos echen mano de los exceptuados y que los hacenderos que noten la falta ocurran a aquella obra en su solicitud como que les son tan precisos en el presente

tiempo pero no es soportable que en tales casos el encargado de la obra rehuse el entregarlos y menos que lo haga en los términos que lo ejecuta, pues sabiendo los indios que no quiso entregar uno que con la mayor atención se le reclamó por haber herido al mayordomo de Chisutla, todos los que se huyen de las demás haciendas se van a refugiar allí y ha llegado el caso de apedrear los operarios de aquella obra aun enviado de don Diego Solís, sin dejarle reconocer si se hallaban allí los peones que le faltaban, pero que extraño es que los indios ejecuten esto, cuando el mismo encargado de la obra don Jacobo García, ha tenido el atrevimiento de decir voz en cuello en el estanco de San Martín que tenía cuatro soldados para amarrar a cualesquiera labrador que fuese a sacar sus peones y ponerle a trabajar en la misma obra y que se quedaría allí como en ello se contenía, estamos muy distantes de creer que la superioridad lo haya autorizado para que ponga en práctica tales amenazas, pero no dudamos de que pueda llegar el caso de cometer semejante tropelía, las fatales consecuencias que este atentado podría originar se infieren sin violencia y para evitarlas, pedimos a Usía se sirva hacer entender a dicho don Jacobo que a Usía debe ocurrir en todos los casos como Juez del territorio, pues no reconociendo nosotros en él jurisdicción alguna, de nada servirán las cartas que con tanta libertad dirige a los labradores, y que será responsable de cualquier acontecimiento.

Todos los labradores están persuadidos de lo útil y preciso que es la obra del camino, saben asimismo que toda obra pública es útil y necesaria y que lo es en cuanto proporciona ven

tajas y ejercita una porción de brazos ociosos, también saben que los pueblos están llenos de vagos que podrían servir con utilidad en la de que se trata, igualmente se hacen cargo de que en dicha obra podrían ahorrarse brazos sustituyendo animales, pero no es nuestro intento el mezclarnos en la dirección y economía de lo que no está a nuestro cargo, si lo es hacer a Usía presente que los campos se pierden si no se nos auxilia, que son unos daños irreparables los que origina un granizo el que se cierre o entablen las aguas antes de cortar los trigos y que ocupados en esta operación, no podremos hacer las siembras de maíz por escasez de peones y agregándose a esto lo malo de la cosecha del año anterior, puede Usía inferir cuál será el resultado de la preferencia indiscreta que solicita para su obra el encargado don Jacobo. En esta atención se ha de servir Usía proteger esta instancia con su jurisdicción en el entretanto que la eleva a la superioridad (si lo estima preciso) para que ella dicte las órdenes necesarias a fin de que otras providencias concurran con los peones necesarios, pues teniendo las vecinas más número de gente, no les hará falta la que destinen a la obra y esta quedará con la poca que tiene expedita para atender a sus campos. Por tanto:- A Usía suplicamos se sirva mandar hacer como pedimos, juramos en forma no ser de malicia y lo necesario, etc.

José Means. Rúbrica.

Lorenzo Muñoz. Rúbrica.

Mariano Arze. Rúbrica.

Joseph Martín de Fissier. Rúbrica.

Cosme Damián Cisneros. Rúbrica.

Francisco Barcina de la Borbolla.
Rúbrica.

Pedro José Fissier. Rúbrica. Diego Antonio Solís. Rúbrica.
Manuel Fissier. Rúbrica.
Tomas Rodríguez. Rúbrica.

Auto. Por presentado, librese oficio a don Jacobo García, haciéndole ver los perjuicios que estas partes representan, para que se arregle al prorrateo hecho por el antecesor don Pedro Ortaigo, sirviéndose del número de peones en él asignado para no causar extorciones a los labradores con retener a los que les estén debiendo y hacen falta en los campos para las cosechas y demás labores que necesitan y en vista de lo que contestare se proveyó lo que correspondía. Lo mandó don José Ramón de la Vega, subdelegado interino en los cuatro ramos de Justicia, Policía, Hacienda y Guerra en esta ciudad y su partido, etc. Huexotzinco y Mayo nueve de mil setecientos noventa y ocho años.

José Ramón de la Vega.
Rúbrica.

Ante mí, Manuel Rodríguez
Cao Romero. Rúbrica.

Se libró el oficio prevenido
en este auto incontinenti.

Señor don José Ramón de la Vega:

Queda en mi poder el oficio de Usía, el que para su contestación reservaré a la llegada del señor Director que me persuadirá el día 11 del corriente al que contestará luego.

Dios guarde a Usía muchos años.

Tecamela y Mayo 10 de 1796.

Jacinto de Castro. Rúbrica.

Los naturales del pueblo de San José Miahuatlán de las Salinas, en la jurisdicción de Tehuacán de las Granadas, se quejan ante el virrey del mal tratamiento que reciben de parte de los sobrestantes de las obras del camino carretero México-Veracruz.

El gobernador, alcaldes, república, pasados, y mas común de naturales del pueblo del Señor San José Miahuatlán de las Salinas, de la doctrina de Coscatlán, en la jurisdicción de Tehuacán de las Granadas: ante V. E., con toda veneración, y como mejor de derecho proceda decimos: que como es publico y notorio, es nuestra poblacion crecida, y jamás hemos importunado los tribunales, o jurados con articulos, o querellas, porque apeteçemos la paz, y estamos de continuo ocupados en nuestros menesteres, sin meternos en otra cosa.

Ya en el día, Señor Excelentísimo, aunque con dolor de nuestro corazon, y á la obligación forçosa de solicitar el remedio de los graves daños que se nos están haciendo, nos estrecha á informarlos á la superioridad de V. E., solicitamos provea las medicinas que demandan los capitulos siguientes, dignos de atencion, y castigo.

No si nacion mas recomendada por nuestros Augustos Monarcas, que la Indiana: son repetidos los pibilegios con que está protegida, y encargada. Pero a pesar de esto, tampoco la si en el día, mas abatida, ultrajada, despreciada (y) castigada, pues por una parte los dueños de fincas del campo, y sus sirvientes; y por otra cuantos en cualquiera de nuestras ocupacio-

nos nos cuidan; nos tratan de dichos y hechos, con inhumanidad, con crueldad, con ultraje, y con mas vigor que a las mismas figuras. Nos dan el título de infames, embusteros, y nos estrechan de esta suerte, a trabajar mas tiempo de aquel que el Rey Nuestro Señor (Dios de Guardo) tiene señalado.

Nosotros, Señor, que cultivamos la tierra, hasta levantar sus provechos, que cuidamos sus ganados, que con esto engrasamos el caudal, y que esto todo es de comun provecho de los vivos; que bestimos, habitamos, y nos sustentamos con humildad; y que ultimamente, siendo los que nos ocupamos en los mas vigorosos trabajos, tolerando los rigores del tiempo en el dia, y en la noche, somos tambien los que menos provecho tenemos por nuestro incesante trabajo, con el cual pagamos los reales tributos, y obenciones eclesiásticas; y aunque mucho hagamos, nunca tenemos quien se duela de nuestra miseria, y trate con amor; y sí con bituperio.

Si Señor Excelentísimo. Esto es publico y notorio, y que por este mismo estos Superiores Tribunales están llenos de quejas de los indios. Mas prescindiendo de lo que no nos importa, bayamos solo a lo que nos toca, y es que pedimos a V.E. dedique su superior consideración.

Nos previno el subdelegado de Tehuacán de las Granadas, que con orden superior de V. E. debiamos concurrir con peones para trabajar en el Camino Real (de Veracruz), ganando cada uno tres reales diarios. Nosotros que veneramos, y respetamos los superiores preceptos de V. E., en su puntual ovedecimiento,

concurriamos como se nos mandó, y de esto un resultado, estas funestas, lastimosas, y orixinales consecuencias.

Los mandones de la obra del Camino Real, sujetos impios, inhumanos, y llenos de un espíritu mas que heronico, usan unos garrotes gruesos; con ellos, briagos, y en su juicio, tratan a los indios, den, o no motivo, con tanto rigor, que si trabajan les dan fuertes golpes, y lo mismo si dan lugar al descanso; Pero como señor excelentísimo! dandoles tan fuertes golpes que cuando no les quitan la vida, les dejan perpetuamente enfermos, pues parece tienen banidad en el castigo. Diganlo, no solo los muchos que si enfermas por estos rincones, sino los que en fuerza de ellos han muerte, como lo son entre otros de diferentes lugares: Diego Lorenzo - Diego José - Francisco Miguel - Francisco Pascual - Santos Nicolás - y Francisco Diego - quienes llegando lastimados a nuestro pueblo, en pocos dias murieron, sin otros muchos que estan en el mismo peligro.

El Señor Excelentísimo, este es tan verdadero, como clara la luz mediana, como tambien otros varios quedan con el mismo riesgo.

Vera V. E. que como nuestro subdelegado es tan integro, y exacto en el cumplimiento de su obligación apenas ha a ver las obras del camino, cuando los sobrestantes de ellas, esconden los palas, y hacen que nos tratan con amor; pero al punto que se retira, los vuelben á tomar, y a aporrearnos.

Dizase, que por que no al acto que a ido el subdelegado al Camino, no nos hemos quejado, y respondemos, que de miedo,

porque los mandones nos ofrecen la venganza, siempre que hablemos.

En nada si duda, lo justificaremos, y por tan graves crímenes, merecen los mandones, ser puestos en prision, y justificados sus crímenes, acoarlos.

Nosotros, Señor, sin transitar los caminos, damos peones que los trabajen, con perjuicio de lo que nos toca trabajar; pues lo hacemos dejando nuestras salinas, que nos producen mas utilidad, y porque pagamos a su Majestad, lo que nos está señalado: Nuestras siembras de ~~semillas~~ (sic) de primera necesidad, que nos producen con que alimentarnos, y pagar lo que tenemos obligacion, a mas de que nos importa, y ultimamente por ello se nos castiga.

En inteligencia de lo expuesto, y que sin duda otros darán las mismas quejas que nosotros, pues con otros pueblos acontece lo mismo: ya nos prometemos de la soberana integridad de V. E. que separandonos del gravamen de lasobras del camino, en que pueden ocuparse los de delitos que lo merezcan, como precidio, se dignará mandar que presos los mandones, separados, y con prisiones, se revista orden para ello al subdelegado de Tehuacán, y para que haciendo las mas exactas averiguaciones en los particulares de este escrito, dé cuenta á este superior gobierno, para que se resuelva lo conveniente: en la inteligencia de que si de allí no viniere todo plenamente justificado, lo probaremos suficientemente en el Superior Gobierno de V. E. y en el Supremo Consejo, si nos fuere oportuno. Por tanto.

A V. E. suplicamos así provea. Juramos en forma, &
Por todo mi pueblo.

Estevan Juan Escrivano [de república]

Nota:

El presente documento fue presentado por el escribano de república Esteban Juan, "por sí y a nombre de todo su común", ante el Virrey el 27 de noviembre de 1608, y éste lo remitió al subdelegado de Tehuacán para que informara.

AGNM., Fomento-Caminos.

Vol. 6, 1a. parte, exp. 1, Fs. 3-5.