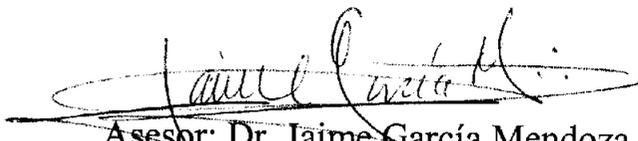


UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA

***LA ARRIERÍA Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LA
RUTA DE MÉXICO A VERACRUZ. PRIMERA MITAD DEL
SIGLO XIX***

Tesina que presenta Ignacio Eduardo Cano López para obtener el grado de Licenciado en Historia.

Seminario de Investigación III


Asesor: Dr. Jaime García Mendoza

Lectores: Dr. Alejandro Constantino Tortolero Villaseñor.
Mtro. Mario Antonio Santoyo Torres.

Noviembre de 2005

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA

***LA ARRIERÍA Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN LA
RUTA DE MÉXICO A VERACRUZ. PRIMERA MITAD DEL
SIGLO XIX***

Tesina que presenta Ignacio Eduardo Cano López para obtener el grado de Licenciado en Historia.

Seminario de Investigación III

Asesor: Dr. Jaime García Mendoza

Lectores: Dr. Alejandro Constantino Tortolero Villaseñor.
Mtro. Mario Antonio Santoyo Torres.

Noviembre de 2005

A Josefina y Germán,
mi madre y mi padre.

ÍNDICE

Introducción	4
Agradecimientos	9
Capítulo I. La ruta entre México y Veracruz en la primera mitad del siglo XIX	
I.1. La conformación de la ruta de México a Veracruz.....	10
I.2. Obstáculos a la transportación.....	17
I.3. Tiempos y distancias.....	26
I.4. Lugares de descanso y abastecimiento.....	29
I.5. Las garitas y el pago de peajes en la ruta de México a Veracruz.....	35
I.6. Construcción y reparación de caminos.....	44
Capítulo II. El oficio de arriero	
II.1. Los arrieros.....	49
II.2. Condiciones de viaje.....	59
II.3. Las mulas y la arriería.....	63
II.4. Contratos de transportación.....	72
II.5. Precios del transporte arriero.....	77
Capítulo III. Importancia económica de la arriería	
III.1. La circulación de mercancías.....	87
III.2. Empuje económico de la arriería.....	91
III.3. Las compañías de transportación.....	96
III.4. Capacidad y cobertura del transporte arriero.....	101
Conclusiones	111
Apéndice A. Mapas	117
Apéndice B. Cuadros	123
Apéndice C. Documentos	129
Apéndice D. Tabla de precios de transportación en tramos intermedios de la ruta de México a Veracruz	134
Bibliografía	140

INTRODUCCIÓN

El tema central de esta investigación es el sistema de transporte arriero circunscrito a la ruta de México a Veracruz, durante la primera mitad del siglo XIX. Al decidirme a estudiar el tema de la arriería me pareció que sería conveniente delimitar el espacio geográfico que abarcaría la investigación a una ruta en particular, porque resultaría más complicado tratar de abarcar todo el territorio mexicano con sus diferentes rutas.

Por otra parte, opté por la ruta de México a Veracruz porque mi principal objetivo es destacar la importancia económica de la arriería y me pareció más adecuado hacerlo en el ámbito de una de las rutas más importantes de México en el siglo XIX.

Elegí como marco temporal de la investigación la primera mitad del siglo XIX, por considerar que se trata de un periodo de tiempo que permite tomar suficientes testimonios y ejemplos como para poder exponer las características del sistema de transporte arriero y su relevancia económica.

Como objetivos secundarios pretendo explicar cómo funcionaba el sistema de transporte arriero, cuáles eran las condiciones de trabajo en la arriería, cuánto tiempo duraban los viajes en la ruta de México a Veracruz, qué clase de mercancías se transportaban en esa ruta y cuál era el precio de los fletes.

En cuanto a la bibliografía, se debe advertir que no existe un solo material que aborde de manera específica el tema del transporte arriero que se realizaba por la ruta de México a Veracruz. Hay unas cuantas investigaciones dedicadas al estudio de esa ruta, pero solo se ocupan de manera superficial del sistema de transporte arriero. En el caso de la arriería, la autora que trata el tema con mayor profundidad es la doctora Clara Elena Suárez Argüello; aunque también existen algunos trabajos de historia oral sobre la arriería como el

de Carlos Bravo Marentes, que recopila testimonios de personas que trabajaron como arrieros en la Sierra Norte de Puebla, en las primeras décadas del siglo XX.

Los autores y las obras que tratan sobre la ruta de México a Veracruz son: Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*; Sergio Florescano Mayet, *El camino México-Veracruz en la época colonial* y Guillermina del Valle Pavón, *El camino México-Puebla-Veracruz. Comercio poblano y pugnas entre mercaderes a fines de la época colonial*. Estos trabajos se ocupan principalmente del desarrollo histórico de la ruta que une a México con Veracruz, explican cómo surgió, qué transformaciones tuvo y llegan a mencionar cuáles fueron los medios de transporte que circularon por ahí. Sin embargo, a pesar de que hacen referencia a la arriería, no profundizan en el tema. En el caso de Rees, éste le dedica mucha mayor atención al transporte ferrocarrilero.

Otro libro que analiza la historia de los caminos es el de Sergio Ortiz Hernán, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la Colonia y principios de la vida independiente*. Esta obra ofrece un buen contexto histórico de la sociedad virreinal a finales del siglo XVIII y principios del XIX, explica cómo estaba constituida la red de caminos coloniales y dedica unas cuantas páginas a la arriería, no obstante, tampoco hace un análisis detallado de este medio de transporte.

La obra de Clara Elena Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, es el trabajo más completo que existe sobre el sistema de transporte arriero. Se trata de un cuidadoso análisis de la distribución del tabaco en gran parte del territorio novohispano, efectuada mediante el transporte arriero, en el año de 1800. El texto aborda la organización de la arriería, el manejo de las recuas, las características del tráfico arriero, las rutas y redes del transporte del tabaco, el precio de los fletes, la contribución de la arriería a la integración económica de distintas regiones, etc.

Asimismo, esta autora escribió un artículo titulado “Los arrieros novohispanos”, el cual forma parte del libro colectivo *Trabajo y sociedad en la historia de México. Siglos XVI-XVIII*. En su artículo, Suárez Argüello aborda los aspectos más característicos del transporte arriero y hace un estudio de caso de la arriería en la jurisdicción de Cuautla Amilpas, en el siglo XVIII.

Otro tipo de fuentes con que cuenta el historiador para describir la situación de los caminos del siglo XIX y de quienes los transitaban, son los testimonios de los viajeros. Efectivamente, los nombrados convencionalmente “viajeros”, anotaron en sus diarios, cartas o informes, algunas de sus experiencias en los caminos de México. Desde luego, como en el caso de cualquier fuente, es necesario manejar con cuidado la información ofrecida por esos viajeros; pero a reserva del poco conocimiento verdadero que estos personajes pudieran tener sobre México, de sus prejuicios y en muchos de ellos una buena dosis de pedantería, sus relatos abordan asuntos que muchos mexicanos omitían escribir por considerarlos como algo habitual.

Uno de los motivos por los cuales me parece conveniente abordar el tema de la arriería en México, es la escasa atención que se le ha dado por parte de los historiadores. En efecto, el sistema de transporte arriero ha sido poco estudiado a pesar de su importancia crucial en el traslado de mercancías en este país, durante tanto tiempo.

Por otra parte, el tema resulta atractivo por tratarse de un aspecto de la vida social y económica del México decimonónico. Ciertamente el siglo XIX mexicano no se puede entender sin hablar de las transformaciones y movimientos políticos más importantes de aquella época, pero no se deben descuidar otros tópicos de la historia del país que contribuyen a enriquecer la visión que se tiene de ese periodo.

Comúnmente se ha dicho que en la primera mitad del siglo XIX el sistema de transportes de México era “atrasado” y “lento”. Personalmente considero errónea esta aseveración, pues el sistema de transportación en México no era muy distinto al que existía en la mayoría de países del continente americano e incluso en otros sitios del mundo. Hacia mediados del siglo XIX eran muy pocos los países que habían revolucionado sus sistemas de transporte, por lo tanto no tiene mucho sentido la idea de “atraso” en los transportes de la generalidad de países, incluido México.

En todo caso, si se quiere hacer una comparación se debe señalar con respecto a qué época o lugar, se pretende hablar de atraso. Es decir, se debe explicar cuáles son los criterios y parámetros para considerar al sistema de transporte mexicano de la primera mitad del siglo XIX, como atrasado.

En cambio, este trabajo pretende demostrar que en los primeros cincuenta años del siglo XIX, la arriería fue el sistema de transportación de mercancías más importante en la ruta de México a Veracruz y en el resto del país. Asimismo, considero que de acuerdo con las condiciones políticas, materiales y sociales del país en aquella época, el sistema arriero cubría de manera satisfactoria la demanda de transporte por la ruta de México a Veracruz.

Para realizar esta investigación se utilizaron fuentes documentales, bibliográficas y, en menor medida, hemerográficas. En el caso de las fuentes documentales, se recopiló información en el Archivo Histórico de Notarías de la Ciudad de México y en el Archivo General de la Nación. En el primero de ellos se consultaron algunos libros de protocolos y en el segundo, distintos volúmenes de los grupos documentales de Alcabalas, Archivo Histórico de Hacienda, Caminos y Calzadas, Consulado, Factorías, Fomento-Caminos, Peajes y Tabaco. Parte de la información consultada fue tratada de manera estadística, lo

que me permitió realizar algunos cuadros. También, se incluyen mapas y un pequeño apéndice documental.

La presente investigación está estructurada en tres capítulos, el primero de ellos, titulado “La ruta entre México y Veracruz en la primera mitad del siglo XIX”, trata sobre el surgimiento y permanencia del circuito carretero que une a la capital del país con el puerto de Veracruz; señala los principales obstáculos para poder trazar y mantener la ruta de México a Veracruz; muestra cuáles eran los tiempos de recorrido en aquella ruta y explica cómo eran los sitios de hospedaje localizados en los caminos de la ruta.

En el segundo capítulo, “El oficio de arriero”, se describen las características principales del sistema de transporte arriero, las cualidades de los arrieros y el tipo de actividades que desempeñaban, las condiciones en las que los arrieros transportaban sus mercancías y el precio de los fletes en la ruta de México a Veracruz y en otros itinerarios.

En el tercer capítulo, “Importancia económica de la arriería”, se busca explicar de qué manera la arriería se relacionaba con el comercio y otras actividades económicas, cuáles eran los productos que transportaban los arrieros y cómo la arriería contribuía a la integración económica del país.

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a todas las personas e instituciones que hicieron posible la conclusión de esta investigación: Al personal de las bibliotecas y archivos donde hice las indagaciones necesarias. A la Universidad Autónoma Metropolitana por ser mi casa de estudios. Al Dr. Alejandro Constantino Tortolero Villaseñor y al Mtro. Mario Antonio Santoyo Torres por tomarse la molestia de revisar este trabajo. En especial al Dr. Jaime García Mendoza por su apoyo, orientación, comprensión y por ser una persona con mucha calidad humana. A Lydia por sus constantes palabras de aliento. Desde luego, también doy mi agradecimiento a Josefina y Germán, mi madre y mi padre, así como a Carolina, David y Raúl, mis hermanos, por motivarme a seguir adelante con mis estudios y brindarme su apoyo.

ABREVIATURAS

s. n. e.: sin número de expediente.

s. n. f.: sin número de foja.

I. LA RUTA ENTRE MÉXICO Y VERACRUZ EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

I.1 LA CONFORMACIÓN DE LA RUTA DE MÉXICO A VERACRUZ

Caminos y transportes han sido y son parte esencial de la economía de todas las sociedades. Naturalmente estos dos elementos han variado a lo largo del tiempo y de región en región. México no es la excepción y es posible identificar la transformación que los caminos del país han sufrido.

Los pueblos de Mesoamérica crearon importantes redes de caminos para poder así comunicarse y entablar relaciones comerciales. Difícilmente la influencia de Teotihuacán y sus productos hubieran podido llegar a zonas tan alejadas sin un sistema de caminos adecuado. Los *sacbe* o caminos, que conectaban diferentes ciudades construidas en la selva por la antigua sociedad maya, dan cuenta de la gran relevancia de las vías de comunicación en la zona donde se desarrolló esta civilización. Por su parte, los mexicas utilizaron los caminos para su expansión y conquistas, así como para asegurar un intercambio de productos con lugares tan distantes de Tenochtitlán, como el Golfo de México, la península de Yucatán o Guatemala.

Por los caminos mesoamericanos no sólo transitaban viajeros sino también mercancías, alimentos, ideas y ejércitos de conquista. Ahora bien, en aquella época no existían en el continente americano caballos, mulas, burros o bueyes, por lo que las mercancías eran transportadas por cargadores o porteadores, los cuales eran llamados *tamemes* por los mexicas. Los caminos indígenas fueron diseñados para ser recorridos a pie, eran pequeños, zigzagueantes e inclinados en algunos de sus tramos.¹

¹ Ross Hassig, *Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI*, p. 184.

Con la conquista lograda por las huestes españolas encabezadas por Hernán Cortés, llegaron también los animales de tiro y carga. Además, un nuevo personaje hizo su aparición, se trata del arriero. Si bien los arrieros y los *tamemes* coexistieron por algún tiempo, la arriería fue ganando terreno, pues la capacidad de carga de las mulas era mayor, convirtiéndose en el principal medio de transporte de mercancías durante toda la época de dominación española y en buena parte del siglo XIX.² Asimismo se introdujeron algunos carros jalados por animales de tiro, sin embargo, al principio no eran numerosos debido a lo inadecuado de los caminos.

En el siglo XVI se construyeron nuevos caminos, su trazo estuvo determinado por el surgimiento de ciudades y enclaves económicos en la Nueva España, así como por la inserción del virreinato en el mercado internacional que comenzaba a ser controlado por Europa occidental.

La construcción de caminos, íntimamente ligada a la economía del país, fue trazando en la geografía dos ejes básicos, uno de Este a Oeste y otro de Norte a Sur. Los ejes se cruzaban en el centro neurálgico del virreinato de la Nueva España: la ciudad de México. El primero se prolongaba de Veracruz en el Golfo, hasta Acapulco en el Océano Pacífico y el segundo, se extendía desde el Norte minero hasta las costas oaxaqueñas.

La ruta entre México y Veracruz se convirtió en poco tiempo en la más importante del virreinato novohispano; por ella circulaban las mercancías con destino a España y procedentes de Europa. A mediados del siglo XVI no existía un camino fijo que uniera

² “La palabra arriería se deriva del vocablo arría, que significa recua, el conjunto de animales que transportan mercaderías [...] La interjección ¡arre!, empleada para animar el paso de los caballos y las mulas, es el origen más remoto del vocablo”. *Historia de los caminos en México*, t.1 p. 263.

ambos puntos; se fueron ensayando diferentes trayectos hasta encontrar los más convenientes para el tránsito de hombres y mercancías.³

De cualquier modo, hacia principios del siglo XVII la red de caminos del Oriente central de la Nueva España estaba definida. De la costa veracruzana rumbo a la ciudad de México se podían utilizar dos caminos, uno por Xalapa y otro que pasaba Orizaba. Después de haber cruzado la Sierra Madre Oriental, entre Cáceres y Amozoc, los viajeros o transportistas podían dirigirse a la capital por los llanos de Apan o por la ciudad de Puebla (fundada en 1531). Si se elegía esta última opción se podía continuar hacia el Valle de México por el paso de Río Frío o por el llamado paso de Cortés.

En los siglos XVII y XVIII, la conservación de los caminos quedó a cargo de las autoridades locales como los corregidores, alcaldes mayores y gobernadores o intendentes. Las reparaciones recayeron sobre los trabajadores indígenas, obligados a prestar servicios personales para las obras de utilidad pública. El mantenimiento de los caminos en esta etapa fue deficiente. Generalmente, los funcionarios locales no realizaban las reparaciones necesarias a menos que hubiera una orden expresa del virrey.⁴

La ruta entre la ciudad de México y Veracruz fue descuidada y no se emprendieron obras de reparación considerables, sino hasta las últimas décadas del siglo XVIII y los primeros años del siglo XIX, cuando los Consulados de comerciantes de México y Veracruz se hicieron cargo de la reconstrucción de las vías de comunicación que unían ambos puntos.⁵

³ Ross Hassig, *op. cit.*, p. 184.

⁴ Sergio Florescano Mayet, *El camino México-Veracruz en la época colonial. (Su importancia económica, social y estratégica)*, pp. 26-30.

⁵ Según Sergio Ortiz, el Consulado de comerciantes de México, fundado en 1592, tenía entre sus obligaciones la de construir y arreglar caminos, pero esta responsabilidad no fue asumida sino hasta ya muy avanzado el siglo XVIII. Sergio Ortiz Hernán, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la Colonia y principios de la vida independiente.* p. 77.

Los caminos reales del periodo virreinal fueron construidos de piedra y amalgamados probablemente con barro para conseguir una mayor resistencia; lo cual no impidió su deterioro.⁶ En la segunda mitad del siglo XVIII, la administración virreinal comenzó a preocuparse por mantener en buen estado los caminos; el establecimiento del cobro de peajes contribuyó a este propósito.

Antes de finalizar el siglo XVIII, el gobierno virreinal aceptó reconstruir y mejorar alguno de los dos caminos de Veracruz hacia México. La preocupación por reparar los caminos novohispanos y en especial los de la ruta de México a Veracruz, coincide con el proyecto de la monarquía borbónica para estimular la demanda de manufacturas españolas en los territorios hispanoamericanos, mientras éstos servían de abastecedores de materias primas.⁷ Para movilizar con mayor rapidez y abaratar los precios de transportación de mercancías era necesario reconstruir las carreteras. Prueba del interés de la Corona española por mejorar las vías de comunicación, es la Real Orden sobre la compostura de caminos, emitida en agosto de 1782 por el monarca Carlos IV.⁸

Al conocerse el proyecto de reconstrucción en la ruta de Veracruz a México, resaltó la lucha de intereses económicos. Los habitantes y comerciantes de Córdoba y Orizaba, junto con el Consulado de México y los comerciantes de Oaxaca, demandaron la construcción del camino por Orizaba. Por su parte, los comerciantes de Veracruz y Xalapa, agrupados en el Consulado de Veracruz, solicitaron que se mejorara la carretera que pasaba

⁶ Laura Solares, *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855. El caso de Michoacán*, p.29.

⁷ En la segunda mitad del siglo XVIII, la monarquía española emprendió una serie de reformas políticas, administrativas y fiscales, encaminadas al fortalecimiento económico de España, conocidas actualmente como las “reformas borbónicas”.

⁸ Guillermina del Valle Pavón, *El camino México-Puebla-Veracruz. Comercio poblano y pugnas entre mercaderes a fines de la época colonial*. p. 51.

por Xalapa. Ambos grupos se atacaban señalando las dificultades existentes en el camino rival, mientras destacaban las ventajas del camino que defendían.⁹

Por el camino de Orizaba circulaban productos como azúcar, tabaco y algodón de la región; grana cochinilla de Oaxaca; textiles, harina y loza de Puebla; cacao y añil procedentes de Centroamérica, entre otros. El camino de Xalapa era más utilizado para introducir todo tipo de mercancías provenientes de Europa, hasta Puebla, México y el interior del virreinato y para conducir hacia el puerto de Veracruz productos de exportación, como la plata.

De acuerdo con Peter Rees, en 1796 el virrey Branciforte otorgó al Consulado de México el derecho a recabar los impuestos del peaje para emprender la construcción del camino de Veracruz a la ciudad de México, pasando por Orizaba y Puebla. Como los recursos obtenidos por medio de los peajes resultaron insuficientes para la construcción del nuevo camino, el virrey facultó al Consulado de México para solicitar capitales a préstamo con rédito de 5% anual.¹⁰

Tiempo después, en 1803, el virrey José de Iturrigaray encargó al Consulado de Veracruz la reconstrucción de la carretera de Veracruz a Perote. Como medio para financiar la obra, le fue concedida a este Consulado de comerciantes la administración de los peajes y del impuesto de la *avería*¹¹, mas como estos recursos no fueron suficientes, el Consulado de Veracruz pidió, como lo había hecho años atrás el Consulado de México, autorización para conseguir préstamos a rédito de 5% anual. A finales de 1803, el virrey contestó

⁹ Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, pp 75-78

¹⁰ *Ibidem*, pp. 78-79.

¹¹ El derecho de avería fue un impuesto que recaía en todos los géneros, frutos y efectos comerciales introducidos o exportados por el puerto de Veracruz. En 1795 era de medio por ciento sobre el valor de las mercancías; en 1808, aumentó a uno por ciento y en 1811 ascendió a 1.5 por ciento. Véase Sergio Florescano, *op. cit.*, p. 95 y Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821. Crisis de dependencia*, p. 80.

afirmativamente a la petición del Consulado veracruzano.¹² La autorización de reacondicionar el camino de Xalapa no significó el abandono de la construcción del camino de Orizaba que ya presentaba avances, de hecho ambas empresas continuaron.

El primer tramo en construirse fue el de la garita de San Lázaro al pueblo de los Reyes, el cual fue concluido en 1798. A principios de 1804 se terminó por completo el camino de la ciudad de México a la de Puebla. Una de las dificultades a las que se enfrentaron los constructores de estos caminos fue la escasez de mano de obra, a causa de una epidemia de viruela y por la oposición de los propietarios de haciendas cercanas a los caminos reales, a que los peones de sus fincas fuesen requeridos en los trabajos reconstructivos de las vías de comunicación.¹³ La construcción del camino de México a Veracruz por Orizaba fue suspendida en 1810, a causa del estallido del movimiento independentista, quedando inconcluso el tramo de Córdoba a Veracruz.

Las obras de la carretera de Perote a Veracruz cesaron en 1812.¹⁴ Hacia esta fecha se habían construido 93.538 kilómetros lineales de camino y se habían fabricado varios puentes.¹⁵ Precisamente, uno de los trabajos de ingeniería más importantes en el camino de Xalapa fue la construcción de un puente sobre el río La Antigua, conocido como el “Puente del Rey”, posteriormente llamado “Puente Nacional”, tenía 218 mts. de largo y 10.5 mts. de ancho, siendo inaugurado en 1811.¹⁶

En el siglo XIX la ruta de México a Veracruz siguió siendo la más importante del país. Aún después de lograda la independencia, la mayor parte de las exportaciones e

¹² Sergio Florescano Mayet, *op. cit.*, pp. 94-95.

¹³ Guillermina del Valle Pavón, *op. cit.*, pp. 70-72.

¹⁴ Sergio Florescano Mayet, *op. cit.*, pp. 33-34.

¹⁵ Javier Ortiz de la Tabla, *op. cit.*, p. 70.

¹⁶ Peter Rees, *op. cit.*, pp. 79-80.

importaciones de México se hacían por Veracruz. En consecuencia, una gran cantidad de mercancías se trasladaba por esa ruta (Véanse mapas 1 y 2 del Apéndice A).

Según información de Miguel Lerdo de Tejada, el 60% de la recaudación de impuestos por derechos de importación, toneladas, internación y exportación en México, entre los años de 1823 y 1851, se realizó en el puerto de Veracruz. Este dato es un indicador de la relevancia económica que, a pesar de todos los problemas y cambios políticos, Veracruz conservaba a mediados del siglo XIX.¹⁷

La primera mitad del siglo XIX se caracterizó más por el descuido y la destrucción de los caminos, que por su mantenimiento. Esto no significa que el gobierno y algunos particulares no se preocuparan por la restauración de las vías de comunicación, pero la situación política y económica del país no permitía mejorar o modernizar los medios de transporte.

En los años de la Guerra de Independencia, entre 1810 y 1821, se destruyeron varios tramos del camino entre México y Veracruz a causa de las operaciones militares. Henry George Ward, quien llegó por primera vez a México en 1823, en calidad de enviado político por el gobierno de Inglaterra, escribió:

*“Durante la guerra civil, el terreno entre Jalapa y Perote era disputado obstinadamente por los insurgentes, quienes en sus intentos por cortar la comunicación entre la capital y las costas, destruían todo el camino que no estaba en posesión de las fuerzas realistas, estacionadas en considerable número en Jalapa”*¹⁸

La turbulencia política y la inestabilidad económica en las décadas posteriores a la declaración de independencia no permitieron mejorar la condición de los caminos, que por

¹⁷ Miguel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior desde la Conquista hasta hoy*, p. 58.

¹⁸ Henry George Ward, *México en 1827*, p. 42. En general, para los viajeros extranjeros –sobre todo de Europa y los Estados Unidos– los caminos mexicanos del siglo XIX eran malos; obviamente los comparaban con los de sus propios países y los calificaban como pésimos, sin embargo, por aquella época sólo unas cuantas naciones del mundo contaban con buenas vías de comunicación.

si fuera poco se habían tornado muy inseguros a causa del bandidaje. Las inversiones destinadas a la reparación de caminos eran insuficientes, volviéndose cada vez más parcas.¹⁹ Los gobiernos en turno preferían utilizar el erario para sostenerse y enfrentar los constantes pronunciamientos; es decir, las comunicaciones, por indispensables que fueran, pasaban a segundo término.

I.2. OBSTÁCULOS A LA TRANSPORTACIÓN

El medio físico

Los principales elementos del medio físico –clima, relieve, suelo, hidrología– pueden favorecer u obstaculizar, los sistemas de transporte de un país. En México, la orografía ha significado el mayor obstáculo –aunque no insalvable– para el transporte de mercancías y personas.

La República Mexicana es sumamente montañosa. Ángel Bassols Batalla estima que en aproximadamente 85% del territorio nacional, el relieve interviene de manera primordial en el desarrollo de las comunicaciones, sólo en el 15 % restante no tiene mayor significación.²⁰

Por el territorio mexicano se extienden hacia el Sur las cordilleras montañosas que vienen desde Alaska, Canadá y los Estados Unidos, prolongándose hasta la parte central de México, donde también rematan las cadenas montañosas centroamericanas prolongadas hacia el Norte. Las cordilleras más largas de la República Mexicana son la Sierra Madre Oriental y la Sierra Madre Occidental, ambas cadenas montuosas, junto con el Eje Central

¹⁹ Peter Rees, *op. cit.* p. 98.

²⁰ Ángel Bassols Batalla, “Consideraciones geográficas y económicas en la configuración de las redes de carreteras y vías férreas en México”, en *Investigación Económica*. núm. 73, p. 49.

Volcánico, son los obstáculos físicos más relevantes para la construcción de carreteras en México.

Si se considera a la República Mexicana en su totalidad, se observa que los caminos construidos de Norte a Sur, a los que Alejandro Humboldt²¹ llamó *longitudinales*, son de circulación más veloz y de más fácil tránsito y conservación; porque no topan, salvo en ciertas ocasiones, con obstáculos físicos de gran envergadura. En cambio, los caminos trazados desde la Mesa Central hacia las costas, llamados por el sabio alemán, *transversales*, son más difíciles de transitar, pues ordinariamente atraviesan la superficie montañosa de las sierras madres; requiriendo una mayor atención por parte de las autoridades.²²

La ruta entre México y Veracruz entra en contacto con dos sistemas montañosos. En primer lugar, con el Eje Central Volcánico que se extiende de manera irregular por el paralelo de 19° de latitud Norte; desde Jalisco hasta Veracruz, dividiendo en dos porciones la República Mexicana.²³ Forman parte del Eje Central Volcánico los volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl, la Malinche, el Citlaltépetl o Pico de Orizaba, y el Cofre de Perote; todas estas cumbres son salvadas por el circuito carretero de México a Veracruz. En segundo lugar, la ruta de México a Veracruz cruza la Sierra Madre Oriental, esta cordillera se engarza con la parte más oriental del Eje Central Volcánico. (Véanse mapas 3 y 4).

En términos generales la descripción del relieve que se recorre de la ciudad de México hasta Veracruz, es la siguiente: desde el altiplano central, cruzando una parte del Valle de México hacia el oriente, se llega a la zona que ocupan las sierras de Tláloc y

²¹ Alexander von Humboldt (1769-1859); científico alemán, fue un típico ejemplo del hombre educado durante la *ilustración* europea; tenía conocimientos de botánica, geografía, minería y de otras disciplinas de la naturaleza y la sociedad; estuvo en la Nueva España del 23 de Marzo de 1803 al 7 de Marzo de 1804.

²² Alejandro von Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, pp. 462-463.

²³ Ángel Bassols Batalla, *op. cit.*, p. 47.

Nevada, pertenecientes al Eje Central Volcánico; después de traspasar esta zona alta, se arriba al Valle de Puebla; siguiendo con dirección al Este se atraviesa la Sierra Madre Oriental, para después bajar a la llanura costera del Golfo de México.²⁴

Otros componentes del medio como el clima, la hidrografía y el suelo, han tenido menor impacto en las comunicaciones terrestres entre México y Veracruz. No obstante, en el siglo XIX, las lluvias podían retardar el recorrido de los arrieros no sólo por dañar los caminos, sino también por aumentar el caudal de algunos ríos, sobre todo en el estado de Veracruz, haciendo más difícil su cruce. Por otro lado, en el antiguo camino de Veracruz a Xalapa, las dunas costeras hacían más lento de lo habitual el avance de recuas²⁵ y carros.

Al mismo tiempo que estos factores naturales, se deben considerar aspectos de tipo social y económico. Pues, como advierte Bassols: *“Los factores del medio geográfico-físico no son sino las bases, el fondo sobre el cual los factores económicos y sociales actúan para impulsar en tal o en cual sentido la red de comunicaciones.”*²⁶

La naturaleza no determina de manera absoluta el desarrollo económico de las sociedades. El ser humano puede ser capaz de vencer muchas barreras que la naturaleza impone. En la ruta de México a Veracruz, pese a las características geográficas poco favorables a la construcción de carreteras, el trabajo humano logró crear y mantener una importante vía de comunicación.

²⁴ Por lo que respecta al oeste del país, hacia mediados del siglo XIX, la Sierra Madre Occidental, únicamente era cruzada por tres caminos de herradura, es decir, caminos únicamente aptos para el tránsito a pie y de animales de carga: 1) de Casas Grandes a Arizpe-Ures, 2) de Chihuahua a Álamos y 3) de Durango a Culiacán y Mazatlán. Véase Ángel Bassols Batalla, “Bosquejo histórico-geográfico del desarrollo de la red de caminos de México” en *Investigación Económica*, núm 76, p. 656.

²⁵ Recua o hatajo, se denomina así al conjunto de animales de carga del que se valían los arrieros para transportar mercancías. Preferentemente se utilizaban mulas.

²⁶ Ángel Bassols Batalla, *op. cit.*, “Consideraciones geográficas y económicas...”, p. 42.

Inestabilidad política, debilidad económica e inseguridad en los caminos

Durante la primera mitad del siglo XIX las malas condiciones de los caminos eran el resultado de la inestabilidad política, la inseguridad a causa del bandidaje, la escasa infraestructura industrial, la pobreza del erario y la debilidad económica. Todos estos eran factores que entorpecían el transporte de mercancías en el país. Hacia mediados del siglo XIX, la mayoría de los caminos en México eran estrechos y casi todos eran de herradura, pues sólo unos cuantos eran caminos aptos para carretas o coches de los existentes en aquella época.

No pocos autores atribuyen los problemas económicos del país, en el siglo XIX, al deterioro y malas condiciones de los caminos mexicanos, por ejemplo, Peter Rees apunta:

“Las condiciones generalmente desastrosas de las carreteras en la primera mitad del siglo XIX limitaban el desarrollo económico de la región [...] Desde el principio, el crecimiento de la industria fue entorpecido por las condiciones del transporte.”²⁷

Indudablemente es necesario contar con una buena red de caminos para mantener un mercado nacional y movilizar las mercancías de una región a otra. Pero, culpar al sistema de caminos y transportes existente en la primera mitad del siglo XIX, de la debilidad económica de México es una afirmación simplista. Es indispensable tomar en cuenta otras circunstancias como la situación política nacional e internacional, el grado de desarrollo tecnológico e industrial, la inexistencia de instituciones crediticias, entre otras.

En realidad, en México no existía un transporte “moderno” ni una excelente red de carreteras porque la economía del país era débil y no había recursos para hacer ese tipo de

²⁷ Peter Rees, *op. cit.*, p. 101.

inversiones. Por otra parte, eran muy pocos los países del mundo con caminos excelentes y que estaban modernizando sus medios de transporte, sobre todo con la introducción de ferrocarriles. En ese sentido, los caminos mexicanos no diferían mucho de las vías de comunicación terrestres de la mayor parte del orbe. Además, la construcción de excelentes caminos en México no necesariamente hubiera impulsado de manera automática el desarrollo económico, pues éste es el resultado de varios factores.

Refiriéndose al elevado costo de traslado de algunas máquinas introducidas por Veracruz, cuando México era ya un país desvinculado políticamente de España, el mismo Rees señala: *“El costo del transporte de la maquinaria, por carreta o en mula, por las carreteras tortuosas de Veracruz, era casi prohibitivo...”*²⁸

Tampoco se puede rechazar que el transporte en aquella época fuese caro, ni que mejores carreteras hubieran abaratado esos costos. Sin embargo, la misma cita del autor deja ver que hacia mediados del siglo XIX México ya dependía tecnológicamente de algunos países industrializados. Si no existiera tal dependencia, si se hubiese contado con las condiciones de fabricar esa maquinaria en casa, no se hubiera tenido la necesidad de importarla. ¿Entonces cuál era la causa de la debilidad económica: una deficiente red de caminos y un sistema de transportes elemental, pero funcional o una serie de problemas estructurales del país?

Además del mal estado de los caminos, los transportistas tenían que vérselas con otras dificultades como el bandidaje. En efecto, si al iniciar el siglo XIX los robos en los caminos significaban ya un problema de consideración, cuando estalló la lucha emancipadora aumentó igualmente la inseguridad en las vías de comunicación, situación persistente hasta por lo menos el tercer cuarto del siglo XIX.

²⁸ *Ibidem.* pp. 101-102.

Durante la Guerra de Independencia no sólo los bandidos rondaban los caminos. La presencia de grupos insurgentes, que buscaban impedir el avance de las tropas realistas y apoderarse de las conductas de plata enviadas a Veracruz, así como de otras mercancías, obligó a los conductores de caudales y productos a viajar en caravanas numerosas, escoltadas por tropas, conocidas como convoyes. Por la protección ofrecida el gobierno virreinal comenzó a cobrar el “derecho de convoy”, el cual consistía en 2% del valor de las mercancías transportadas.²⁹ Los viajes en convoy se establecieron en julio de 1811. De esta fecha hasta diciembre de 1815, el impuesto del convoy aportó poco más de dos millones de pesos.³⁰

Sin embargo, los convoyes también fueron objeto de ataques por parte de los insurgentes. En ocasiones las mercancías así transportadas llegaron a salvo a su destino, pero en otras, los rebeldes se apoderaron de los caudales y mercaderías. Por ejemplo, a principios de 1812, un convoy escoltado por 320 guardias fue sorprendido en las inmediaciones de Nopalucan, Puebla, por fuerzas insurgentes; los custodios del convoy se vieron obligados a abandonar las mercancías cuyo valor era superior a los dos millones de pesos. En octubre de 1813, un convoy que transportaba tabaco procedente de Orizaba fue atacado en San Agustín del Palmar, Puebla, en el enfrentamiento perdieron la vida 215 soldados realistas y 368 más resultaron prisioneros.³¹

Los viajes en convoy fueron suprimidos en 1821, pero en los caminos se mantuvieron escoltas para ofrecer protección a los viajeros y transportistas. No obstante, el bandidaje en los caminos fue un problema permanente en toda la primera mitad del siglo

²⁹ Miguel Lerdo de Tejada, *op. cit.*, p. 22.

³⁰ Sergio Ortiz Hernán, *op. cit.*, p. 92.

³¹ Guillermina del Valle Pavón, *op. cit.* pp. 76-78.

XIX. Incluso, se llegó a decir que los guardias de las escoltas se coligaban con los asaltantes, dejándolos operar a cambio de compartir el botín.³²

La inestabilidad política, la debilidad de los gobiernos, los constantes pronunciamientos y los recursos económicos limitados del Estado no permitieron garantizar la seguridad de la población. Todo aquel que transitara por los caminos de México estaba expuesto a ser sorprendido y despojado de sus pertenencias por bandas de ladrones. El bandidaje, incluso, fue motivo para obras literarias como la célebre novela de Manuel Payno, *Los bandidos de Río Frío*, título que alude precisamente a uno de los lugares de la ruta entre México y Veracruz.

En ocasiones los salteadores de caminos no sólo se robaban las mercancías que transportaban los arrieros, también se llevaban las mulas para después dejarlas libres o bien venderlas, obteniendo así más dinero de su pillaje. Los dueños de las recuas robadas o sus apoderados recorrían los pueblos donde posiblemente estaban las mulas, demandando su devolución en caso de hallarlas. Cada animal tenía una marca particular, por medio de la cual podía ser identificado por su propietario.

Los dueños de las mulas robadas no siempre podían buscar personalmente a sus animales, por lo tanto nombraban apoderados para que se encargaran de esa tarea, como hizo José María Durán, vecino de Atlixco, Puebla, quién en 1843 otorgó poder especial a Benigno Mateos para recuperar nueve mulas que le fueron robadas un año antes en el camino de Veracruz al Pinal.³³

Igualmente, en Junio de 1848, Agustín Castañeda otorgó poder especial a Jesús Cortés, para que a su nombre reclamara y recuperara dieciséis mulas que le fueron robadas,

³² Margo Glantz, *Viajes en México. Crónicas extranjeras (1821-1855)*. p. 30.

³³ Archivo Histórico de Notarías de la Ciudad de México (en adelante AHNCM), Fondo Antiguo, núm. de notaría 41, José María Arteaga, 04-02-1843, v. 299, f. 24.

las cuales se encontraban en el estado de Puebla.³⁴ Un último ejemplo sobre este punto es el de Pedro Labat, quien en Agosto del mismo año otorgó poder especial al capitán Segismundo Henchel, para que en su representación hiciera todas las diligencias necesarias para recobrar varias mulas y caballos que le fueron robados en el camino de Veracruz.³⁵

La preocupación de la sociedad ante el problema de inseguridad en los caminos se hacía manifiesta en los periódicos de la época, como lo expresa *El Cosmopolita*, en una nota del 29 de mayo de 1838, escrita a raíz de la leva realizada por el ejército para incorporar efectivos a sus filas:

“... Es cosa muy sensible ver llegar á los cuarteles las cuerdas de hombres laboriosos, quitados por la fuerza del seno de sus familias y de la industria honesta con que viven, mientras los más famosos criminales y vagamundos recorren las calles de las poblaciones y los caminos, marcándolos con atroces crímenes, pues sin ir muy lejos, el de México a Cuernavaca, y el de Puebla a Jalapa, jamás por jamás pueden andarse sin inminente peligro de la vida y fortunas.”³⁶

El mismo *Cosmopolita* presentó algunos meses después una noticia aparecida en el periódico *El Patriota Jalapeño*, referente a un asalto cometido contra un arriero, en las inmediaciones de Tepeyahualco, Puebla:

“Hace pocos días que fue asaltada una recua entre Virreyes y Tepeyahualco, por una partida de ladrones bien organizada y como en número de sesenta hombres, y le robaron una cantidad considerable de dinero, que conducía dentro de unos tercios de harina. Aunque no estamos bien instruidos de todos los pormenores de este robo, parece que el hecho no admite duda, puesto que se le a oído contar al mayordomo de la misma recua.”³⁷

Como puede inferirse, la delincuencia y la inseguridad eran obstáculos graves que complicaban el transporte de mercancías, personas y todo tipo de bienes, pues los viajeros y

³⁴ *Ibidem*, núm. de notaría 170, Francisco Miguel Calapiz, 14-06-1848, v. 1055, f. 17.

³⁵ *Ibidem*, núm. de notaría 169, Ramón de la Cueva, 01-08-1848, v. 1008, f. 533.

³⁶ *El Cosmopolita*, México, D. F., núm. 51, 02 de junio de 1838.

³⁷ *Ibidem*, núm. 70, 08 de agosto de 1838.

transportistas podían toparse en los caminos con bandas bien organizadas y armadas. Mientras los gobiernos, sacudidos por continuas convulsiones, no lograban consolidar su autoridad, mucho menos dar solución a los múltiples problemas sociales. Pero a pesar de todas las adversidades, el comercio así como el transporte de mercancías no se detuvo y los arrieros siguieron recorriendo los caminos, con sus recuas y su carga. Lo que los llevó a ser, durante mucho tiempo, los usuarios más frecuentes de las vías de comunicación terrestre.

La delincuencia en los caminos no era exclusiva de la ruta de México a Veracruz, habiéndose generalizado por todo el país. Sirva de ejemplo el robo cometido al arriero Miguel Aguilera, en las inmediaciones de Tula, el día 8 de noviembre de 1808; quien fue despojado de un baúl y un cajón que contenían abanicos bordados, relojes de plata y oro franceses, sortijas de oro y cuentas, alfileres para el pecho también de oro, túnicas bordadas, pañuelos, muselinas, listones de tafetán, bolsas de seda, tirantes y otras telas.³⁸

Según Laura Solares, en lo concerniente a la ruta de México a Veracruz, algunos de los sitios de asalto más frecuentemente señalados en los periódicos eran: El Venerable y Llano Grande, inmediatos a Río Frío; el propio Río Frío; el puente de Texmelucan; Dos Cerritos, entre Puebla y Perote; Mata Oscura, cerca de El Encero, y Santa Fe y Boca del Potrero, lugares cercanos a Veracruz.³⁹

³⁸ *Diario de México*, Ciudad de México, núm. 1146, 19 de noviembre de 1808.

³⁹ Laura Solares, *op. cit.*, pp. 102 y 103.

I. 3. TIEMPOS Y DISTANCIAS

En la primera mitad del siglo XIX los tiempos de recorrido de personas y mercancías en México, como en la mayor parte del mundo, eran muy grandes, comparados con los de la presente época. En un viaje influían varios factores: el medio de transporte (no era lo mismo viajar en diligencia, carruaje, litera, o a lomo de bestia), el estado de los caminos, el clima, la geografía y eventualmente algún contratiempo inesperado.

En aquél periodo la distancia que separaba a México de Veracruz por los caminos existentes era medida en leguas.⁴⁰ Sin embargo, en algunas fuentes de la época no existe un pleno consenso en el número de leguas que se recorrían para llegar de un punto a otro.

Veamos el caso del tramo de México a Puebla: según García Cubas⁴¹ hay una distancia de 28 ½ leguas entre ambas ciudades; el *Diario de México*⁴² señala en uno de sus números de 1806 que la distancia entre uno y otro punto es de 22 leguas; Henry George Ward⁴³ menciona en su libro, que Puebla dista de México unas 27 leguas.

Actualmente sabemos que la distancia entre México y Puebla es de 119 kilómetros. De acuerdo con los datos de García Cubas, la legua equivaldría a 4.175 kms.; según la información del *Diario de México* la legua mediría 5.40 kms. y conforme a lo dicho por Ward, la legua tendría 4.40 kms.⁴⁴ Particularmente, y de acuerdo con la equivalencia

⁴⁰ Una legua equivale a 4.19 kilómetros. Eugenio Maillfert, *Directorio del Comercio del Imperio Mexicano*, p. 65. Suárez Argüello, también ha calculado en 4.19 km. la longitud de la legua; para ello se basó en una carta del virrey Revillagigedo, donde se menciona que una legua equivale a 5 000 varas castellanas y como una vara tiene .838 metros, la equivalencia resultante es de 4.19 km por una legua. Véase Clara Elena Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España en el siglo XVIII*, nota 12, p. 162.

⁴¹ Antonio García Cubas, *Atlas geográfico, estadístico e histórico de la República Mexicana*, Carta de Puebla.

⁴² *Diario de México*, *op. cit.*, núm. 389, 24 de octubre de 1806.

⁴³ Henry George Ward, *op. cit.* pp. 83-84.

⁴⁴ Cuál de estas tres fuentes tiene mayor credibilidad. García Cubas era un geógrafo profesional. Resulta difícil saber si quien escribió el cuadro de distancias en el *Diario de México* era un especialista, lo cierto es que el periódico trataba diferentes temas, pero no podemos afirmar que esa publicación se especializara en la geografía. Por su parte, Ward era un extranjero y no conocía con exactitud los itinerarios del país. Personalmente, considero más atinados los datos de García Cubas.

mencionada de una legua por 4.19 kms., considero más acertados los datos de García Cubas. De cualquier modo, en el apéndice B se presentan algunos cuadros con los puntos y distancias de México a Veracruz, indicados por distintas fuentes (Cuadros 2 al 9, Apéndice B).

En la actualidad la distancia entre México y Veracruz por Orizaba es de 402 kms., mientras que dirigiéndose por Xalapa se recorren aproximadamente 460 kms.⁴⁵ A mediados del siglo XIX, quien viajara de México a Veracruz, por cualquiera de las dos rutas, recorría un trayecto de 93.5 leguas (391.76 kms.).⁴⁶

En la misma época, viajando desde la ciudad de México, los arrieros tardaban aproximadamente 15 días en llegar a Querétaro; 36 días para llegar a Oaxaca; 54 días en trasladarse a Durango; 63 días a Monterrey y cerca de tres meses para hacer un viaje a Chihuahua.⁴⁷ En el caso de la ruta de México a Veracruz, un arriero se demoraba de 20 a 30 días en hacer el recorrido. Si el viaje se complicaba por cualquier circunstancia, el arriero podía necesitar más de 30 días para llegar a su destino.

Las opiniones de quienes han escrito acerca de cuántos días empleaba un arriero en cubrir tal recorrido varían un poco. Suárez Argüello menciona que el viaje a Veracruz desde la capital del país, se efectuaba en un promedio de 27 días, con un avance promedio diario de entre 12 y 14.5 kilómetros, dada la situación geográfica de la ruta.⁴⁸

⁴⁵ Joaquín Palacios Roji García, *Guía Roji 2002*, pp. 3, 72-74 y 127, Guía Roji, México. Hoy en día quien desee cubrir la ruta de México a Veracruz en automóvil, puede hacerlo en unas cuantas horas.

⁴⁶ Antonio García Cubas, *op. cit.*, Cartas del Estado de México, Puebla y Veracruz. Y Rafael Durán y José Álvarez, *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana*, pp. 84-85, 113 y 127.

⁴⁷ Clara Elena Suárez Argüello, *op.cit.*, pp. 136-140. Estos datos se desprenden de una serie de viajes efectuados por arrieros que transportaron tabaco en el año de 1800.

⁴⁸ *Ibidem.* p. 140. Basándose en los registros de la distribución de tabaco en múltiples lugares del territorio novohispano en 1800, Suárez Argüello estima en 17 km., el promedio general de la distancia recorrida en un día por los hatajos de mulas.

Sergio Florescano cita una carta del virrey Segundo Conde de Revillagigedo, escrita en 1793, en la cual se dice que la ruta de México a Veracruz se recorría en 22 días en tiempo seco y hasta en 35 durante las lluvias.⁴⁹

Peter Rees presenta en su libro, un itinerario donde se muestra un viaje de recua, desde la ciudad de México hasta Veracruz, vía Apan, Perote y Xalapa. Según este autor el desplazamiento se realizaba en 20 días, con un promedio de avance diario de aproximadamente 20 km.⁵⁰ (Cuadro 1, Apéndice B).

En resumen, resulta difícil establecer un número fijo de los días empleados por un arriero con su recua de mulas para completar el trayecto de México a Veracruz, porque en el viaje intervenían distintas variables. De acuerdo con las fuentes mencionadas, el recorrido se hacía entre 20 y 35 días. Al promediar estas dos cifras se obtiene un número de 27.5 días, muy cercano al ofrecido por Suárez Argüello.

Madame Calderón de la Barca menciona cuantos días tardaban otros medios de transporte en hacer el recorrido de México a Veracruz:

“La diligencia hace el viaje en cuatro días, si no se le rompe nada. El coche toma todo el tiempo que se quiera: las literas, nueve o diez días, y van lentamente, en mulas, con el balanceo de una silla de manos. Las diligencias proporcionan alimentos, y camas dispuestas de antemano en las posadas; los otros nada.”⁵¹

Se debe señalar que no todos los arrieros cubrían completamente la ruta de México a Veracruz, pues, algunos, por ejemplo, sólo hacían el viaje de México a Puebla o de Veracruz a Puebla; o bien, transportaban sus mercancías por cualquier tramo intermedio a lo largo de la ruta entre la capital y el puerto.

⁴⁹ “Carta reservada de D. Juan Vicente Güemes Pacheco de Padilla, Segundo Conde de Revillagigedo”, en Sergio Florescano Mayet, *op. cit.*, p. 30.

⁵⁰ Peter Rees, *op. cit.* p. 85.

⁵¹ Madame Calderón de la Barca, *La vida en México durante una residencia dos años en ese país*, p.22.

Los arrieros que iban de la ciudad de México a Veracruz podían salir de la capital por el Oriente, pasando, entre otros lugares, por San Lázaro, Los Reyes, Ixtapaluca, Río Frío, Puebla y Amozoc, en este último sitio podían elegir entre el camino de Orizaba y el de Xalapa (Mapa 2 y cuadros 2 al 7). También podían partir por el Norte, dirigiéndose hacia Ecatepec, después a Otumba para posteriormente transitar por los llanos de Apan, Piedras Negras, San Diego, llegar a Cáceres o Nopalucan y tomar cualquiera de los dos caminos a Veracruz⁵² (Mapa 2 y cuadro 9).

I.4. LUGARES DE DESCANSO Y ABASTECIMIENTO

Los viajes emprendidos por los arrieros, conductores de carretas o viajeros en el siglo XIX, duraban por lo general varios días, por tal motivo existían a lo largo de los caminos establecimientos conocidos como ventas.⁵³ En esos lugares los transportistas podían descansar y comprar alimentos tanto para ellos como para sus bestias de carga. Las ventas contaban con pequeños cuartos o habitaciones, las más de las veces sin muebles, para el descanso de los alojados, también tenían macheros o establos donde se guardaba y alimentaba a las mulas y caballos.⁵⁴

Ciertamente no se caracterizaban las ventas por su comodidad y limpieza, muy al contrario, eran sitios poco acogedores. Los principales clientes de las ventas eran los

⁵² Alejandro Humboldt, *op. cit.*, p. 464.

⁵³ Un diccionario del siglo XVIII define lo que era una venta de la siguiente forma: “VENTA, posada ó casa establecida en los caminos y despoblados para alivio de los pasajeros. Fr. *Hotelleire, ou cabater sur un chemin*. Lat. *Diversorium, hospitium*. It. *Ostería, che si trova in campagna*”, en Esteban de Terreros y Pando, *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes de las tres lenguas francesa, latina e italiana*, v. 3.

⁵⁴ Henry George Ward, *op. cit.* p. 152. y Margo Glantz, *op. cit.*, p. 37.

arrieros, hombres rudos, acostumbrados a sortear muchas adversidades, habituados a dormir en ocasiones a la intemperie sin más techo que el nocturno cielo y las estrellas.⁵⁵

Cuando el arriero no encontraba alguna venta en su trayecto, podía solicitar posada en alguna de las viviendas ubicadas a la vera del camino. También había algunas haciendas que disponían de su propia venta como medio para obtener ganancias adicionales. En última instancia, los arrieros, como se acaba de comentar, podían acampar y dormir al aire libre.⁵⁶

Por lo común, las ventas no tenían camas ni cobijas, unas cuantas tablas servían para recostarse; si se corría con suerte la posada contaba con una mesa y una silla. Si los viajeros eran precavidos, llevaban consigo catres y cobijas para poder dormir; los arrieros, hombres más austeros, no eran tan exigentes y solían dormir encima de petates, sobre costales o envueltos en sus sarapes.⁵⁷

La comida servida a decir de los viajeros extranjeros, no era ningún opíparo banquete, pero para los mexicanos acostumbrados a comer frijoles, chile, tortillas, algún trozo de carne y a tomar pulque u otra bebida del país, la comida era adecuada. Por ejemplo, el ya citado Henry George Ward escribió lo siguiente sobre los sitios de hospedaje:

*“Una posada mexicana, o aun una hacienda de segunda categoría, encierran muy poco o nada dentro de sus paredes desnudas. Si el viajero está muy fatigado, se puede tender cuan largo es en el suelo o puede probablemente darse el lujo de una mesa, que debido a la superficie menos irregular que presenta, constituye un mejor sustituto para una cama. A nada más que esto puede aspirar, ni tampoco puede esperar encontrar, excepto en los pueblos, otras provisiones que tortillas y chiles.”*⁵⁸

⁵⁵ Laura Solares, *op. cit.*, p. 61.

⁵⁶ *Loc. cit.*

⁵⁷ *Ibidem*, pp. 61-62.

⁵⁸ Henry George Ward, *op. cit.*, pp. 102-103.

En cuanto a la higiene de los cuartos, existen quejas de parte de los visitantes extranjeros, pues era común la presencia de moscos, chinches, pulgas y otros insectos, como lo expresó George Francis Lyon, comisionado inglés de las compañías mineras de Real del Monte y Bolaños en 1826:

*“A una legua de este sitio llegamos a la ruinoso, casi deshabitada y lodosa ciudad de Apan, donde encontramos un buen mesón para nuestros animales, pero muy malas habitaciones para nosotros, aunque afortunadamente una cocina formaba parte del establecimiento [...] nos vimos obligados a dormir en nuestros mojados sarapes sobre un húmedo mar de lodo, con abundante provisión de pulgas.”*⁵⁹

Existen otros testimonios de visitantes extranjeros como el del inglés William Bullock,⁶⁰ quien fue uno de los primeros viajeros extranjeros en llegar al recién independizado México. En su viaje de Veracruz hacia la capital se hospedó en varias posadas. En una ocasión, al sorprenderlo la noche, pernoctó en una vivienda que servía de posada a los usuarios del camino de Veracruz a Xalapa, localizada después de Santa Fe⁶¹. La morada tenía un gran cobertizo techado con hojas de palma, las paredes no eran de piedra, estaban construidas con barrotes –seguramente de madera, carrizo o algún material parecido-, lo que le daba aspecto de “una jaula de pájaros”, por supuesto, todo lo que sucedía adentro se podía ver desde afuera.

Bullock y sus acompañantes fueron advertidos de que si no llevaban sus propias camas tendrían que acostarse en el suelo. Lograron conseguir unas tablas donde colocaron

⁵⁹ George Francis Lyon, *Residencia en México, 1826. Diario de una gira con estancia en la República de México*, p. 224.

⁶⁰ William Bullock fue enviado a México en 1823 por un grupo de inversionistas británicos que deseaban hacer negocios en este país, principalmente buscaban invertir su capital en las famosas minas de plata mexicanas. A la postre, las empresas mineras establecidas por accionistas ingleses fracasaron por una variedad de circunstancias, como el desconocimiento del terreno, el abandono de las minas y el hecho de estar bastante inundadas muchas de ellas. De su estancia en México Bullock, escribió un texto titulado: *Seis meses de residencia y viajes en México. Con observaciones sobre la situación presente de la Nueva España. Sus producciones naturales, condiciones sociales, manufacturas, comercio, agricultura y antigüedades, etc.*

⁶¹ Santa Fe se encuentra a dos leguas de distancia (8.38 km.) del puerto de Veracruz. Véase cuadro 6 del Apéndice B.

sus colchonetas y después hicieron una frugal cena con los alimentos que llevaban, “*puesto que todo lo que la casa se permitía ofrecer era mala agua y un poco de pan*”. En esta posada estuvieron bajo condiciones de hacinamiento, pues durmieron con varias personas de ambos sexos en el mismo cuarto. Pero no sólo compartieron el alojamiento con gente, sino también con gallinas y perros, estos últimos ladraron tanto que no dejaron conciliar el sueño a los viajeros. Eso no fue todo, para completar su cuadro de sufrimientos Bullock agrega:

*“Teníamos los caballos cerca de nuestras cabezas comiendo maíz, las mulas pateaban y peleaban entre ellas, los arrieros maldecían, el calor era sofocante, los burros rebuznaban y el zumbido y picaduras de los mosquitos, así como los piquetes de las miríadas de pulgas, completaban el confort de lo que ha sido llamada posada.”*⁶²

Sólo al saber a quiénes estaban destinadas las ventas de los caminos mexicanos de la primera mitad del siglo XIX, podemos entender las quejas de los viajeros europeos y estadounidenses que comenzaron a venir a México cuando éste se convirtió en un país independiente, pues se trataba, por lo general de enviados políticos, representantes de casas comerciales o de grupos empresariales; en su mayoría, personas pertenecientes a estratos socioeconómicos medios o altos, acostumbrados a comodidades. Era obvio que al alojarse en ventas concebidas fundamentalmente para arrieros, no se sintieran a gusto, quejándose constantemente. No obstante, es de suponerse que no todos los sitios de hospedaje eran igual de incómodos o sucios como el descrito por Bullock.

Además de su propio valor testimonial, se acude a los textos de los visitantes extranjeros porque no existen registros de los propios arrieros del siglo XIX acerca de sus experiencias en los caminos. La gran mayoría de arrieros, como casi todos los mexicanos de ese tiempo, no sabía leer ni escribir. Si algunos de ellos dominaban la lecto-escritura

⁶² William Bullock, *op. cit.*, pp. 65-66.

seguramente no escribieron sobre sus viajes por parecerles vivencias muy cotidianas y si por casualidad hubo arrieros que lo hicieran, sus escritos son desconocidos.

Sabemos de la existencia y ubicación de algunas ventas localizadas en la ruta de México a Veracruz, en la primera mitad del siglo XIX, gracias a los testimonios de ciertos viajeros y por referencias hechas en documentos de la época. Esos establecimientos no sólo prestaban un servicio a los transportistas y viajeros que transitaban por los caminos, eran, al mismo tiempo, una fuente de empleo para los dueños y trabajadores del negocio.

Una de las ventas cercanas a la ciudad de México era la de Peñón Viejo, conocida también como Santa Martha, asentada a menos de cuatro leguas de la capital. Como todo negocio ésta posada requería de inversiones monetarias. En 1849 sus dueños, los hermanos Manuel, Guadalupe y Mariano Alfaro, solicitaron al señor Juan Mejía un préstamo de 4, 000 pesos “*para el fomento y refacción del Rancho y venta del Peñón Viejo*”.⁶³

Al encargado de administrar una venta se le conocía como ventero. Una venta podía ser administrada por el mismo dueño o por algún dependiente. A veces, las ventas eran puestas en arrendamiento total o parcialmente por sus propietarios. Las escrituras de arrendamiento estipulaban el tiempo por el que se arrendaba el negocio; la cantidad que debía pagar el arrendatario; la periodicidad con que se tenía que cubrir la renta del establecimiento; igualmente, se señalaba si la venta podía ser o no subarrendada y otras cláusulas más.

Por ejemplo, en 1843, Germán Landa, dueño de la Venta de Río Frío, ubicada en el estado de México, muy cerca del límite estatal con Puebla, arrendó la fonda que formaba parte de la venta a un hombre llamado Federico David, entre las condiciones del contrato están las siguientes:

⁶³ AHNCM, Fondo Antiguo, notaría núm. 611, Feliciano Rodríguez, 10-04-1845, v. 4100, fs. 47-49.

- El arrendamiento de la fonda sería por nueve años, comenzados a contar desde el primero de enero de 1844, finalizando el 31 de diciembre de 1852.
- El señor David se comprometió a pagar, por semestres adelantados, una renta de 730 pesos en cada uno de los años de 1844 y 1845.
- A partir de 1846, y hasta el vencimiento del contrato, la renta aumentaría 200 pesos anuales.
- El arrendatario tenía la facultad de traspasar el establecimiento, previo consentimiento del señor Landa.
- Asimismo, Federico David se obligaba a asistir adecuadamente a todos los pasajeros de la diligencia para que el negocio no se perjudicara.⁶⁴

Germán Landa también era dueño de la venta de San Sebastián de Aparicio, ubicada en el puente de Texmelucan en Puebla; la cual arrendó a Manuel Álvarez Arizpe, por un periodo de tres años, comenzados a contar del primero de agosto de 1843 y concluidos el 31 de julio de 1846. La renta se tasó en 1,000 pesos anuales.⁶⁵

Un caso más, es el del subarrendamiento de la venta de Plan del Río, localizada a unas 7.5 leguas después de Xalapa, con dirección a Veracruz. En el año de 1839, la arrendataria de esta venta, la señora Piedad Duén, la subarrendó a su vez a Ignacio Platas por la cantidad de 1,500 pesos.⁶⁶

Los anteriores son algunos ejemplos de las ventas establecidas a la orilla de los caminos de México a Veracruz. Resulta difícil saber con exactitud el monto de los ingresos y de las utilidades reales de estos lugares de descanso y abastecimiento. Los contratos de arrendamiento pueden dar una idea de los recursos monetarios conseguidos por quienes regenteaban estos negocios, pues resulta obvio que por lo menos se debía ganar lo

⁶⁴ *Ibidem*, notaría núm. 719, Fermín Villa, 30-11-1843, v. 4834, fs. 139-140.

⁶⁵ *Ibidem*, notaría núm. 166, Mariano Cabeza de Vaca, 13-05-1843, v. 982, fs. 13-15.

⁶⁶ *Ibidem*, notaría núm. 169, Ramón de la Cueva, 04-02-1839, v. 992, fs. 50-55.

necesario para pagar la renta del establecimiento. En los tres arrendamientos anteriores la renta oscilaba entre 730 pesos y 1,500 pesos al año. Indudablemente, al firmar un contrato, tanto el dueño como el arrendatario hacían cálculos de sus ganancias, de modo que los ingresos de la venta, necesariamente, se contemplaban como superiores a la cantidad fijada para cubrir la renta. Por otra parte, a pesar de sus relativas incomodidades, las ventas prestaban un servicio a los viajeros y arrieros de la época, porque les ofrecían alojamiento y les vendían alimentos.

I.5. LAS GARITAS Y EL PAGO DE PEAJES EN LA RUTA DE MÉXICO A VERACRUZ

El peaje era un impuesto destinado a la construcción y mantenimiento de los caminos. Según Sergio Florescano, a partir de 1759, el gobierno virreinal estableció este gravamen en el camino a Veracruz por Xalapa. Al año siguiente el derecho de peaje también se cobró en el camino por las villas de Orizaba y Córdoba. Para recaudar el peaje, la administración novohispana instauró garitas de cobro.⁶⁷

En los últimos años del periodo virreinal, le fue concedido a los Consulados de comerciantes de México y Veracruz, la administración de los peajes. Los recursos obtenidos se invirtieron en la reconstrucción de los dos caminos que partían de Veracruz hacia la capital.

Poco después de consumarse la Independencia, los consulados de comerciantes fueron disueltos, haciéndose cargo del ramo de peajes el gobierno. En 1827, fue creada una Junta de Peajes, encargada de recaudar los derechos por uso de los caminos. Los productos del peaje fueron destinados al mantenimiento y reparación de los caminos, así como al pago

⁶⁷ Sergio Florescano Mayet, *op cit.* p. 87.

de réditos a las personas que habían prestado dinero para las obras de reconstrucción de la ruta de México a Veracruz. Finalmente, el impuesto fue suprimido en 1861, empleándose otras contribuciones para la conservación de los caminos.⁶⁸

Las autoridades, desde luego, trataron siempre de captar la mayor cantidad de recursos por concepto de peajes. Sin embargo, ciertas personas trataban de evadir el pago de la contribución, de tal modo que algunos particulares y arrieros transitaban por pequeños caminos y veredas cuando esto era posible, desviándose de las garitas de cobro.

Al respecto, se puede citar un informe del recaudador de la renta del peaje en la garita llamada *de México*, en la villa de Xalapa, quien se lamentaba en 1807 por los atrasos que la renta del peaje experimentaba a causa del tránsito de algunos arrieros por varias sendas que abandonaban el camino real, con la intención de no pagar el impuesto del peaje. Para remediar esta situación el recaudador recomendaba contratar, con un sueldo de 30 pesos al mes, a un *Guarda Volante* a caballo, encargado de vigilar los alrededores y meter en el camino real a las recuas que lo abandonasen.⁶⁹

Asimismo, en 1803, el gobernador de Acapulco José Barreiro recibió un informe sobre un camino particular abierto por José Larumbe, dueño de la hacienda de Chapolapa, con el fin de no pagar el derecho de peaje en la garita llamada Dos Caminos en la ruta de Acapulco a México; este mismo camino era utilizado por los arrieros para eludir el pago del peaje. Después de revisarse el caso por parte de las autoridades, Larumbe fue obligado a *cegar* el camino que había construido en perjuicio de la renta del peaje.⁷⁰ No obstante, al margen de estas evasiones de impuestos, los arrieros pagaban normalmente el derecho de peaje contribuyendo a la conservación y compostura de los caminos.

⁶⁸ *Guía general del Archivo General de la Nación*, p. 223.

⁶⁹ Archivo General de la Nación (en adelante AGNM), Alcabalas, v. 329, exp. 4, fs. 26-43.

⁷⁰ *Ibidem.*, Caminos y Calzadas, v. 22, exp. 2, fs. 24-68.

En el Archivo General de la Nación se localiza un volumen que contiene las cuentas de “entradas y salidas” (ingresos y egresos), en las garitas de la ruta de México a Veracruz, vía Orizaba y en las garitas del camino a Toluca, para el año de 1839. Las entradas se obtuvieron principalmente del cobro de peajes; las salidas se refieren al pago de sueldos de los empleados de la Junta General de Peajes, pago de arrendamientos, gastos de oficina, así como al dinero destinado al mantenimiento y reparación de los caminos y al pago de la deuda contraída con inversionistas años atrás.⁷¹

En 1839, los ingresos totales que aparecen en el libro de cuentas de la Tesorería de Peajes, fueron de 88,933 pesos, 5 reales, 5 granos.⁷² Cinco de las garitas situadas en la ruta de México a Veracruz aportaron 49,691 pesos, 4 reales, 3 granos, es decir, poco más del 50% de las entradas. De estas cinco garitas dos estaban en el camino de México a Puebla (San Lázaro y Río Frío), dos más en el camino por Orizaba, (Angostura y Escamela) y la garita restante se encontraba propiamente en Veracruz (Cuadro 10, Apéndice B).

Otros ingresos se obtuvieron de la recaudación de peajes en las garitas de Lerma y Cuaximalpa ubicadas en el camino de Toluca, la primera de ellas aportó 8,753 pesos, 1 real, 11 granos y la segunda 9,710 pesos, 5 reales, 6 granos. El arrendamiento de la venta de Córdoba aportó 744 pesos y el arrendamiento de la casa del Juil, 144 pesos.

El monto erogado por la Tesorería de Peajes, en el mismo año, fue de 80,798 pesos, 3 reales, 6 granos. Destinándose 7,080 pesos, 6 reales, 1 grano a las reparaciones del camino de México a Puebla en varios de sus tramos, como la calzada de San Lázaro, el camino de Río Frío, el puente de Texmelucan y el camino de San Martín; 24,514 pesos, 2 reales, 1

⁷¹ *Ibidem.*, Peajes, “Cuenta general de la entrada, salida y existencia que ha tenido esta tesorería del ramo de peajes por lo perteneciente al año de 1839.” v. 2.

⁷² Los reales y los granos eran fracciones de un peso. 12 granos equivalían a un real y ocho reales hacían un peso.

grano para la restauración del camino de Orizaba a Veracruz; y 3,697 pesos, 6 reales, 9 granos para las composturas del camino de Toluca.

En total, la inversión para mantenimiento y reparación de las carreteras de México a Toluca y de México a Veracruz, vía Orizaba, según la Tesorería de Peajes, en 1839, fue de 35,292 pesos, 6 reales, 11 granos, o sea, el 43.68% de los gastos registrados por la Tesorería del Peaje. El resto de los recursos se destinó al pago de sueldos, gastos de oficina y otros rubros. 25,625 pesos, 2 reales, 4 granos, el 31.71% de los egresos, se utilizaron para pagar los réditos de la deuda que la Junta General de Peajes tenía con antiguos accionistas de la construcción de los caminos de Veracruz a México.

Como puede verse, era muy escaso el dinero utilizado para el mantenimiento y restauración de los caminos, pero los datos anteriores son un indicador de que, a pesar de la debilidad económica y de la inestabilidad política, existía cierto interés por parte de las autoridades en tratar de mantener en buen estado las vías de comunicación.

Los datos de 1839 no permiten hacer alguna generalización acerca de cómo operaba la administración de los peajes, ni de la cuantía de los recursos destinados año con año para la reparación y apertura de carreteras durante la primera mitad del siglo XIX. Pero, al menos dan una idea de las cantidades que se invertían para el mejoramiento de los caminos y de los ingresos captados por concepto de peaje.⁷³ Por otra parte, la recaudación del peaje reflejaba la intensidad del tránsito de mercancías por la ruta de México a Veracruz, lo cual habla de que no existía una parálisis del comercio en el país.

Los principales ingresos del gobierno mexicano en las primeras décadas de vida independiente se obtenían de las aduanas marítimas. El puerto más importante en cuanto al

⁷³ De acuerdo con Guillermina del valle Pavón, hacia 1811 se recaudaron 80 mil pesos por el cobro del peaje, cantidad ligeramente inferior a lo captado en 1839. Guillermina del Valle Pavón, *op. cit.*, p. 82.

tráfico de mercancías era Veracruz, esto también explica la preocupación de las autoridades por tratar de conservar en buenas condiciones las carreteras de la ruta de Veracruz a México y agilizar la fluidez de las mercancías por el interior del país.

Según Sergio Florescano, al implantarse el peaje, se cobraba una vez por viaje, sin importar por cuántas garitas cruzara el usuario del camino.⁷⁴ Pero no está muy claro si esta misma modalidad estuvo vigente desde el establecimiento del peaje a mediados del siglo XVIII, hasta 1861 cuando fue abolido.

En su libro, Guillermina del Valle presenta dos aranceles elaborados por el Consulado de México en 1804. Uno de ellos se refiere al camino de México a Puebla y el otro, al camino de Orizaba a Veracruz. El primero señala que quiénes cubrieran su cuota en San Martín quedarían exentos de sufragar el peaje en la ciudad de México y viceversa.⁷⁵ El segundo, tiene una cláusula parecida, según la cual quién hubiera pagado el peaje en Veracruz o Córdoba, al pasar por Orizaba nada pagaría.⁷⁶ Cuando los transportistas hacían el pago del peaje recibían de los recaudadores una boleta de contribución, donde se especificaba la cantidad pagada. Si se trataba de arrieros también se anotaba el número de cargas transportadas.

De acuerdo con el planteamiento de Sergio Florescano, si un arriero salía de Veracruz o de la ciudad de México, tenía que hacer el pago de su peaje en esas ciudades. Como sería lógico pensar, estos serían los dos sitios de mayor recaudación por ser puntos importantes de partida de las mercancías. Sin embargo, por lo menos para el año de 1839, en el camino de México a Veracruz por Orizaba, la garita que más recaudó fue la de

⁷⁴ Sergio Florescano Mayet, *op. cit.*, p. 90.

⁷⁵ Guillermina del Valle Pavón, *op. cit.*, p. 73.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 99.

Angostura ubicada precisamente en esta última ciudad y no las garitas de México o Veracruz (Cuadro 10, Apéndice B).

Miguel Lerdo de Tejada dice que el impuesto de peajes introducido en Veracruz en 1796, imponía una tarifa de dos pesos a cada coche, un peso a los volantes⁷⁷, tres pesos a los carros, seis reales a las literas y cuatro reales y medio a los bueyes de tiro de carreta y demás bestias de carga. Lerdo también habla del *derecho de muralla* pagado en Veracruz, “*que consistía en un real sobre cada mula de carga que entraba y salía de la ciudad.*”⁷⁸

Según el arancel establecido en 1804, para los caminos de México a Puebla y de Orizaba a Veracruz, cada mula cargada y de silla con sobornales⁷⁹ debería pagar un real por concepto de peaje y cada mula aparejada y sin carga, medio real.⁸⁰

A finales de 1826, cuando George Francis Lyon se dirigía del interior del país hacia el puerto Veracruz, para embarcarse con destino a su patria, pagó en la garita de Xalapa dos reales de peaje por cada animal cargado o ensillado y ocho pesos por un carretón.⁸¹

Arrendamiento de las garitas

Después de lograda la independencia de México, en algunas ocasiones, los gobiernos arrendaron a particulares la recaudación de los peajes por el derecho de tránsito en los caminos. La concesión de las garitas se hacía bajo ciertas condiciones, entre ellas se fijaba el costo del arrendamiento, se estipulaba la duración del contrato y se nombraba a un fiador para garantizar las exhibiciones de dinero.

⁷⁷ Vehículos de dos ruedas.

⁷⁸ Miguel Lerdo de Tejada, *op. cit.*, p. 22.

⁷⁹ Un sobornal, era un pequeño saco con una carga extra.

⁸⁰ Guillermina del Valle Pavón, *op. cit.*, pp. 73 y 99.

⁸¹ George Francis Lyon, *op. cit.*, p. 234.

En el Archivo Histórico de Notarías de la Ciudad de México se localizaron ocho contratos de arrendamiento del cobro de peajes, celebrados entre 1829 y 1839. Casi todos por el término de un año, a excepción de uno suscrito por cinco años. Cuatro de las escrituras corresponden a las garitas de Angostura y Escamela, dos a la de San Lázaro, una a la de San Martín Texmelucan y, la otra, a la garita de Venta de Córdoba, situada entre el pueblo de Ixtapaluca y Río Frío.

De los ocho contratos, cuatro fueron firmados por Rafael Frías, consiguiendo en cuatro ocasiones consecutivas, de 1829 a 1833, la concesión de las garitas de Angostura y Escamela. Los otros cuatro arrendamientos fueron otorgados a distintas personas.

La cantidad pagada por el arrendamiento de cada una de las garitas era variable. El monto más alto se pagó por las garitas de Angostura y Escamela: 19,500 pesos anuales por ambas, en el año de 1831 a 1832. La cantidad más baja se pagó por la garita de Venta de Córdoba, cuyo arrendamiento en 1839 fue de 744 pesos. En todos los casos, los pagos se hacían de manera mensual. Los contratos incluían generalmente los siguientes puntos:

- El nombre de la garita y del concesionario.
- El tiempo de arrendamiento.
- El monto del arrendamiento.
- La periodicidad del pago.
- El nombre del fiador o fiadores.

El primer ejemplo de un arrendamiento de este tipo es el de la garita de San Lázaro. El 27 de junio de 1829, la Junta General del ramo de Peajes entregó en arrendamiento el cobro de los peajes de esta garita a José María López, bajo las siguientes condiciones: el término

del contrato se fijó por un año, del 1 de julio de 1829 al 30 de junio de 1830; López debería pagar por el arrendamiento anual 6,300 pesos, pagando cada mes cumplido la cantidad de 525 pesos; los pagos se efectuarían en la tesorería del ramo, los días primeros de cada mes y de no verificarse, la Junta General podría rescindir el contrato de arrendamiento; Estanislao Flores, fiador de José María López, entregaría la correspondiente escritura de fianza; por ningún motivo, con excepción de una revolución, pretendería el *asentista*, ni se le concedería, ninguna rebaja de la renta estipulada.⁸²

Al año siguiente, la garita de San Lázaro fue arrendada a Asencio Hernández, el arrendamiento tendría duración de un año, del 1 de julio de 1830 al 30 de junio de 1831. Hernández se comprometió a pagar la cantidad de 6,600 pesos, a razón de 550 pesos mensuales, que debería entregar puntualmente los primeros días de cada mes, en la tesorería del ramo. Quedando como fiadores, Pedro Márquez y Miguel Michaus.⁸³

Las garitas de Angostura y Escamela fueron arrendadas en distintas ocasiones; en este caso, el contrato de arrendamiento más antiguo que pude detectar está firmado en 1829, en ese documento se cede a José Rafael Frías el derecho al cobro de los peajes en las garitas de Angostura y Escamela por un año, contado desde el día primero de julio de 1829, hasta el 30 de junio de 1830; pagando Frías 19,000 pesos, en mensualidades de 1,583 pesos, 2 reales, 8 granos, para lo cual entregaría 500 pesos en Orizaba y el resto en la ciudad de México.⁸⁴

Posteriormente, Rafael Frías firmó consecutivamente tres contratos de arrendamiento, para el cobro de los peajes de las mismas garitas durante los años de 1830-1831, 1831-1832 y 1832-1833. En el primero de ellos Frías siguió pagando la misma

⁸² AHNCM, Fondo Antiguo, sección Hacienda, Juan Nepomuceno Iglesias, 27-06-1829, v. 14, fs. 103-105.

⁸³ *Ibidem*, 08-07-1830, f. 28.

⁸⁴ *Ibidem*, 19-06-1829, fs. 99-100.

cantidad que en el contrato celebrado en 1829⁸⁵. En el segundo contrato, el arrendatario se comprometió a entregar 19,500 pesos, en pagos mensuales de 1,625 pesos, entregando 500 pesos en Orizaba y 1,125 pesos en la tesorería del ramo⁸⁶. En el tercero de estos contratos, la Junta General de Peajes hizo un descuento especial a Frías debido a la situación beligerante del momento, las mensualidades serían entonces de 800 pesos, pero una vez que el gobierno recuperara la plaza de Veracruz, Frías debería pagar las mismas cuotas del año anterior, es decir, 1,625 pesos mensuales.⁸⁷

Otra de las garitas arrendadas a particulares fue la de San Martín Texmelucan, ésta se rentó, como lo expresa un contrato notarial de 1831, a José María López por la cantidad de 5,700 pesos, en pagos mensuales de 475 pesos; la concesión se hizo por un año que comenzó a correr el 1 de septiembre de 1831 y concluyó en agosto de 1832.⁸⁸

El último ejemplo corresponde a la garita de Venta de Córdoba, situada antes de llegar a Río Frío, en el Estado de México. El 29 de enero de 1839, la Junta General de Peajes la otorgó en arrendamiento a Germán Landa. La escritura estipula que la garita sería arrendada por cinco años, comenzados a contar desde el primero de enero de 1839 y concluidos el 31 de diciembre de 1843. Landa pagaría mensualmente 62 pesos, pero a partir de que la hacienda de Soquiapan comenzara a pagar los peajes que causara, las mensualidades serían de 80 pesos. Únicamente podría cobrar Landa el derecho de peaje a las personas que transportaran madera y leña, quedando en libertad la Junta para poner en ese lugar a un recaudador que cobrara a los demás transeúntes.⁸⁹

⁸⁵ *Ibidem*, 28-06-1830, f. 27.

⁸⁶ *Ibidem*, 21-06-1831, f. 68.

⁸⁷ *Ibidem*, 04-07-1832, f. 35.

⁸⁸ *Ibidem*, Fondo Antiguo, Miguel Cabrera, núm. de notaría 173, 13-09-1831, v. 1064, s. n. f.

⁸⁹ *Ibidem*, José María Covarrubias, núm. de notaría 163, 29-01-1839, v. 971, fs. 5-7.

De esta forma, los particulares participaban en la administración de las garitas. Para ellos, se trataba de un negocio del que se esperaba lograr ganancias, a pesar de los riesgos existentes. Generalmente, si el inversionista tenía éxito arrendaba nuevamente la garita, de lo contrario, una vez concluido el contrato, tenía la libertad de retirarse del negocio. Por su parte, al arrendar las garitas, el gobierno se aseguraba una entrada de recursos, sin necesidad de administrarlas directamente.

El dinero obtenido por la renta de las garitas entró a la Tesorería de la Junta General de Peajes, la cual se encargaba, como se ha visto, del mantenimiento del camino de México a Veracruz. La importancia del arrendamiento de las garitas como fuente de ingresos a la Junta de Peajes fue variable en los distintos años en que se realizaron estos convenios.

I.6. CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE CAMINOS

Como se ha señalado, durante el periodo virreinal las autoridades locales tenían la obligación de cuidar y reparar los caminos novohispanos, sirviéndose de la fuerza de trabajo de la población indígena. Por su parte, las corporaciones de comerciantes emprendieron la reparación y construcción de algunos caminos, como en el caso de las rutas de México a Veracruz y de México a Toluca, pero su participación no se hizo extensiva a los demás caminos del virreinato; por lo tanto, las autoridades provinciales debían dirigir de manera directa las obras de mantenimiento de las vías de comunicación.

En Agosto de 1803, el virrey Iturrigaray expidió un decreto que envió a todos los intendentes de provincia, ordenándoles prevenir a sus respectivos subdelegados para que una vez concluida la estación de lluvias, cuidaran que tanto los dueños de las haciendas como los pueblos de indios repararan los caminos y puentes públicos cercanos a sus tierras.

Recomendándoles retirar todos los escombros que entorpecieran el tránsito y tapar los hoyos y charcos con cascajo u otro material, apisonándolo posteriormente para darle la solidez necesaria. Finalmente, el virrey solicitaba a los intendentes y autoridades correspondientes la entrega de un aviso después de haberse ejecutado dichas obras.⁹⁰

Un acuerdo de la Junta Constitucional de Oaxaca, dado a conocer en Diciembre de 1840 por José López de Ortigosa, gobernador de aquél departamento, hace suponer que aún después de lograda la independencia, las autoridades municipales tenían la obligación de reparar los caminos de ámbito local que atravesaran su jurisdicción territorial. El documento señala que los caminos del departamento de Oaxaca “[...]se van poniendo cada día más estrechos y fragosos, al extremo de temerse con sobrado fundamento se hagan algunos intransitables[...]” provocando graves perjuicios en el comercio y la agricultura de la región.⁹¹ Para evitar tales daños, el gobernador López de Ortigosa mandaba se cumplieran las siguientes medidas:

- Todos los pueblos del departamento de Oaxaca quedaban obligados a reparar los caminos que condujeran a la capital departamental, a las cabeceras de distrito y partido, así como a todos los pueblos inmediatos. Igual deber tenían los propietarios de fincas, con respecto a los caminos aledaños a sus terrenos.
- Por tal motivo, los jueces de paz como los referidos propietarios deberían organizar *tequios* o faenas comunes entre todos los habitantes aptos para trabajar.
- Los caminos que se dirigieran a la capital departamental debían considerarse, aunque de hecho no lo fueran, caminos carreteros, en consecuencia debían medir, siempre que fuera posible, doce varas⁹² de ancho para evitar “*encuentros embarazosos de récuas, caminantes, etc.*”

⁹⁰ AGNM, Caminos y Calzadas, v. 20, exp. 15, f. 336.

⁹¹ *Ibidem*, v. 22, exp. 16, fs. 371-373.

⁹² Una vara equivale a 83.8 centímetros.

- Los dueños de terrenos colindantes a los caminos, que por ambición o malos cuidados de sus riegos y propiedades dañaran los caminos, estaban obligados a repararlos a costa suya, so pena de una multa de dos a veinticinco pesos, según el caso.⁹³

Es muy probable que las autoridades locales, los pueblos indígenas y los hacendados cumplieran con su obligación de reparar los caminos, por tratarse de obras benéficas para todos. Pero también es posible que algunas veces no lo hicieran por desidia, rebeldía o por otros motivos.

Por otra parte, el gobierno federal también era responsable de mantener en buen estado las vías de comunicación y de construir nuevos caminos. Para conseguir tal fin el gobierno recurría a distintos medios, por ejemplo, en ocasiones convocaba a los inversionistas particulares para que estos se encargasen de la construcción y reparación de los caminos; con el propósito de hacer más atractiva la invitación, el gobierno se comprometía a pagar las inversiones realizadas con los ingresos de los peajes, de esta manera algunas garitas quedaban hipotecadas a favor de los empresarios.

Además de pagar por las obras de reparación y construcción de caminos, el gobierno otorgaba a los inversionistas permisos especiales para establecer algunos negocios o concedía exenciones de impuestos para determinadas actividades económicas.

Laura Solares y Peter Rees coinciden en señalar que en 1834 el gobierno de México concertó un contrato con un grupo privado de inversionistas para reparar el camino de Veracruz a Puebla, vía Xalapa y Perote, el cual había sido construido a fines del periodo

⁹³ AGNM, Caminos y Calzadas, v. 22, exp. 16, fs. 371-373.

virreinal por el Consulado de Veracruz y destruido principalmente durante la Guerra de Independencia.⁹⁴

Solares cita un decreto del gobierno con fecha de 29 de marzo de 1834, publicado en el diario oficial, *El Telégrafo*, que dice así:

*“En cumplimiento de lo dispuesto por el decreto de 29 del próximo pasado marzo, se convoca a cuantos quieren hacer postura a la apertura y mejora de los caminos de la República, dirigiendo en el término de un mes sus propuestas a la primera secretaría de estado y del despacho de Relaciones interiores y exteriores, en el concepto de que les serán hipotecados y designados para indemnizar el capital que los empresarios invirtieron en los objetos indicados, los peajes, cuyo cobro y recaudación se determinará por un reglamento según lo previene el art. 2 del mismo decreto...”*⁹⁵

Laura Solares ofrece más detalles, según la autora, los empresarios ganadores de la postura fueron Manuel Escandón, Anselmo Zurutuza y Antonio Garay, dueños de una línea de diligencias. A los inversionistas les correspondía reparar, como ya se señaló, la totalidad del camino de Veracruz a Puebla, pasando por Xalapa y Perote. El gobierno cedía a la empresa, el importe del peaje de las garitas de Xalapa y Veracruz por un periodo de 15 años para que pudieran recuperar el capital invertido. Se les permitió establecer una línea de diligencias de la ciudad de México a Querétaro y de esta última ciudad a Guadalajara y Zacatecas. Finalmente, se les consintió el libre tránsito por el camino de México a Cuernavaca.⁹⁶

La construcción de caminos también podía emprenderse contratando los servicios de particulares, sin necesidad de hipotecar los derechos de peajes. Como lo deja ver el contrato celebrado el 7 de abril de 1852 entre la Junta Directiva de Peajes, por una parte y

⁹⁴ Peter Rees, *op. cit.*, pp. 99-100. Laura Solares, *op. cit.*, pp. 58-59.

⁹⁵ *El Telégrafo, periódico oficial del gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, México, 10 de abril de 1834, en AGNM, Caminos y Puentes, vol.9, exp. 182, citado por Laura Solares, *op. cit.*, p. 58.

⁹⁶ Laura Solares, *op. cit.*, p. 59.

Benito León Acosta, por la otra. Éste último se comprometía a construir un ramal de camino carretero desde el pueblo de Chalco hasta la venta de Tecama.

Según el contrato, la longitud del ramal debería ser de cuatro leguas, desde Chalco hasta el camino nacional de México a Puebla, a la altura de la venta de Tecama. Se construirían tres puentes uno sobre el río de la Compañía, otro cerca de la Hacienda de González y el tercero sobre la barranca de Atlahuite. El ancho del camino debería tener doce varas, sin contar con los fosos laterales del desagüe. El ramal quedaría concluido en dos meses. El costo total de la obra se fijó en nueve mil pesos.⁹⁷

En el contrato se describen otras características del camino y los puentes así como los materiales que deberían emplearse en la construcción de la obra. Benito León Acosta recibiría de la Junta de Peajes 1,000 pesos semanales. En este tipo de negociaciones era necesaria la presentación de un fiador, para garantizar la construcción de la obra, o en su defecto, la devolución del dinero entregado por el gobierno; en el contrato celebrado entre Benito León y la Junta de Peajes, quedó como fiador del primero, el señor Félix Galindo.

Los ejemplos anteriores muestran que la participación de empresarios y capital privado en la reparación y construcción de los caminos mexicanos ha sido muy notoria. Se ha mencionado cómo a finales de la época de dominación española los consulados de comerciantes se hicieron cargo de estas funciones; posteriormente, después de lograda la independencia, el gobierno siguió delegando a empresarios particulares la misma tarea.

Esta política de participación de capital privado en la construcción de vías de comunicación adquirió mayor fuerza bajo el régimen de Porfirio Díaz, cuando fueron otorgadas importantes concesiones a inversionistas extranjeros, para la construcción de un nuevo sistema de transporte: el ferrocarril.

⁹⁷ AHNCM, Fondo Antiguo, notaría núm. 169, Ramón de la Cueva, 07-04-1852, v. 1016, fs. 305-307.

II. EL OFICIO DE ARRIERO

II.1. LOS ARRIEROS

Durante mucho tiempo los arrieros fueron los encargados de transportar la mayor parte de mercancías que circulaban por el territorio mexicano. Gozaron siempre de un considerable aprecio y buena reputación; tenían fama de ser personas muy honradas y trabajadoras dentro de la sociedad mexicana. Casi todos los testimonios referentes a los arrieros hablan bien de ellos, hasta llegar en ocasiones a un tono lisonjero. Se ha destacado su valentía, su fuerza, el compromiso con su trabajo y su carácter austero.

Como bien apunta Margo Glantz, el arriero fue la figura heroica de los caminos. Los arrieros y sus mulas fueron indispensables y ningún viajero calló su presencia; muy por el contrario, se habló elogiosamente de estos personajes.¹ Una larga cita, tomada del libro *México. Lo que fue y lo que es*, escrito por Brantz Mayer², es muy ilustrativa del concepto que se tenía de los arrieros:

“[...] ellos son los que hacen el transporte de la mayor parte de los metales preciosos y mercancías de valor, y constituyen una porción muy importante de la población. Pues bien, ninguna clase semejante en país alguno, les hace ventaja en honradez, abnegación, puntualidad, paciencia y desempeño inteligente de sus deberes. Lo cual no es poco mérito, dado el territorio por donde viajan, el desorden que en él reina y las consiguientes oportunidades de prevaricar que en él se les ofrecen[...] Estos hombres de ojos salvajes y feroces, pelo enmarañado, pantalones acuchillados y chaqueta bien engrasada, que han tenido que habérselas con muchas tormentas y tempestades[...], en México son a menudo, por espacio de meses, los guardas y custodios de las fortunas de los hombres más opulentos, conduciéndolas en penosas jornadas por serranías y desfiladeros. Infinitos son los peligros y tropiezos con que se topa el arriero.”³

La cita anterior expone algunas de las cualidades de los arrieros y los riesgos que corrían en su oficio. Respecto al “*desempeño inteligente de sus deberes*”, del que habla

¹ Margo Glantz, *op. cit.*, p. 31.

² Brantz Mayer llegó a México el 12 de Noviembre de 1841; durante su estancia de un año en este país, se desempeñó como secretario de la legación de los Estados Unidos. En Noviembre de 1842 se embarcó en Veracruz para regresar a su patria.

³ Brantz Mayer, *México: Lo que fue y lo que es*, pp. 29-31.

Mayer, los arrieros tenían dos prioridades: sus mulas y la carga. Por eso debían de ir al pendiente de su recua, porque de lo contrario las mulas podían desviarse del camino y extraviarse o sufrir accidentes, como ahogarse al cruzar algún río, desbarrancarse en aquellos terrenos con relieve accidentado o quebrarse una pata.

George Francis Lyon también se expresa muy halagüeñamente de los arrieros. Menciona que sus viajes eran muy sufridos, pues transitaban, lo mismo por las calurosas tierras bajas, que en las elevadas y frías cordilleras. Califica la honradez de los muleros mexicanos como proverbial e inigualable y añade:

“Confieso que de todos los nativos de México, los arrieros son mis favoritos. Siempre los hallé atentos, muy corteses, serviciales, alegres y totalmente honestos: y su condición en este último aspecto puede estimarse mejor de conocerse el hecho de que miles y aún millones de dólares han sido confiados a su cargo frecuentemente, y que ellos en muchas ocasiones han defendido con riesgo de sus vidas [...] La vida variada que llevan los arrieros les da una agudeza mayor que la que poseen sus paisanos y su conocimiento de hombres y lugares les infunde una liberalidad de sentimientos muy rara en la Nueva España.”⁴

En cuanto a los posibles peligros en los caminos, Lyon no exagera al mencionar que los arrieros ponían en riesgo su vida al transportar mercancías. Por ejemplo, en 1817, el arriero Pedro Goicochea y uno de sus ayudantes fueron asaltados y asesinados en Cerro Gordo cuando se dirigían de Chilapa a la ciudad de México con un cargamento de algodón, llevándose los ladrones 17 tercios⁵ de algodón y algunas mulas.⁶

Otro visitante extranjero, el alemán Carl Christian Sartorius⁷, quien además vivió algunos años en México, caracterizó a los arrieros mexicanos en su libro *México hacia*

⁴ George Francis Lyon, *op. cit.* p. 256.

⁵ Un tercio es un bulto o paquete grande. Normalmente la carga de una mula es de dos tercios.

⁶ AGNM, Consulado, v. 34, exp. 4, fs. 126-139.

⁷ Carl Christian Sartorius, inmigrante alemán, de ideología liberal y empresario agrícola, llegó a México como empleado de una compañía minera alemana en 1824. En 1829 adquirió una parte de la hacienda llamada “El Mirador” en el estado de Veracruz, en la cual sembraba caña de azúcar, café y algunas frutas. En 1849

1850. Según este autor, la inmensa mayoría de arrieros estaba constituida por mestizos; desde luego, esto no significa que no hubiese arrieros de otros grupos étnicos. De la misma forma que lo habían hecho otros autores, Sartorius destaca la honradez de los arrieros, las dificultades y fatigas que sufrían en los caminos y escribió sobre el carácter festivo de éstos hombres: *“Apenas el arriero ha armado su tienda y cubierto su carga después de alimentar a sus animales, cuando comienza la danza del fuego al son de la jarana, y él acompaña el baile con sus alegres canciones.”*⁸

Seguramente los arrieros eran, en términos generales, personas muy honradas, de lo contrario, difícilmente se entendería la coincidencia en las opiniones de algunos autores sobre esta virtud. Además, su permanencia en el oficio dependía en buena medida del correcto desarrollo de su trabajo. Pero no todos los arrieros obraban con tal rectitud, por ejemplo, en 1849, los arrieros Mariano y Teofilo Mayen eran buscados por haberse apropiado de un cargamento de chiles que debieron haber entregado en la ciudad de México.⁹

Como toda persona dedicada a un oficio específico, el arriero utilizaba una vestimenta adecuada para las actividades que desempeñaba. Usaba sombrero de ala ancha forrado de hule, para protegerse del sol. Vestía algodón de manta o jerga con manga larga, arriba del cual se colocaba una pechera de cuero, calzón de manta atado a la cintura por el clásico ceñidor azul o rojo, sobre este calzón se ponía otro más grueso de gamuza o cuero,

Sartorius regresó a Alemania junto con su familia; al año siguiente volvió a México, pues su empresa agrícola estaba pasando por un mal momento. El libro de Sartorius, *México hacia 1850*, es el resultado de una serie de conferencias impartidas por el autor en su país natal.

⁸ Carl Christian Sartorius, *op. cit.*, pp. 171-172.

⁹ AHNCM, Fondo Antiguo, notaría núm. 163, José María Covarrubias, 22-12-1849, v. 972, fs. 13-14.

abierto a media pierna. Además, usaba rodilleras también de cuero; los aditamentos de piel evitaban raspaduras al cargar y descargar las mulas.¹⁰

Algunos arrieros calzaban zapatos de vaqueta;¹¹ otros, los de menores recursos, utilizaban los típicos huaraches. Para protegerse del frío y la lluvia, los arrieros cargaban sarapes y mangas. Entre sus pertenencias los arrieros podían llevar un machete, herramienta útil en muchos casos; algunos portaban armas de fuego para defenderse de los bandidos o de los animales salvajes.

La arriería como otras tantas ocupaciones, podía ser un trabajo que se adquiría por herencia del padre, algún tío u otro familiar. Había, incluso, familias extensas dedicadas a la arriería. Sin embargo, esto no fue una regla, cualquier persona, aún sin haber tenido familiares arrieros, podía convertirse en conductor de recuas. La edad para empezar en el trabajo arriero también era indistinta. En ocasiones los arrieros iniciaban su aprendizaje en el oficio siendo muy jóvenes, en otras, comenzaban cuando ya eran adultos.¹²

¹⁰ Véase José María Rivera, “El arriero” en Hilarió Frías Soto, *et. al.*, *Los mexicanos pintados por si mismos*, p. 152. y Gerardo Sánchez, “Mulass, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX” en *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, v. 5, # 17, invierno de 1984, pp. 41-53.

¹¹ Cuero de buey o vaca curtido.

¹² Al parecer, no existen testimonios escritos de los propios arrieros el siglo XIX. Sin embargo, un estudio de historia oral emprendido en la década de los ochenta del siglo pasado por Carlos Bravo Marentes, titulado *Arrieros somos (El sistema de arriería de la Sierra Norte de Puebla)*, recoge las anécdotas, experiencias y recuerdos de viejos arrieros que transportaron mercancías en las primeras décadas del siglo XX, antes de que se construyeran las carreteras de asfalto y se comenzaran a utilizar automóviles y camiones en la Sierra Norte del estado de Puebla.

Hasta la década de los cuarenta del siglo XX, la arriería fue en la Sierra Norte de Puebla, como lo fue también en todo el país durante el periodo que cubre esta tesis, el principal medio de transporte de mercancías y una importante fuente de empleo. En este sentido, retomo algunos de los testimonios de los arrieros serranos de Puebla para presentarlos en determinadas ocasiones, como una aproximación –con todas las reservas que la comparación amerita– al estilo de vida, forma de trabajar y dificultades de los arrieros de la primera mitad del siglo XIX.

Si bien, se trata de distintas épocas, no me parece que las actividades desempeñadas por los arrieros de tiempos más cercanos, hayan cambiado sustancialmente con respecto a sus homólogos de mediados de siglo XIX. Tampoco creo que los avances tecnológicos más recientes propiciaran una transformación radical de los instrumentos de trabajo del arriero. Quizá varían los salarios, las mercancías transportadas y la duración de los viajes en cada época y región, pero en términos generales me parece válida la comparación.

Por ejemplo, gracias a los testimonios orales de siete antiguos arrieros de la Sierra Norte de Puebla, se sabe la edad que tenían cuando ingresaron a la ocupación de conductores de hatajos: uno de ellos comenzó a los diez años, otro a los doce, dos más a los trece, uno a los quince, otro a los dieciocho y el último a los treinta años.¹³ Casi todos ellos empezaron a trabajar en la arriería cuando eran bastante jóvenes. Es muy probable que este patrón de edades sea común para otros tiempos y regiones.

Religiosidad de los arrieros.

En el siglo XIX la religión seguía siendo un factor de cohesión social e identidad; como conjunto de creencias y principios era parte importante, quizá fundamental, en la vida de los mexicanos, pues la religión normaba la conducta moral de innumerables personas.

Como todos sus compatriotas, los arrieros eran personas muy apegadas a la religión católica. El hecho de estar expuestos a muchos peligros en los caminos, motivaba a los conductores de hatajos a encomendarse a la protección divina, sobre todo a San Pedro, considerado como el patrón de los arrieros y de los caminantes.

Un ejemplo del vínculo de los arrieros con la religión, lo da el pueblo de Cotija, Michoacán, donde llegó a haber, en el siglo XIX, cerca de 200 hatajos que salían a distintos lugares de la República Mexicana, llegando algunas veces hasta Guatemala; antes de que las recuas se pusieran en movimiento, a las cuatro de la mañana se celebraba una misa de despedida; posteriormente, el sacerdote daba la bendición a los arrieros y entre cantos, besos y más bendiciones, los muleros partían con sus cargamentos.¹⁴ Actos religiosos como

¹³ Carlos Bravo Marentes, *Arrieros somos (El sistema de arriería en la Sierra Norte de Puebla)*, pp. 17-22.

¹⁴ Gerardo Sánchez, *op. cit.*, p. 48.

los de Cotija, debieron haber ocurrido en todos aquellos lugares de donde partieran los hatajos cargados de mercancías, con destino a sitios lejanos.

A menudo, los arrieros llevaban en su sombrero una estampita y una oración dedicada a San Pedro,¹⁵ tal y como hacen en la actualidad muchos conductores de vehículos de transportación, que llevan consigo imágenes religiosas. Cuando llegaba el momento de emprender la marcha, los arrieros se encomendaban a San Pedro y le pedían su protección durante el viaje:

*Líbrame Padre Divino
por tu caridad y amor.
Hoy salgo al camino
gran Apóstol del Señor.*

Los peligros y dificultades en los caminos eran diversos: riñas, asaltos, asesinatos, accidentes, animales salvajes o venenosos, enfermedades, inclemencias del tiempo, etc:

*En cualquier peligro grande,
en cualquier tribulación,
por donde quiera que yo ande
Pedro esté tu protección.*

La siguiente estrofa alude principalmente a los robos que sufrían los arrieros mientras desempeñaban su trabajo. La inseguridad en los caminos aumentó cuando estalló la Guerra de Independencia y en los años posteriores a esta. Algunos grupos de insurgentes, como se ha mencionado, cometieron asaltos a los conductores de mercancías para obtener recursos y sostener su lucha:

*Cuando yo salga al camino
y me asalte el malhechor
allí tu sombra me valga,
en el nombre del Señor.¹⁶*

¹⁵ Laura Solares, *op. cit.* P. 86.

¹⁶ Partes de la Oración a San Pedro, protector de los arrieros y los caminantes, en Salvador Ortiz Vidales, *La arriería en México. Estudio Folklórico, costumbrista e histórico*, pp. 173 y 174.

Uno de estos robos ocurrió el 7 de noviembre de 1817, cuando el arriero Matías Rivero, cuyo hatajo de mulas formaba parte de un convoy que se dirigía de Veracruz a la ciudad de México, fue sorprendido por un grupo de insurgentes en el camino a Plan del Río, despojándolo de 22 cargas de fierro, dos cajones de loza y dos barriles de licor, sin que el arriero pudiera hacer algo para impedirlo.¹⁷ Como puede comprenderse eran muchos los peligros a los que se exponían los arrieros, y siendo éstos hombres bastante religiosos, es entendible su solicitud de protección a las fuerzas divinas.

División del trabajo arriero

El tamaño de las recuas conducidas por los arrieros era variable, a mayor cantidad y peso de la carga, era necesario un mayor número de mulas. Asimismo, el número de arrieros encargados de guiar y cuidar un hatajo dependía de la cantidad de mulas que lo conformaran. Cada arriero podía cuidar adecuadamente, de cuatro a cinco animales de carga.¹⁸ Si el número de bestias por cada arriero aumentaba, también era mayor la dificultad para conducir las.

Cabe señalar que los hatajos no solamente estaban integrados por las mulas de carga, era usual que los arrieros llevaran algunos animales sin cargamento o de “refresco” para relevar a las acémilas que se cansaran, se accidentaran gravemente o murieran en el camino. Del mismo modo, los arrieros podían llevar mulas cargadas con maíz, rastrojo, cebada, etc., para alimentar a la recua y con comida para los propios muleros.

En ocasiones los hatajos de un solo arriero resultaban insuficientes para realizar un flete, por lo que se solicitaba el apoyo de otros colegas, ya fueran éstos, familiares o

¹⁷ AGNM, Consulado, v. 34, exp. 9, f. 242.

¹⁸ Las declaraciones de los arrieros de la Sierra Norte de Puebla, coinciden en señalar un número aproximado de entre 4 y 6 mulas por arriero. Véase Carlos Bravo, *op. cit.* pp. 24-26 y 43.

amigos, para completar el número de mulas necesarias y poder movilizar las mercancías. Cuando las recuas eran grandes, los arrieros se organizaban con el propósito de hacer más fácil la conducción y cuidado de las mercancías y de las mulas, repartiéndose las distintas actividades.

En términos generales, arriero era toda aquella persona dedicada a la transportación de mercancías con animales de carga. Pero al interior del trabajo arriero se daba una especialización de actividades, y de acuerdo con la tarea desempeñada durante la conducción de los hatajos, los arrieros recibían un apelativo específico.

Al frente de los hatajos siempre iba un *mayordomo*, responsable directo de la recua y de los cargamentos. Además, asignaba funciones al resto de los arrieros, vigilaba que todos cumplieran con su trabajo y se encargaba de los trámites administrativos relacionados con el transporte de las mercancías. En ocasiones el mayordomo era dueño de algunas mulas o de todo el hatajo, por lo que podía ser empleado, socio o patrón.¹⁹ Su salario o ganancias eran más altas que las de sus compañeros.

El *cargador* era el responsable de la carga y descarga de las mulas; entre sus tareas estaba la de colocar el aparejo²⁰ a los animales.²¹ El *hatajador*, quien generalmente iba adelante de la recua, cuidaba que las mulas no se salieran del hatajo, conseguía la pastura para las acémilas y preparaba los alimentos de sus compañeros.²² Los *sabaneros* se encargaban de alimentar a los animales o de llevarlos a pastar en algún potrero.²³ Pero, a pesar de que cada trabajador tenía tareas específicas, seguramente se apoyaban entre todos.

¹⁹ Gerardo Sánchez, *op. cit.*, p. 45.

²⁰ El aparejo es el conjunto de accesorios para montar o cargar a los caballos, mulas o burros.

²¹ Clara Elena Suárez Argüello, "Los arrieros novohispanos", en Gloria Artís Espriu, *et. al.*, *Trabajo y sociedad en la historia de México. Siglos XVI-XVIII*, p. 97.

²² Gerardo Sánchez, *op. cit.*, p. 45.

²³ *Loc. cit.*

Cuando los hatajos eran pequeños, por ejemplo de unas cinco a diez mulas, todas estas actividades recaían en una o dos personas. En algunos documentos solamente se habla de *mayordomos* y *mozos*, sin señalarse si éstos últimos eran cargadores, hatajadores o sabaneros, dando a entender que podían desempeñar cualquiera de los roles propios de los conductores de recuas.

El arriero necesitaba ser buen conocedor de los animales con que trabajaba, debía tratarlos y cuidarlos bien. Sobre todo, debía estar pendiente de alimentar y dar agua suficiente a las mulas, cuidarles el lomo y las patas y no cargarlas con pesos excesivos.²⁴ Al concluir la jornada de trabajo, algunos arrieros preferían alimentar primero a sus mulas y después comer ellos mismos.²⁵

Nivel económico de los arrieros.

Entre los distintos arrieros, como entre las personas que desempeñan cualquier otro oficio, no había uniformidad en las ganancias percibidas. Todo dependía del puesto del arriero, del número de mulas que formaran el hatajo, de la cantidad de viajes emprendidos y del precio de los fletes establecidos por los dueños o responsables de la recua.

En el oficio de arriero había distintas posibilidades de participación e inversión de capital. Por principio de cuentas, se puede dividir a los arrieros en propietarios de mulas y en arrieros sin mulas. Entre los primeros, había toda una serie de variantes en cuanto al número de mulas que componían sus hatajos, porque había dueños de pequeños hatajos formados por unas cuantas mulas y por otro lado, propietarios de varios hatajos, quienes estrictamente no eran arrieros, sino auténticos empresarios del transporte, pues no

²⁴ Carlos Bravo, *op. cit.*, p. 27.

²⁵ *Ibidem.* p. 61.

trabajaban directamente con las recuas.²⁶ Por otra parte, los arrieros que no tenían mulas podían vender su fuerza de trabajo a los dueños de recua y desempeñar alguna de las tareas de las que se ha hablado. Por supuesto, los ingresos obtenidos en cada uno de los casos eran distintos.

Algunos arrieros heredaban los hatajos pertenecientes a sus padres. También se daba el caso de que después de varios años de trabajo, los arrieros llegaban a disponer de varias decenas de mulas, diferentes clases de ganado, tierras de cultivo y otro tipo de propiedades.

Por ejemplo, José Pablo Rojas y su hijo Antonio Rojas, ambos arrieros, compraron en el año de 1842, cincuenta mulas aparejadas de lazo y reata²⁷ a Mateo de la Tijera, por la cantidad de 3,420 pesos. Para garantizar el pago de las mulas, los arrieros Rojas, hipotecaron un rancho de su propiedad llamado “Monte Alto” que se componía de montes para hacer carbón, tierras de sembradío y nueve mil magueyes; las cincuenta mulas que habían comprado, más veinte que ya tenían, todas aparejadas con lazo y reata; así como los bueyes, vacas y demás ganado lanar de su propiedad, existente en el mismo rancho.²⁸

Del mismo modo, los hermanos José María y Florencio Bravo, dedicados a la arriería, eran propietarios de ocho hatajos de mulas, con los que transportaban mercancías por la ruta de México a Veracruz. En octubre de 1840, hipotecaron sus hatajos, valuados en 20,000 pesos, más varios certificados de créditos con valor de 60,717 pesos, como garantía para el pago de una deuda por 31,927 pesos que habían contraído con Lucas de la Tijera.²⁹

²⁶ Clara Elena Suárez Argüello, *op. cit.*, “Los arrieros novohispanos”, p. 81.

²⁷ *Lazo*: el cordel con que se asegura la carga. *Reata*: la cuerda o correa que ata y une una cabalgadura a otra, para que vayan en línea una después de otra. *Diccionario de la lengua castellana, por la Real Academia Española*.

²⁸ AHNCM, Fondo Antiguo, notaría núm. 169, Ramón de la Cueva, 22-11-1842, v. 998, fs. 967-969.

²⁹ *Ibidem.*, notaría 719, Feliciano Rodríguez, 24-10-1840, v. 4095, fs. 35-36.

Sin embargo, no todos los arrieros propietarios de mulas eran dueños de recuas numerosas ni poseían grandes capitales o propiedades. De hecho, la mayoría de arrieros seguramente pertenecía al grupo de pequeños propietarios. Tal es el caso del arriero José Manuel Ávila, cuyo hatajo formado por 14 burros y un macho, fue asaltado el 17 de marzo de 1814 cerca de una hacienda llamada San Antonio, cuando se dirigía de Querétaro a la capital con un cargamento de textiles.³⁰

Las pérdidas por las mercancías robadas ascendían a 780 pesos, que Ávila debería satisfacer al destinatario de las mercancías, Luis Antonio Ochoa. Pero, como Manuel Ávila no disponía de esa suma, Ochoa, aceptó descontar a Ávila 200 pesos por los fletes que le debía. Por su parte, Ávila se comprometió a pagar el resto, en abonos de 100 pesos por cada viaje que hiciera con su hatajo. Ochoa estuvo de acuerdo, siempre y cuando el arriero presentara un fiador. Como Ávila no cumplió con esta condición, sus burros fueron embargados para ser subastados y así cubrir la pérdida de las mercaderías.³¹ Este caso pone de manifiesto la existencia de arrieros propietarios de pequeñas recuas, con recursos económicos limitados.

II.2. CONDICIONES DE VIAJE

Los viajes de los arrieros eran por lo general, difíciles, prolongados, extenuantes y ocasionalmente peligrosos, pues éstos hombres tenían que atravesar ríos, barrancas, lodazales, desiertos, tramos arenosos, selvas, bosques, montañas, sufriendo las inclemencias del tiempo y los cambios de temperatura de una región a otra; viéndose amenazados por bandidos, fieras, alimañas y enfermedades.

³⁰ AGNM, Consulado, v. 93, exp. 5, fs. 75-85.

³¹ *Loc. cit.*

A todo esto se debe agregar, el alejamiento de la familia por periodos prolongados. Sin duda, los arrieros eran poseedores de un espíritu indómito, pero desde un punto de vista material, la necesidad de contar con un empleo era un fuerte aliciente para aventurarse a transportar mercancías por los caminos mexicanos.

En los viajes largos las actividades comenzaban al despuntar el alba y finalizaban por la tarde. Como ya se explicó, los arrieros podían descansar en los poblados, en las ventas establecidas a lo largo del camino o en el campo. Llegando al lugar escogido para reposar, se retiraba la carga a los animales, después se les quitaba el aparejo y se les revisaba el lomo para ver si tenían alguna “matadura” o raspadura, de ser así, los arrieros practicaban la curación correspondiente. Posteriormente, se alimentaba a la recua, ya fuera que se le diera maíz, cebada y rastrojo en caso de haber llegado a una venta; o bien, si se decidía pernoctar al aire libre, se conducía al hatajo a un potrero cercano donde pastaría y descansaría durante la noche.³² De vez en cuando los arrieros preparaban sus propios alimentos, para lo cual llevaban consigo comida, así como los trastos necesarios para cocinarla y servirla.

El sistema de transporte por medio de recuas tenía sus propias necesidades, como disponer de agua y tierras de pastoreo para las mulas. Los viajes se complicaban en temporada de lluvias y en tiempo de secas. En época de aguaceros, el paso de las recuas se hacía más lento en varios tramos. Cuando las mulas se atascaban en el lodo, el arriero se echaba la carga a la espalda y sacaba a los animales del atolladero para poder continuar con su viaje. Si había sequía, escaseaban el agua y los pastizales para dar de beber y comer a los animales.

³² Gerardo Sánchez, *op. cit.* P. 50.

Si las mercancías transportadas se estropeaban o se perdían, los conductores de las recuas tenían la responsabilidad de pagar los daños o el valor de las mercancías. Por ejemplo, en 1839, los arrieros Cristóbal Cervantes y Deciderio Lazo transportaron doce tercios de cacao tipo Tabasco, de Veracruz a la ciudad de México, en un hatajo de burros de su propiedad, resultando averías en la carga por valor de 337 pesos.

Cervantes y Lazo se comprometieron a pagar la mencionada suma, descontándoseles primero cien pesos del importe de los fletes. Como no les era posible cubrir los 237 pesos restantes de contado, acordaron que serían entregados en abonos de 30 pesos después de cada viaje efectuado por los arrieros.³³

Algo similar le ocurrió al arriero Rafael Guillén, en octubre de 1814, al transportar un cargamento de 26 barras de plata, desde Querétaro a la ciudad de México. Cuando se dirigía de Huehuetoca hacia Cuautitlán fue sorprendido por una lluvia torrencial; la lluvia generó gran desorganización en la recua, perdiéndose cuatro barras de plata, por lo que Guillén fue demandado para obligarle a pagar las barras.³⁴

Durante sus travesías, existía la posibilidad de que los arrieros se toparan con algún animal salvaje. Como le sucedió al arriero Enrique Aldana, en la Sierra Norte de Puebla, en un traslado de mercancías que realizó de noche junto con sus hermanos:

“... ahí enfrente de Chicontla salía un desgraciado tigre, ¡pero tigrizo!... y se paraba en el camino, se paraba y las bestias se regresaban contra nosotros, se espantaban, se las quería comer y nosotros que los veíamos semejante animalazo sentado el hijo’ e puta como así de alto y semejantes bigototes ¡hijo de la chingada! y nosotros con puñal.”³⁵

³³ AHNCM, Fondo Antiguo, núm. de notaría 169, Ramón de la Cueva, 03-01-1840, v. 993, fs. 3-4.

³⁴ AGNM, Consulado, v. 93, exp. 9, fs. 113-120.

³⁵ Carlos Bravo, *op. cit.*, pp. 112-113.

Finalmente, cuando Enrique Aldana y sus hermanos se vieron más amenazados por el felino tuvieron que hacer una fogata, prender unas antorchas y amarrar sus cuchillos en palos largos, a manera de lanza, para ahuyentarlo.

Los transportistas también estaban expuestos a sufrir enfermedades durante sus viajes, por ejemplo, padecimientos respiratorios, infecciones gastrointestinales, afecciones contagiosas o lesiones. Una de las enfermedades más temibles para quienes no eran nativos de la costa del Golfo de México y arribaban a ese lugar, fue el llamado *vómito negro*³⁶ que ocasionó la muerte de muchas personas.

La mortandad a causa del *vómito negro* era particularmente alta en tres grupos de personas: en los extranjeros llegados a México y que desembarcaban en Veracruz durante la temporada de fiebre amarilla; en los arrieros de las tierras altas y templadas, que bajaban a la costa del Golfo de México y entre los soldados enviados a la guarnición de Veracruz.³⁷

Según Henry G. Ward, eran contados los arrieros que se atrevían a bajar de la Mesa Central Mexicana a la costa durante los meses calientes, de fines de abril a principios de octubre, por temor a esta enfermedad y cuando lo hacían –escribió Ward- era lamentable “*ver a los pobres desventurados muriéndose en el camino como me ha tocado ver en más de una ocasión*”.³⁸

Otra faceta del arriero era la de mujeriego. Por el mismo hecho de andar viajando, conociendo muchas personas en las ventas y en los poblados por donde pasaba, el arriero tenía la posibilidad de relacionarse con varias mujeres. En este sentido, los arrieros se veían obligados a proveer a sus amantes de mercancías y otros artículos muy del agrado del sexo

³⁶ El “vómito negro” o fiebre amarilla, es una infección viral transmitida por la picadura del mosquito *Aedes aegypti*. En el siglo XIX se desconocía al agente causal de la enfermedad.

³⁷ Alejandro Humboldt, *op. cit.*, p. 526.

³⁸ Henry George Ward, *op. cit.*, pp. 69-70.

femenino como son perfumes, peines lienzos, listones, rebozos, adornos y otros por el estilo.³⁹ Luis Domínguez, arriero de la Sierra Norte de Puebla durante las primeras décadas del siglo XX, comenta sobre la vida amorosa de los arrieros:

*“Había veces que en la arriería no le faltaba a uno mujer, llegaba uno, les hacía bromas, llegaba uno a otro paraje y era igual y andábamos y como no nada más en un lugar parábamos, pus así, casi hemos sido los arrieros.”*⁴⁰

De igual manera, los arrieros solían hacer muchas amistades en las localidades por donde pasaban. Además, cumplían algunos encargos de artículos procedentes de regiones lejanas y transmitían noticias de lo ocurrido en otras zonas del país. Por otro lado, los transportistas se convertían en grandes conocedores de los caminos, del medio físico y de los sitios por donde viajaban.

II.3. LAS MULAS Y LA ARRIERÍA.

Sin lugar a dudas, los caballos, burros y mulas⁴¹ fueron indispensables para la arriería, sin ellos, este oficio no hubiera sido posible; pero dentro de estas tres especies, las mulas eran preferidas para el transporte de mercancías. Esto era así porque las mulas y los machos tienen una mayor resistencia física que los caballos y pueden transitar por casi cualquier tipo de terreno. Por otra parte, algunas mulas resultan ser más robustas que los caballos y su capacidad de carga es superior.⁴²

³⁹ *Historia de los caminos en México*, t. 1, p. 275

⁴⁰ Carlos Bravo, *op. cit.*, p. 34.

⁴¹ Las mulas son animales híbridos, resultado de la cruce entre un asno y una yegua; son infecundas, aunque en excepcionales ocasiones logran engendrar crías; estos híbridos reciben el nombre de “mula” o “macho” de acuerdo a su sexo. La contraparte híbrida de la mula es el “mulo”, o sea, el producto del apareamiento entre un caballo y una burra; no obstante, el mulo es menos apto para cargar. *Historia de los caminos en México*, t.1, p. 263.

⁴² Clara Elena Suárez, *op. cit.*, *Camino real y carrera larga...*, p. 47.

Una mula tiene un mayor tiempo de vida útil con respecto a un caballo si ambos son sometidos a transportar cargas. Las mulas son menos susceptibles a enfermedades y, debido a su nula o rara reproducción, disponen de un mayor lapso de tiempo para trabajar.

El tiempo de vida de las mulas empleadas en la arriería variaba de acuerdo a los cuidados que se les dieran. Algunos de los antiguos arrieros entrevistados en la Sierra Norte de Puebla testimoniaron una vida de 25 a 30 años en sus mulas, otros mencionaron una vida promedio de 15 años para éstos animales de carga⁴³. Eugenio Aldana Garrido, ex-arriero de Chiconcuatla, Puebla, declaró: “*Un animalito de esos, un burrito aguanta trabajando, que no se muera de enfermedad, unos 15 años; eso sí, bien cuidados y una mula hasta 25 años, pero hay que cuidarlos porque hay animales que en un año ya se murieron.*”⁴⁴

A pesar de todas las características favorables de las mulas para el transporte de mercancías, no era insólito ver en los caminos hatajos de burros conducidos por arrieros, o bien, grupos de caballos transportando algún tipo de carga. Sin embargo, lo común era ver recuas conformadas por mulas. Por su parte, en el oficio de la arriería, los caballos eran utilizados principalmente para el transporte de los arrieros, más que como animales de carga.

Acerca de las peculiaridades de estos animales Sartorius escribió: “*A diferencia de los caballos, la mula no tiene apego a su amo, patea y muerde, es obstinada y caprichosa y a menudo requiere del látigo.*” No obstante, el autor destaca la importancia de las mulas, tanto en el campo como en los caminos, por ser animales que conducen su carga con gran seguridad, aún en los terrenos más accidentados, conformándose con poco alimento.⁴⁵

⁴³ Carlos Bravo, *op. cit.*, pp. 53-57.

⁴⁴ *Ibidem.*, p. 68.

⁴⁵ Carl Christian Sartorius, *op. cit.*, pp 307-308.

Antes de ser empleadas en el traslado de mercancías, las mulas debían ser amansadas y entrenadas para cargar. Algunas aprendían “mañas” como tirar la carga, volverse *echonas* o ir reparando y dando tumbos en el camino. Los arrieros conocían los remedios contra las mañas de sus mulas, por ejemplo, si un animal comenzaba a sacudirse la carga y trataba de correr, el arriero le colocaba un *sobornal*⁴⁶ y la mula cejaba en sus travesuras.⁴⁷

Las mulas de carga estaban aparejadas con aditamentos especiales para su trabajo. El equipo se componía de lazo, reata, sudadero, albarda, arpillera, costales, mantas, sacos, tapojo y otros utensilios.⁴⁸ Este arreo implicaba una inversión para el dueño del hatajo, pero era indispensable en el oficio de la arriería.

Además, los arrieros llevaban consigo medicamentos y trastos para cocinar, como expresa una lista de animales y artículos embargados, en enero de 1821, al arriero Juan Escandón, por haber vendido por cuenta propia diecisiete de los ochenta tercios de azúcar que transportaba a Veracruz:

- 39 mulas aparejadas.
- 5 mulas en pelo.
- Una yegua en pelo.
- 36 mantas.
- 3 cargas de costales.
- 2 *barcunas* y una botica de recua.
- Un casón de cocina con dos ollas de fierro.
- 2 sartenes.
- Una jarrilla.

⁴⁶ *Sobornal*: paquete o bolsa de poco peso; también se puede entender como una sobrecarga.

⁴⁷ Gerardo Sánchez, *op. cit.*, pp. 43-44.

⁴⁸ *Sudadero*: pequeño trozo de tela o lona impermeable que va colocado directamente sobre el lomo de la bestia, para evitar que el sudor humedezca el aparejo o la silla. *Albarda*: una de las piezas de que se compone el aparejo de las bestias de carga, es un fuste cubierto de una tela de lona muy basta y llena de paja u otra materia para que la caballería pueda llevar la carga sin lastimarse el lomo. *Arpillera*: cierto tejido por lo común de estopa muy basta con que se cubren varias cosas para defenderlas del polvo y del agua. Véase *Diccionario de la lengua castellana, por la Real Academia Española*, 1817. *Tapojo*: especie de venda que los arrieros ponían sobre los ojos de la mula, para evitar que esta se moviera al momento de colocarle la carga. Véase, Salvador Ortiz Vidales, *op. cit.*, p. 181.

- Una paletilla de fierro.
- Una cocina también de fierro.
- Un barril de agua.⁴⁹

Preferentemente, los atajos se componían de mulas del mismo color de pelaje e igual *alzada*,⁵⁰ era importante que el tamaño no fuera muy disparejo para que las mulas llevaran un mismo paso. Algunos hatajos eran encabezados por una mula llamada *caponera* o guía, cuya función consistía en alentar el avance del resto de la recua y marcar el paso del recorrido.

Había hatajos de *carrera larga*, los cuales hacían viajes largos, generalmente usando los caminos reales o principales, pero también había hatajos que trabajaban en el ámbito local, transportando mercancías a corta distancia. La ruta de México a Veracruz era considerada como una *carrera larga*⁵¹.

Las mulas podían adquirir diferentes enfermedades, por tal motivo el arriero era conocedor de los remedios necesarios para curarlas. Un padecimiento común en las mulas es la *fiebre*, la costumbre que tenían los arrieros para eliminarla era hacerle una sangría al animal. Si la fiebre era en la cabeza, se le amarraba a la bestia un lazo o una liga en el cuello para resaltar las venas, después con un instrumento punzante llamado *fleme* se provocaba la sangría. Si la fiebre era de “barriga” el sangrado se hacía en una pierna. En ambos casos, el arriero calculaba que la cantidad de sangre extraída no excediera un litro o litro y medio cuando más.⁵²

Otra enfermedad frecuente, principalmente en los machos, es el “mal de orín”, para aliviar este padecimiento, el arriero preparaba una cerveza con carbonato y se la metía en el

⁴⁹ *Apunte del hatajo embargado de don Juan de Escandón por orden del tribunal del Consulado*, en AGNM, Consulado, v. 245, exp. 13, f. 256.

⁵⁰ La *alzada* es el tamaño o altura del caballo o la mula.

⁵¹ Clara E. Suárez, *op. cit.*, *Camino real y carrera larga...*, p. 43.

⁵² Carlos Bravo, *op. cit.*, pp. 54-55 y 66-67.

hocico al animal hasta que se la tragara y con eso se “destapaba” y comenzaba a orinar bien.⁵³

El *muermo* o catarro es una enfermedad caracterizada por una moquera excesiva del animal. El remedio a este mal consistía en amarrar un trapo con tabaco cerca de los orificios nasales de la mula para provocarle estornudos y que expulsara la mucosidad. El “muermo” era peligroso, pues tenía el riesgo de complicarse en una especie de paperas y ser mortal si no se curaba a tiempo.⁵⁴ Había otras enfermedades para las cuales el arriero aplicaba la respectiva cura, apoyándose en ocasiones con plantas medicinales.

Costo de las mulas

En la lógica del mercado, las mulas eran una mercancía con gran demanda y circulación, debido a su importancia en las actividades agrícolas, mineras y de transportación. Las mulas eran no sólo la principal fuerza motriz empleada por los arrieros en su trabajo, representaban también, una inversión importante de la que se debían obtener ganancias. Por otra parte, si un arriero se veía en apuros económicos podía vender o hipotecar sus mulas.

El precio de las mulas era por lo general mayor que el de los caballos y burros, pues su rendimiento y beneficios también eran más altos, al tener más capacidad de carga, mayor fortaleza y una vida útil más prolongada. Sin embargo, había algunos caballos finos valuados en cientos de pesos.

En muchas partes del país había haciendas ganaderas y pequeños productores dedicados a la crianza de mulas. Los ganaderos, intermediarios y comerciantes vendían

⁵³ *Ibidem.*, p. 55.

⁵⁴ *Ibidem.*, p. 56.

desde una mula hasta varios centenares de ellas. Por lo general, eran preferidas las mulas criadas en el Norte de México, pues tenían fama de ser más fuertes y resistentes.

Las mulas se podían clasificar de distintas formas. Según el color del pelaje, se hablaba de mulas *tordillas*, *pardas*, *cambujas*, *alazanas*, *pintas*, *coloradas*, etc. Si estaban amansadas se les llamaba mulas *mansas*, en caso contrario se les decía *cerrerias*. Se dividían también en mulas de *silla*, si eran utilizadas como cabalgadura; *de carga*, si eran empleadas para transportar cargamentos y *para carro*, si jalaban vehículos. Otra clasificación las dividía en mulas de *primera*, si eran jóvenes, grandes y fuertes; de *segunda*, si ya no eran tan jóvenes o fuertes y de *tercera*, si eran viejas o de poca fortaleza y alzada.

El precio de las mulas no era homogéneo, éste dependía de las características del animal. Las mulas mansas eran más caras que las *cerrerias*, pues para amansarlas se pagaba a un domador. Las mulas para cargar tenían un precio más elevado que las mulas de silla, esto era así por la mayor ganancia que generaban las de carga. Por otro lado, las mulas de *primera*, eran más caras que las de *segunda* y *tercera*, como se puede apreciar en el siguiente ejemplo:

“Avaluo de la Recua de don Juan de Escandon besino Guaquichula hecho en esta Capital...

Por 10 mulas de primera aparejadas á 55 pesos.....550 pesos.

Por 15 id. de segunda á 35.....525 pesos.

Por 15 id. de tercera á 20.....300 pesos.

Por 3 id. de silla á 10 pesos y una sin presio.....30 pesos.

Suma 1,405 pesos. Mejico

Enero 10 de 1821.”⁵⁵

⁵⁵ AGNM, Consulado, v. 245, exp. 13, f. 260.

A lo largo de la primera mitad del siglo XIX, el valor de las mulas en el mercado fluctuó regularmente entre los 20 y los 80 pesos por cabeza. Naturalmente, al abastecerse de mulas, era más conveniente comprar al mayoreo, pues bajo esta modalidad de compra las acémilas resultaban más baratas.

Algunos vendedores de mulas se anunciaban en el periódico, como se puede ver en los siguientes ejemplos tomados del *Diario de México*, publicación periódica editada en la capital del país a principios del siglo XIX:

*“En la esquina de Montealegre, frente del alcalde D. Fermin, vende Don Nicolás Sánchez 5 mulas, quatro para coche y una de carga, dos tordillas en 80 pesos, dos parditas en 60 y la otra cambuja en 25: á la misma tienda deverá ocurrirse para verlas y tratar con su dueño.”*⁵⁶

*“Ventas. Un macho alazan, de más de 7 cuartas en 45 pesos: es de la nueva Galicia [sic.], nuevo de carga, y silla It. Una mula del mismo color, solo diferencia en un pie blanco: vale 80 pesos: ocurrase al puesto del diario contiguo al sitio de los coches de providencia.”*⁵⁷

*“Venta. Una partida de 700 mulas, mansas, y cerreras: el que quisiere tratar, puede ocurrir al caxon frente de la portería de S. Bernardo á D. Tomas Pasarin.”*⁵⁸

*“Ventas. Cuatro mulas nuevas, pintas, borcelanas y quebrantadas á la silla: el que quisiere verlas ocurra á la botica de la segunda calle de Mesones. Su precio es el de trescientos y cincuenta pesos.”*⁵⁹

Como parte del acervo del Archivo Histórico de Notarías de la Ciudad de México existen varios contratos de compra y venta de mulas, reconocimientos de deuda y tasaciones de bienes, tramitados durante el siglo XIX. En ellos se especifica el número de cabezas y el precio de cada animal, como puede verse en los ejemplos siguientes:

⁵⁶ *Diario de México, op. cit.*, núm. 28, 28 de octubre de 1805.

⁵⁷ *Ibidem*, núm. 410, 14 de noviembre de 1806.

⁵⁸ *Ibidem*, núm. 778, 16 de noviembre de 1807.

⁵⁹ *Ibidem*, núm. 1176, 19 de diciembre de 1808.

En 1836, Lucas Pérez, transportista de mercancías, compró a Andrés Pizarro 24 mulas al precio de 45 pesos cada una.⁶⁰ En ese mismo año, Estanislao González adquirió 50 mulas aparejadas de lazo y reata, que le fueron vendidas por Evaristo Barandiarán a 50 pesos por cabeza.⁶¹

En otra negociación de 1836, Agustín Vargas vendió a Viviano Velasco y José Esquivel 237 mulas y machos a 23 pesos cada animal.⁶² En diciembre de 1838, Luis Ezeta reconocía tener una deuda con Manuel Moreno de Tejeda, por la compra de una partida de 57 mulas en 1,172 pesos, es decir, cada mula le costó a Ezeta 20.5 pesos.⁶³

A finales de 1847, el arriero José María Calvillo, dueño de un hatajo de mulas que transportaba mercancías en la ruta de México a Veracruz, compró a la empresa Smith Higson y Compañía doscientas mulas de lazo y reata en cincuenta pesos cada una y cuarenta más de silla en veinticinco pesos el ejemplar; de modo que Calvillo pagaría 11,000 pesos por las 240 mulas. Aunque a Calvillo se le otorgaron ciertas facilidades de pago, este ejemplo demuestra que algunos arrieros tenían un considerable poder adquisitivo.⁶⁴

El ganado, como se mencionó, tenía una gran movilidad comercial y también podía servir para salir de apuros económicos. En enero de 1849, Agustín Moncada saldó una deuda contraída con Manuel Carrillo, pagándole con ganado. Entre los animales cedidos a Carrillo se encontraban 60 mulas aparejadas de lazo y reata, valuadas en 2,500 pesos, a razón de 41.66 pesos por mula.⁶⁵

⁶⁰ AHNCM, Fondo Antiguo, notaría núm. 426, Francisco de Madariaga, 14-12-1836, v. 2851, fs. 1274-1276.

⁶¹ *Ibidem.*, 27-10-1836, fs. 1064-1066.

⁶² *Ibidem.*, núm. de notaría 529, Ignacio Peña, 09-12-1836, v. 3533, fs. 201-202.

⁶³ *Ibidem.*, núm. de notaría 611, Feliciano Rodríguez, 31-12-1838, v. 4093, fs. 214-215.

⁶⁴ *Ibidem.*, núm. de notaría 169, Ramón de la Cueva, 01-12-1847, v. 1007, fs. 837-838.

⁶⁵ *Ibidem.*, núm. de notaría 243, Nazario Fuentes, 05-01-1849, v. 1548, fs. 168-169.

En 1850, Joaquina Brioso admitió ante notario público tener una deuda con Manuel Ceijas, por concepto de 54 mulas de carga, aparejadas de lazo y reata, compradas al precio de 60 pesos cada una y ocho de silla a 30 pesos por cabeza.⁶⁶

Lo significativo de estos ejemplos es destacar el precio que tenían las mulas en el mercado durante la primera mitad del siglo XIX. Ciertamente se trata de unos cuantos casos, pero son un indicador del costo de la fuerza motriz de la que se valían los arrieros para movilizar las mercancías, así como de las posibles inversiones realizadas en su oficio. Al emprender un viaje, el arriero siempre tenía presente la cantidad desembolsada al adquirir una mula y los gastos erogados en su equipamiento y manutención, elementos importantes a la hora de calcular el cobro de los fletes.

Capacidad de carga de las mulas

Usualmente, una mula cargaba dos bultos o paquetes grandes llamados *tercios*. Suárez Argüello estima la capacidad de carga de una mula en la mitad de su propio peso, es decir, si el animal pesaba 300 kilos, podía cargar sin gran dificultad 150 kilos.⁶⁷ Según Henry G. Ward, el peso común con que se cargaba a las mulas era de doce arrobas⁶⁸, o sea 138.072 kilos.⁶⁹ William Bullock menciona que las mulas cargaban mercancías con un peso fluctuante entre las 200 y las 300 libras⁷⁰, es decir, entre 92 y 138 kilos.⁷¹ Brantz Mayer calculaba que cada mula podía cargar entre 140 y 150 kilos, pues, según él se necesitaban siete mulas para transportar una tonelada.⁷² De acuerdo con un documento de 1818, los

⁶⁶ *Ibidem.*, núm. de notaría 486, Manuel Orihuela, 03-12-1850, v. 3298, fs. 317-319.

⁶⁷ Clara E. Suárez, *op. cit.*, *Camino real y carrera larga...*, p. 173.

⁶⁸ Henry George Ward, *op. cit.*, p. 53.

⁶⁹ Una arroba equivale a 11. 506 kgs.

⁷⁰ William Bullock, *op. cit.*, 152.

⁷¹ Una libra es igual a 460 gramos.

⁷² Brantz Mayer, *op. cit.*, p. 369.

diputados consulares encargados de ir al frente de los convoyes debían cuidar que el peso de las cargas no excedieran de 14 arrobas, cantidad equivalente a 161.84 kilogramos.⁷³ Las mulas más grandes y fuertes podían transportar hasta unas 15 arrobas o 172.59 kilos.⁷⁴

En síntesis, cada arriero podía cargar sus mulas con el peso que considerara conveniente, o según lo acordado con su cliente; resulta difícil hablar de un peso estándar, pero al parecer eran usuales las cargas de 92 y 138 kilogramos.⁷⁵

II.4. CONTRATOS DE TRANSPORTACIÓN

Para garantizar la correcta conducción de los productos, su entrega adecuada y el pago de los fletes, varios arrieros o los dueños de las recuas celebraban contratos de transportación con los propietarios o responsables de las mercancías. De esta forma, cuando los arrieros prestaban sus servicios tenían un respaldo legal para que les fueran pagados sus fletes y los dueños de las cargas obtenían garantías durante el traslado de sus mercancías.

En ocasiones estos contratos se hacían ante notario público. Ahora bien, no todos los arrieros tramitaban contratos notariales, pues estos instrumentos legales normalmente se firmaban cuando los cargamentos eran de un alto valor o un gran peso. Entre los aspectos mencionados en éstos contratos están los siguientes:

- El tipo de carga transportada.
- La cantidad y el peso de las mercancías.
- El precio de los fletes.

⁷³ AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, v. 627, año 1818, s. n. e., s. n. f.

⁷⁴ Clara E. Suárez, *op. cit.*, *Camino real y carrera larga...*, p. 173.

⁷⁵ Tal vez por su equivalencia en cantidades cerradas tanto en libras como en arrobas, pues 92 kilogramos equivalen a 200 libras y a 8 arrobas, y 138 kilos corresponden a 300 libras y a 12 arrobas.

- El nombre del dueño de las mercancías y del responsable de la recua.
- El nombre del fiador que respondería por las mercancías en caso de que se Oestropearan o perdieran por descuido del arriero.
- El lugar de vecindad de los contratantes.
- La fecha de partida y de entrega de los productos transportados.
- El punto de partida y destino de la carga, y algunos detalles más.

Como ejemplo se puede mencionar el contrato suscrito en 1829, entre los arrieros Trinidad Herrera, Jesús Herrera, Juan Yáñez, Rafael Yáñez, Vicente Quintanar y Rafael Romero, por una parte, y José Ignacio Esteva, en representación del gobierno de Zacatecas, por la otra. Los arrieros debían transportar 180 cargas de tabaco de la villa de Córdoba a la ciudad de Zacatecas. El costo del flete se estableció en 38 pesos por cada carga, habiéndoseles adelantado la mitad del monto total. Una vez entregado el tabaco recibirían el resto de la paga. El señor Tomás Ruiz aceptó ser el fiador de los muleros.⁷⁶ Por otro lado, este contrato muestra que en ocasiones, cuando las mulas de un arriero no eran suficientes para conducir una carga grande, se recurría al apoyo de otros colegas y de sus hatajos.

Otro tipo de convenios de carácter legal, aún sin estar avalados por un notario, eran los *conocimientos para recuas*. En ellos también se especificaban los nombres del transportista, del remitente y destinatario de la carga, así como el lugar de residencia de cada uno; el tipo de mercancía; la cantidad y peso de las cargas; el lugar de envío y destino de la carga; el precio del flete; la suma del adelanto, si es que lo había; las garantías ofrecidas por el arriero y la fecha del documento.

⁷⁶ AHNCM, Fondo Antiguo, núm. de notaría 417, José Ignacio Montes de Oca, 12-10-1829, v. 2779, fs. 447-448.

Por ejemplo, el 31 de octubre de 1817, el arriero Matías Rivero, vecino de la ciudad de México, firmó un *conocimiento para recuas* en el que se comprometió a transportar, desde Veracruz a la ciudad de México, 80 cargas de fierro, con un peso de 16 arrobas por carga. El remitente del cargamento era Juan Antonio Lerdo de Tejada, vecino de Veracruz y el destinatario, Manuel de Urquiga. El precio del flete por cada carga fue fijado en cuarenta pesos. Matías Rivero recibió novecientos pesos como anticipo y se obligó a cubrir cualquier daño o pérdida a excepción de robo por parte de los insurgentes⁷⁷ (Documento 1, Apéndice C).

De igual manera, el arriero Vicente Guerrero, vecino de la ciudad de México, rubricó un *conocimiento para recuas*, el 30 de diciembre de 1816, obligándose a transportar, desde Veracruz con destino a la capital del país, 200 tercios con resmas⁷⁸ de papel. El precio del flete se estableció en setenta pesos la carga de dos tercios. Pedro Miguel de Echeverría, remitente del cargamento, entregó a Guerrero un anticipo de 2,400 pesos, el resto del flete sería pagado por José María Echave, destinatario de la carga.⁷⁹

Un ejemplo más de este tipo de documento es el *conocimiento para recuas* firmado por el arriero Juan Santiago Camarillo, el 17 de junio de 1817. El conductor del hatajo aceptó realizar un flete desde la ciudad de México al poblado de Tepecoacuilco, localizado en el actual estado de Guerrero. Los artículos que Santiago Camarillo transportó fueron los siguientes:

- 40 tercios de harina flor con siete arrobas cada uno.
- Un tercio de cacao tipo Tabasco con ocho arrobas dos libras, peso bruto.

⁷⁷ AGNM, Consulado, v. 34, exp. 9, f. 241.

⁷⁸ *Resma* o paquete de papel, con varias “manos” y pliegos.

⁷⁹ AGNM, Consulado, v.83, exp. 5, fs. 207-208.

- Un tercio con *puntivies*⁸⁰, papel y otras frioleras.
- Un barril de aguardiente de Castilla.
- Dos tercios con seis arrobas de aceite.
- Un barril de vino carlón.

El remitente de las mercancías, Antonio Montehermoso, entregó a Camarillo un anticipo de 100 pesos y el destinatario, José Guzmán, pagaría el resto de los fletes fijados al precio de nueve pesos por carga de dos tercios. El arriero viajaría en compañía de una tropa que conduciría el correo a Cuernavaca. (Documento 2, Apéndice C).

También se firmaban contratos, o se hacían convenios verbales, mediante los cuales el arriero alquilaba sus servicios a un patrón (hacendado, comerciante, etc.) por determinado tiempo, después del cual, las partes podían hacer un nuevo contrato con condiciones similares o distintas; o bien, por el contrario, el arriero tenía la posibilidad de retirarse a trabajar de manera independiente.

Así mismo, los arrieros en busca de trabajo podían anunciar sus servicios en el periódico, como lo hizo el conductor de recuas, Juan Rodríguez, quien en 1805 solicitaba flete para San Juan de los Lagos o Durango y cuyo hatajo se componía de 27 mulas.⁸¹

Ciertamente, no todos los arrieros firmaban contratos de transporte, ya fuera por existir una confianza mutua con los dueños de las mercancías, o por tratarse de una carga pequeña; algunos conductores solamente firmaban un recibo o una factura de remesa y las modalidades y condiciones de trabajo podían variar de un arriero a otro. Pero, los convenios documentados marcan algunas pautas de trabajo que seguramente seguían todos los arrieros, como son la responsabilidad por la carga, la garantía ofrecida al dueño de las

⁸⁰ Un *puntivi* era un lienzo de tela.

⁸¹ *Diario de México, op. cit.*, núm. 45, 14 de noviembre de 1805.

mercancías, el precio de los fletes similar al otorgado por otros transportistas, el peso de las cargas trasladadas por las mulas y las formas de pago.

Guías y tornaguías

Las *guías*⁸² eran documentos que contenían información similar a los *conocimientos* para recuas, pues en ellas se anotaba el tipo de mercancía; el peso del cargamento; la cantidad de tercios, cajones, barriles, etc.; así como los nombres del remitente y del consignatario de las mercancías y el punto de partida y destino de la carga.⁸³

Sin embargo, las *guías* no eran contratos entre el arriero y el dueño de los artículos transportados, sino certificados de carácter fiscal creados para garantizar el pago de la *alcabala*⁸⁴ que cobraba la Real Hacienda por cualquier tipo de transacción mercantil. De manera que todos los cargamentos transportados con un fin comercial deberían viajar con una guía aduanal.

Si algún arriero transportaba mercancías sin la guía correspondiente corría el riesgo de ser sorprendido por las autoridades; el cargamento y la recua eran decomisados y los

⁸² Al parecer, el uso de guías se hizo obligatorio en la segunda mitad del siglo XVIII; esta disposición estuvo vigente por lo menos durante el resto del periodo virreinal. No es muy claro en qué momento dejaron de usarse las guías para la arriería, pero fueron suprimidas por algún gobierno del México independiente en el siglo XIX.

⁸³ Clara Elena Suárez, *op. cit. Camino real y carrera larga...*, p. 82, y Juan Carlos Garavaglia y Juan Carlos Grosso, *Las alcabalas novohispanas (1776-1821)*, p. 32.

⁸⁴ La alcabala era una renta real que se cobraba sobre el valor de todas las cosas, muebles, inmuebles y semovientes que se vendían o permutaban. Fue establecida en 1568 por Felipe II en los dominios americanos de la corona española. En la Nueva España el virrey Martín Enriquez de Almanza promulgó, el 17 de octubre de 1574, el bando que informaba sobre la obligación de contribuir con la alcabala; en éste virreinato asumió, por lo menos desde fines del siglo XVII, el carácter de impuesto a la circulación, pues su pago debía verificarse al momento de introducir los efectos en el suelo alcabalatorio, sin necesidad de esperar a su venta. El monto de la alcabala fluctuó entre el 6% y el 8% del valor de la mercancía. El maíz, fue un producto que generalmente no pagaba alcabala, por tratarse de un artículo de consumo popular. Asimismo, la población indígena y el clero estaban exentos del pago de la alcabala; sólo en momentos excepcionales los indígenas llegaban a pagar la contribución. Véase, Juan Carlos Garavaglia y Juan Carlos Grosso, *op. cit.*, pp. 2, 3, 15, 19, 22 y 26.

dueños de uno y otra resultaban sancionados legalmente. Si el arriero reincidía podía ir a parar a prisión.⁸⁵

Cuando el arriero llegaba a su destino debía introducir su cargamento por una aduana, en este sitio se pagaba la alcabala y se revisaba la mercancía para verificar si había alguna diferencia entre lo registrado en la guía y lo que estaba ingresando por la receptoría. Después de entregada la mercancía, el arriero responsable de la recua recibía una *tornaguía* dirigida a la aduana que expidió la guía, con ello se buscaba ejercer un férreo control hacendario (Véanse documentos 3 y 4 del Apéndice C). Pero a pesar de tales medidas, el tráfico de mercancías que viajaban de manera fraudulenta debió ser algo común.

II.5. PRECIOS DEL TRANSPORTE ARRIERO

Los arrieros tenían la libertad de alquilar sus servicios a quien más les conviniera. Normalmente, nadie los podía compeler a realizar fletes que ellos no desearan hacer, aunque en ocasiones el gobierno solicitó el trabajo de los arrieros a crédito y hasta llegó a disponer de sus mulas en caso de emergencia. Por ejemplo, en el año de 1795, ante la escasez de transporte, a causa de una temporada de sequía, varios administradores del ramo del tabaco en distintas zonas de la Nueva España solicitaron al virrey la revocación de la orden que prohibía embargar mulas de la arriería. El virrey Branciforte se vio forzado a aceptar la propuesta porque algunas administraciones, como la de Guadalajara, se quedaron sin tabaco para vender.

⁸⁵ Clara Elena Suárez, *op. cit. Camino real y carrera larga...*, pp 82-83 y Juan Carlos Garavaglia y Juan Carlos Grosso, *op. cit.*, pp. 32-33.

La autorización para embargar mulas de la arriería fue otorgada el 24 de junio de 1795. Las autoridades virreinales obligaron a diversos arrieros a transportar tabaco a diferentes sitios del territorio novohispano, sin dejar de pagarles, claro está, el importe de los fletes. El 17 de septiembre del mismo año, Branciforte ordenó el fin del embargo, toda vez que el abasto del tabaco había sido resultado.⁸⁶

En otras ocasiones el embargo era parcial, por ejemplo, en 1812, el virrey Venegas autorizó constreñir a todos los arrieros que llevaran cargas en el próximo convoy hacia Tierra Adentro, a que la mitad de esas cargas fueran pertenecientes a la Real Hacienda, como son azogue, pólvora y tabaco.⁸⁷

Aunado a lo anterior, las autoridades determinaron que todos los arrieros que estuvieran en las inmediaciones de la ciudad de México y no hubieran contratado algún cargamento, fueran obligados a entrar a la ciudad para tomar cargas e integrarse en el mencionado convoy. Coartando así, la libertad de los transportistas para contratarse con quien ellos quisieran. Sin embargo, este tipo de compulsión sólo se daba en momentos excepcionales.

Los costos del servicio, es decir la inversión de capital que el dueño de la recua debía contemplar en cada viaje, eran los concernientes a la alimentación y equipamiento de las mulas, los salarios de los arrieros y el pago por hospedaje en las ventas donde tuvieran que pernoctar los muleros. Es importante no confundir los *costos de transportación* con los *precios del transporte*: los primeros se refieren a las sumas que el propietario del hatajo gastaba al otorgar sus servicios; los segundos, a la cantidad que éste cobraba para cubrir

⁸⁶ AGNM, Tabaco, v. 345, s. n. e., s. n. f.

⁸⁷ *Ibidem*, Archivo Histórico de Hacienda, año de 1812, s. n. e., f. 57.

esos costos y obtener ganancias. En otras palabras, en el oficio de la arriería, el precio del transporte es equivalente al costo de transportación más las utilidades del dueño de la recua.

Ahora bien, resulta difícil saber cuál era el porcentaje correspondiente a cada rubro porque no existen registros o testimonios esclarecedores del asunto. Además, para que estos cálculos se hicieran con más exactitud deberían ser considerados el mediano y el largo plazo, si se toma en cuenta que las mulas de un hatajo no se compraban en cada viaje, sino que se adquirían cada determinado tiempo.

Asimismo, recuérdese que las ganancias podían variar dependiendo de si el dueño de la recua era un empresario que no intervenía directamente en la transportación de la carga; si el dueño era al mismo tiempo el mayordomo o si los arrieros conductores del hatajo formaban una sociedad con beneficios más o menos equitativos.

El precio del transporte de mercancías por medio de la arriería dependía de distintas variables. La distancia que se recorría y el peso de la mercancía eran las principales. Otros factores importantes, considerados para la fijación del monto del flete, eran el tipo de producto trasladado, la época del año y la geografía por donde se transitaría. Por otra parte, el precio del transporte también estaba sujeto a la relación de oferta y demanda del servicio.

Evidentemente, los precios del transporte variaron con el paso del tiempo, a causa del incremento del costo de la vida. A finales del siglo XVIII, el virrey Segundo Conde de Revillagigedo, quien gobernó la Nueva España de 1789 a 1794, escribió en una carta reservada que el precio de transportación de Veracruz a México era generalmente de once pesos por carga. Según el propio virrey, el número de cargas transportadas anualmente en aquella ruta era de 60 mil.⁸⁸

⁸⁸ Sergio Florescano Mayet, *op. cit.*, p. 30.

A veces, la situación política llegó a incidir en el precio del transporte, como sucedió en el caso de la Guerra de Independencia cuando el importe de los fletes se elevó de manera considerable. De acuerdo con la información documental consultada, fue en los años de 1814 y 1815 cuando los precios del transporte alcanzaron el nivel más alto de toda la primera mitad del siglo XIX, por lo menos en lo concerniente a la ruta de México a Veracruz.

Por ejemplo, el 2 de marzo de 1814 el arriero Santos Anaya firmó un reconocimiento de fletes, aceptando transportar doce barriles de vino de Jerez y cuatro tercios de cacao Maracaibo, desde Veracruz a la ciudad de México, al precio de 80 pesos por carga.⁸⁹ Otro conductor, de nombre José María Guerrero, cobró 130 pesos por cada una de las 15 cargas de hilo henequén que sus mulas transportaron desde Veracruz a la ciudad de México, en abril de 1814.⁹⁰

El precio de fletes más alto del que se encontró noticia fue de 160 pesos por carga, pagados a Gregorio Cosío por la conducción de 20 cajones de puros habanos, 8 cajones de tabaco rapé y 32 barriles de “polvo exquisito”, transportados de la factoría de tabacos de Veracruz a los almacenes generales de la renta del tabaco en la ciudad de México, según factura de remesa de 28 de marzo de 1815.⁹¹

En julio de ese año los conductores José María Guerrero y Pedro Luis de Urías recibieron 20,937 pesos, 4 reales como anticipo del flete de 2,500 tercios de tabaco rama, que de la factoría de Orizaba conducirían a los almacenes generales del tabaco en la ciudad de México, al precio de 33 pesos, 4 reales por cada carga.⁹² El importe del flete es

⁸⁹ AGNM, Consulado, v. 93, exp. 18, f. 274.

⁹⁰ *Ibidem*, Tabaco, v. 39, s. n. e. , fs. 7, 8 y 10.

⁹¹ *Ibidem*, f. 9.

⁹² *Ibidem*, fs. 32 y 37.

considerablemente menor al del caso anterior, pero se deben tener en cuenta dos aspectos importantes, en primer lugar, la distancia recorrida también es menor; en segundo lugar, se trata de un flete muy grande (1,250 cargas) que aún cobrándose a una cantidad moderada permitía obtener buenas ganancias a los arrieros.

Inclusive, José María Guerrero recibió del tesorero general de la renta del tabaco 20 mil pesos en monedas de plata, consignados a los factores del tabaco en Orizaba y Córdoba, para gastos de aquellas factorías. Cada carga era de 6 mil pesos, lo que hacía aproximadamente 3.5 cargas de dinero. Guerrero sólo cobró veinte pesos por carga, cuando lo usual era cobrar el 1.5% del monto de los caudales transportados desde México a Veracruz,⁹³ pero ese precio es comprensible si se considera que a Guerrero no le costaba mucho trabajo llevar el dinero porque de todos modos él iba hacia Orizaba para recoger el tabaco. De hecho, probablemente aprovechó ese viaje para llevar otras mercancías al territorio de Veracruz, aunque su flete principal fue el tabaco que acarreó desde Orizaba a la capital mexicana.

Por otro lado, a pesar de que José María Guerrero era uno de los más importantes conductores de hatajos, seguramente él y Pedro Luis de Urías recurrieron a otros arrieros para poder movilizar las 1,250 cargas de tabaco en rama. Lo cual confirma una vez más la práctica común en la arriería de subcontratar a otros muleros -a los que se les denominaba en estas circunstancias *ahijados*- cuando las recuas del transportista que conseguía el flete eran insuficientes para trasladar las mercancías.

⁹³ En un litigio relacionado con un flete efectuado en abril de 1822, los arrieros José Guadalupe Esquivel, Cayetano de la Puente y Silvestre de la Vega argumentaban que en el caso de la plata, que se transportaba de México a Veracruz, se acostumbraba cobrar el 1.5 % del valor de la carga. *Ibidem*, Consulado, v. 134, exp. 18, fs. 241-243.

En los últimos días del mes de diciembre de 1816 los transportistas Eusebio Maruri y Vicente Guerrero suscribieron reconocimientos para recuas, obligándose a transportar, respectivamente, 88 y 200 tercios con resmas de papel. El primero de ellos cobró 75 pesos y el segundo 70 pesos por cada carga de dos tercios, conduciendo el papel del puerto de Veracruz a la ciudad de México.⁹⁴

Los precios de transportación comenzaron a descender hacia 1817, como lo sugiere el flete realizado por el arriero Matías Rivero, quien cobró cuarenta pesos por cada una de las 80 cargas de fierro que transportaba, en noviembre de ese año, de Veracruz hacia la capital del país.⁹⁵ Como ya se mencionó este arriero fue interceptado por un grupo de salteadores, probablemente insurgentes, robándole 22 cargas del metal que llevaba.

En la década de los veinte del siglo XIX, los precios de transporte arriero se fueron estabilizando. En 1823 William Bullock, se percató que el importe del transporte de una carga de Veracruz a México, con un peso de 200 a 300 libras,⁹⁶ oscilaba entre 18 y 20 pesos.⁹⁷ Un flete realizado en agosto de 1823, por el conductor Felipe Antonio Ramos confirma la estimación de Bullock, pues Ramos llevó, de Veracruz a la capital del país, 37 cargas de cacao al precio de 20 pesos cada una.⁹⁸ Brantz Mayer, quien vivió en México en 1842, advierte en su libro que el importe por carga a lomo de mula, de Veracruz a la capital, era de 25 pesos.⁹⁹

En diciembre de 1847, José María Calvillo, conductor de recuas, acordó con Smith Higson y Compañía transportar por la ruta de México a Veracruz cargamentos para las tropas estadounidenses que habían invadido la República Mexicana. Calvillo recibiría en su

⁹⁴ *Ibidem*, v. 83, exp. 5, fs. 207 y 208.

⁹⁵ *Ibidem*, v. 34, exp. 9, f. 241.

⁹⁶ 92 y 138 kilos, respectivamente.

⁹⁷ William Bullock, *op. cit.*, 239.

⁹⁸ AGNM, Consulado, v. 11, exp. 19, f. 133.

⁹⁹ Brantz Mayer, *op. cit.*, p. 369.

primer viaje 32 pesos por carga. Si el convoy estadounidense resultaba atacado por las guerrillas mexicanas, Calvillo nada tendría que pagar por las pérdidas ocurridas, pero si hubiera daños en la carga a causa de descuido u omisión del arriero, entonces éste pagaría tales pérdidas. Calvillo hipotecaba como garantía al cumplimiento del contrato 50 mulas de su propiedad que se encontraban trabajando en el camino de México a Veracruz.¹⁰⁰

Los arrieros podían alquilar su recua para hacer un viaje redondo o simplemente se comprometían a entregar las mercancías y regresar sin cargamento. Si el flete únicamente era de ida, una vez hecha la entrega, los arrieros trataban de conseguir un “viaje de retorno”, con la finalidad de obtener una ganancia extra. Obviamente, el precio del transporte en este tipo de situación era menor, por tal motivo, los dueños de artículos preferían contratar “mulas de retorno”, pero esto no siempre era factible.¹⁰¹

Otra modalidad de pago, aunque menos común, era el pago en especie. De cualquier forma, los transportistas que cobraban de esta manera podían vender los productos recibidos para así obtener dinero en efectivo. Este es el caso de la sociedad formada, en 1829, por el empresario dedicado a la transportación con recuas, Antonio Rubio Campo, el bachiller Pedro Fernández y el coronel Luis Castrejón. El primero de ellos había firmado un convenio con el gobierno federal, para transportar 4,000 tercios de tabaco procedentes de las factorías de Córdoba y Orizaba, conduciéndolos a la ciudad de México.¹⁰²

Rubio Campo y sus socios recibirían 1,000 tercios de tabaco como pago por los fletes realizados; este tabaco también sería transportado desde la zona tabacalera de Veracruz. Por lo tanto, serían 5,000 tercios (2,500 cargas) los transportados desde Córdoba y Orizaba hacia la capital. Aproximadamente la cuarta parte de los tercios correspondientes

¹⁰⁰ AHNCM, Fondo Antiguo, núm. de notaría 169, Ramón de la Cueva, 01-12-1847, v. 1007, fs. 837-838.

¹⁰¹ Clara E. Suárez, *op. cit.*, *Camino real y carrera larga...* p. 88.

¹⁰² AHNCM, Fondo Antiguo, notaría núm. 427, José Vicente Maciel, 22-07-1829, v. 2902, fs. 320 y 321.

a la sociedad serían vendidos a Joaquín Lleidas a 3 reales la libra.¹⁰³ En la escritura de compra no se especifica cuál era el peso de los tercios, pero se infiere que cada uno pesaba 76.666 kilos, con un valor comercial de 62.5 pesos. De modo que la compañía obtendría 62,500 pesos por los 1,000 tercios recibidos como pago por el flete. Ahora bien si se divide 62,500 entre las 2,500 cargas transportadas desde Córdoba y Orizaba a la ciudad de México resulta que el precio de transportación por carga fue de 25 pesos.

Sin pretender que los anteriores fueran los únicos precios por carga transportada en la ruta de México a Veracruz, pues sólo se trata de unos cuantos ejemplos, siendo muy probable que también se hayan manejado otros valores, se puede observar una coherencia respecto al aumento del precio del transporte arriero conforme va pasando el tiempo, con un periodo excepcional de precios elevados, que coincide con los años de lucha por lograr la independencia mexicana. Según las fuentes consultadas, en 1793 y 1794 el flete costaba alrededor de once pesos; de 1814 a 1815, entre ochenta y ciento sesenta pesos; en 1816, entre setenta y setenta y cinco pesos; en 1817, cuarenta pesos; en 1823, veinte pesos; en 1829¹⁰⁴, veinticinco pesos; en 1842, veinticinco pesos y en 1847, treinta y dos pesos.

Hasta aquí se han presentado en este apartado, ejemplos del precio de transporte a lomo de mula por la ruta de México a Veracruz. La siguiente información se refiere al precio del transporte en otros itinerarios y se expone con la finalidad de hacer una comparación con los precios que se cobraban en la ruta de México a Veracruz.

Durante su estancia en la Nueva España, Humboldt registró el monto del transporte de géneros por medio de recuas, en algunas rutas del virreinato. Así indica que en 1804 el

¹⁰³ *Ibidem*, notaría núm. 426, Francisco de Madariaga, 27-07-1829, v. 2840, fs. 590-592.

¹⁰⁴ En este caso particular no se cubre totalmente el recorrido de Veracruz a México porque el flete se efectuó de Córdoba y Orizaba a la capital de la República.

transportar una carga de Tehuantepec a Veracruz costaba 30 pesos.¹⁰⁵ De la misma forma, señala que en 1803 el transporte de una carga de 300 libras de peso a lomo de mula, desde Huehuetoca, en la intendencia de México, a la capital, costaba 5 reales.¹⁰⁶

El dueño de hatajos Miguel Ángel de Michaus, considerado como “conductor real”, pues su empresa se especializaba en transportar cargamentos del gobierno, cobró 6 pesos por cada una de las cargas de medicamentos y otros utensilios que sus mulas transportaron en 1813, de la ciudad de México a la de Toluca. También en ese año, las mulas de Michaus transportaron 36 cargas de municiones y pertrechos de guerra de México a Pachuca, al precio de 10 pesos por carga de 10 arrobas.¹⁰⁷

En junio de 1817, Juan Santiago Camarillo, mayordomo de una recua, transportaba de San Agustín de las Cuevas, Tlalpan, a Tepecoacuilco, en el actual estado de Guerrero, 23 cargas de varios productos, al precio de nueve pesos cada una.¹⁰⁸

Por otra parte, en un contrato de transportación, con fecha de 14 de septiembre de 1829, se estipula que el conductor de recuas, Joaquín Vázquez llevaría 140 cargas de tabaco de la villa de Córdoba a la ciudad de Zacatecas, entregándolas al gobernador zacatecano. Vázquez, recibiría 35 pesos por cada carga trasladada; hipotecando dos hatajos de su propiedad como garantía de los 4,900 pesos pagados con anticipación, así como por cualquier daño que sufriera el tabaco durante su conducción.¹⁰⁹ En este ejemplo, el precio de transportación es más alto, en comparación con el precio del flete de Orizaba a México en el mismo año, pero la distancia recorrida es mayor a la comprendida entre estos dos lugares.

¹⁰⁵ Humboldt, *op. cit.*, p. 471.

¹⁰⁶ *Ibidem*, p. 153. Los 5 reales equivalen a 0.625 pesos.

¹⁰⁷ AGNM, Almacenes Reales, v. 1, s. n. e., foja 412.

¹⁰⁸ *Ibidem*, Consulado, v. 83, exp. 7, fs. 232-241.

¹⁰⁹ AHNCM, Fondo Antiguo, núm. de notaría 155, Francisco Calapiz y Aguilar, 14-09-1829, v. 941, fs. 746 y 747.

De México a Cuautitlán, Ignacio Troncoso transportó, en enero de 1831, 6 cajones de tabacos labrados, al precio de dos pesos por cada carga de dos cajones.¹¹⁰ En ese mismo año, Andrés Beltrán condujo 8 cargas de cigarros desde los almacenes generales del ramo del tabaco, en México, al poblado de Zimapán, en el actual estado de Hidalgo, con un precio de flete de 7.5 pesos por carga.¹¹¹ Por su parte, el arriero Florencio Domingo llevó, en el mes de octubre del mismo año, 35 cajones de tabacos desde la ciudad de México a la administración de Sultepec, en el estado de México, cobrando 10 pesos por carga de dos cajones.¹¹²

En suma, el precio de los fletes estaba determinado por distintas variables, de las cuales las dos principales eran la distancia y el peso de las mercancías. El aumento del costo de la vida también elevaba el precio de los fletes. La Guerra de Independencia influyó notablemente en el aumento del precio de transporte arriero. Es difícil saber con exactitud el monto de las ganancias de los dueños de hatajos, porque no existe información explícita al respecto, además de que había distintas modalidades de participación en el transporte arriero; probablemente, las ganancias de los arrieros oscilaban entre el 30 y el 50% del precio del flete, pero esto sólo es una conjetura personal.

¹¹⁰ AGNM, Tabaco, v. 368, registro de Cuautitlán, s. n. e., s. n. f.

¹¹¹ *Ibidem*, registro de Zimapán.

¹¹² *Ibidem*, registro de Sultepec.

III. IMPORTANCIA ECONÓMICA DE LA ARRIERÍA

III.1. LA CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS

La primera mitad del siglo XIX es una época de transición política, en la que se enmarcan los últimos años del virreinato de la Nueva España y los primeros del México independiente. Durante este tiempo, la arriería siguió siendo el principal medio de transporte de mercancías en el país. Los arrieros y sus hatajos desempeñaron una actividad fundamental para el desarrollo de la economía mexicana. Por montañas, valles y llanuras circulaban miles de recuas transportando distintas clases de mercancías y bienes.

Es muy probable que en la mayoría de poblados haya habido personas dedicadas a la arriería. El número de arrieros y animales de carga existente en cada población era variable y dependía, sin duda, de la importancia económica y social del asentamiento humano en cuestión o de su cercanía a polos económicos de atracción, como son los centros productores, las ciudades o las rutas comerciales.¹

Hacia finales del siglo XVIII, el virrey Segundo Conde de Revillagigedo (1789-1794) mencionó que en la ruta de México a Veracruz circulaban 60 mil mulas al año.² En su *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Humboldt estimó que a principios del siglo XIX se empleaban 70 mil mulas anualmente en el comercio con Veracruz.³

Asimismo, el investigador alemán calculó el valor de los productos transportados por las rutas de Veracruz a México y de Acapulco a México en 64 millones de pesos

¹ Clara E. Suárez Argüello, *op. cit.*, “Los arrieros novohispanos”, p. 90.

² Sergio Florescano, *op. cit.*, p. 30.

³ Alejandro Humboldt, *op. cit.*, p. 300.

fuertes, de los cuales aproximadamente 60 millones correspondían al comercio con Veracruz.⁴

Respecto a la actividad de los arrieros en la Nueva España, Humboldt subrayó la presencia de miles de hombres con sus animales de carga que pasaban su vida en los caminos reales de Veracruz a México, de Acapulco a México, de Oaxaca a Durango y en todos los caminos por donde se llevaban provisiones a las alejadas provincias del virreinato.⁵

Otros visitantes extranjeros también se percataron de la intensa actividad de la arriería en México. William Bullock describió que en los caminos de Veracruz y Acapulco hacia la capital era común encontrarse con “*trenes*” de cerca de un millar de mulas, formando grupos y cargando pacas de mercancías.⁶

Según cálculos de Suárez Argüello, a finales del siglo XVIII, tan sólo la Dirección General del Tabaco utilizaba entre 25 mil y 30 mil mulas anualmente para encargarse de la distribución del tabaco, por el territorio novohispano.⁷ Con base en estas y otras aproximaciones Suárez Argüello calcula en 250 mil el número de mulas destinadas al transporte de productos, a principios del siglo XIX, en toda la Nueva España.⁸

Cada arriero, como se ha visto, se encargaba de conducir unas cinco mulas, en consecuencia, de acuerdo con la propuesta de Suárez Argüello, se puede estimar que aproximadamente 50 mil personas se dedicaban al oficio de arriero. Si se considera una

⁴ *Ibíd.*, pp. 463 y 476.

⁵ *Ibíd.*, p. 47.

⁶ William Bullock, *op. cit.*, p. 152.

⁷ Clara E. Suárez, *op. cit.*, *Camino real y carrera larga...*, pp. 50 y 51.

⁸ *Ibíd.*, p. 110.

población cercana a los 6 millones de habitantes en aquella época, entonces casi el 1 % de los novohispanos se empleaba en la arriería.⁹

No se sabe con exactitud cuántos arrieros trabajaban en la ruta comercial de México a Veracruz, pero siendo 60 mil las mulas que circulaban en esa ruta anualmente, se necesitaban alrededor de 12 mil muleros para encargarse de tal cantidad de animales de carga.

Por otra parte, si se calcula el número de toneladas transportadas anualmente a lomo de mula, a partir de las cifras propuestas por Suárez Argüello, respecto a la cantidad de mulas existentes en la Nueva España, y considerando un promedio de carga entre 138 y 150 kilos, se obtiene que a finales del siglo XVIII y principios del XIX, se movilizaban entre 34,500 y 37,500 toneladas de productos por todo el territorio novohispano. Sin embargo, el total podría ser mayor, si se tiene en cuenta que cada hatajo de mulas hacía más de un viaje al año.¹⁰

Es importante señalar que tanto la cantidad de mercancías transportadas, como el número de mulas en circulación, podía variar dependiendo de múltiples circunstancias, entre ellas la situación política del país. El volumen de los productos transportados por los caminos mexicanos debió haber disminuido a partir del estallido de la Guerra de Independencia. Después de consumada ésta, el comercio y la economía de México debieron comenzar a recuperarse. Algunos problemas a resolver en el futuro son el identificar cuantitativamente, cuáles fueron esas variaciones en el transporte de mercancías en toda la primera mitad del siglo XIX y cuáles las causas y efectos específicos de tales cambios.

⁹ De acuerdo con Humboldt, hacia 1803 la población de la Nueva España era de 5,764,700 personas. Alejandro Humboldt, *Tablas geográfico políticas de reino de la Nueva España*, p. 2.

¹⁰ Clara E. Suárez, *op. cit.*, *Camino real y carrera larga...*, p. 110.

Productos transportados

Entre los productos conducidos por los arrieros del siglo XIX se encuentran: mantas, huipiles, textiles de algodón y lana, seda, sombreros, zapatos, botas, zapatillas, huaraches, queso, café, canela, chiles, sal, vainilla, harina, bizcocho, galletas, jamones, tocino, azúcar, miel, arroz, garbanzo, frijón, habas, lentejas, frutas tropicales, cacao, medicinas, vino, aguardiente, pulque, vinagre, especias, aceite, pescado, atún, camarón, sebo, tabaco, armas, herraduras, serruchos, clavazón, cinceles, machetes, tijeras, candeleros, trastes, cuchillos, acero, cobre, oro, plata, azogue, pólvora, plomo, monedas, grana cochinilla, añil, algodón, cueros curtidos, papel, hilos, velas, cera, loza, vidrio, jabón, naipes, libros y otros.¹¹

Desde luego, había productos cuyo escaso valor en el mercado no permitía transportarlos a largas distancias, porque sería imposible cubrir el costo de fletes altos. Sólo si los centros de consumo estaban cerca del sitio de producción era posible transportar artículos y mercancías de poco valor comercial, logrando alguna ganancia el productor o el comerciante.¹²

Por ejemplo, no tendría sentido transportar maíz desde el Valle de México hasta Veracruz, porque el costo del transporte elevaría tanto su precio que nadie lo compraría, pues, el maíz producido en los alrededores de Veracruz sería más barato. Esto no significa que el maíz no se transportara de un lugar a otro, pero, en términos generales, no era redituable llevarlo a lugares muy alejados. En cambio, el oro o la plata podían ser transportados a lugares distantes, como de hecho sucedía, porque el costo de transportación representaba una pequeña parte de su alto valor comercial.

¹¹ *Historia de los caminos en México*, t.1, p. 275.; Laura Solares Robles, *op. cit.*, p. 87; Miguel Lerdo de Tejada, *op. cit.*, p. 60.

¹² Ross Hassig, *op. cit.*, p. 33.

El servicio de los arrieros era solicitado en todo momento, independientemente de cualquier circunstancia. En tiempos de guerra, algunos conductores podían ser requeridos por el gobierno para conducir los alimentos y el equipo del ejército. Por ejemplo, en 1813, las mulas del teniente coronel Martín Ángel de Michaus, quien era empresario en el ramo de los transportes, condujeron 124 cajones y tercios de galleta para el ejército, enviados de la capital hacia Toluca.¹³

Igualmente, los arrieros Guadalupe Díaz Infante y José María Rodríguez prestaron sus servicios al ejército mexicano; el primero de ellos, en los años de 1836 y 1837, en las campañas militares contra Texas; el segundo, en el año de 1839.¹⁴

En la guerra de 1847 entre México y los Estados Unidos, el sistema de transporte arriero fue empleado por ambos bandos. Se utilizaron cientos de mulas para movilizar alimentos, municiones y demás materiales bélicos. En 1851, Ramón González, Crecencio Campos y Antonio Guerrero solicitaban al gobierno de México, que se les pagaran los fletes que sus hatajos habían realizado para el ejército mexicano durante las hostilidades.¹⁵

III.2. EL EMPUJE ECONÓMICO DE LA ARRIERÍA

La arriería no sólo representaba una fuente de empleo para los propios arrieros, sino, además, contribuía al sustento económico de otras personas. La demanda de mulas destinadas al transporte de carga, beneficiaba a los criadores y comerciantes de ganado. Los productores de avíos y alimentos para las mulas, así como los fabricantes y vendedores de sacos para transportar las cargas, tenían un mercado importante entre los arrieros. Sin

¹³ AGNM, Almacenes Reales, v. 1, s. n. e., f. 412.

¹⁴ AHNCM, Fondo Antiguo, Sección Hacienda, Manuel Orihuela, 27-11-1845, v. 17, fs. 52-54.

¹⁵ *Ibidem*, núm. de notaría 170, Francisco Miguel Calapiz, 09-04-1851, v. 1056, f. 16.

olvidar a los dueños de las ventas y los mesones, quienes obtenían parte de sus ganancias con los alquileres pagados por los muleros.

La gran cantidad de mulas y caballos, utilizados en distintas actividades, requería de herraduras. Los arrieros acudían frecuentemente con los herradores para realizar el cambio o colocación de herraduras en sus animales. De esta forma, la arriería se vinculaba económicamente con el oficio de herrador.

A mediados de 1808, el periódico capitalino *Diario de México* anunciaba que en Veracruz hacían falta maestros *albéitares*¹⁶ y herradores, para atender el “*excesivo número de recuas que entran y salen en aquella ciudad; en la que son del mayor valor las obvenciones de este ejercicio tan necesario al servicio público*”. El ayuntamiento de Veracruz se comprometía a prestar todos los auxilios posibles a dos maestros dispuestos a establecerse en el puerto, para desempeñar y enseñar sus oficios en aquella población.¹⁷

Otro sector de la producción vinculado con el traslado de mercancías era el de la fabricación de empaques. Según el producto transportado, se utilizaba un determinado tipo de empaque o envase, con el propósito de proteger y conservar la carga. Entre los empaques y recipientes más utilizados había barriles, cajones, bolsas de cuero, balones para el papel, petates y costales.¹⁸

El azogue para el proceso de amalgamación de la plata era almacenado en recipientes confeccionados con piel, bien cosida, después era guardado en cajas de madera clavadas y envueltas en esteras; el aguardiente y el vino se acarreaban en barriles; el pulque se conducía en bolsas de cuero, y muchas otras mercancías se transportaban en sacos

¹⁶ Veterinarios.

¹⁷ *Diario de México, op. cit.*, núm. 978, 03 de junio de 1808.

¹⁸ Clara E. Suárez, *op. cit.*, *Camino real y carrera larga...*, p. 64.

elaborados con distintos materiales.¹⁹ La demanda de estos empaques y envolturas contribuía a la generación de empleos en el ramo manufacturero.

Algunos pueblos y caseríos localizados a la orilla de los caminos se vieron favorecidos en buena medida, gracias al tráfico de mercancías realizado principalmente por los arrieros. Los poblados y ventas ubicados en los caminos que van de Perote y Orizaba al puerto de Veracruz son representativos de esta situación.²⁰

De igual forma, algunos ranchos existentes en las inmediaciones de los caminos principales se vinculaban económicamente con la arriería. Por ejemplo, hacia 1794, Ignacio Mariano Bedoya, arrendatario del rancho Cerrito de León, abrió un camino alterno para desviar el tráfico del camino real de Perote, con el objetivo de que los arrieros pasaran por el rancho Cerrito de León y así poder venderles alimentos para ellos y sus animales.²¹

Lo mismo hizo un vecino de la Sierra de Agua, en 1799, que desde este lugar, localizado una legua antes de llegar a Perote, abrió otro camino que se conectaba con el camino de Cerrito de León, pasando antes por un rancho donde se expendían semillas y pastura a los transportistas. Por su parte, los arrieros transitaban por esos caminos para evitar los frecuentes embargos de mulas que se hacían en Perote o quizá para evadir algún impuesto.²²

Naturalmente, los propietarios de estos ranchos se beneficiaron al desviar el tráfico de los conductores de mercancías. En cambio, los vecinos de Perote se vieron perjudicados,

¹⁹ *Ibidem*, p. 63.

²⁰ Peter Rees, *op. cit.*, p. 89.

²¹ A la altura de Cruz Blanca, dos leguas al Noreste de Perote, iniciaba un camino particular que apartándose del camino real -que venía de Veracruz y Xalapa- se dirigía a los pueblos de la sierra y pasaba por el Rancho Cerrito de León. Lo que hizo Bedoya fue abrir un camino que partía desde Cerrito de León y se conectaba de nuevo con el camino real cerca de la hacienda de Santa Gertrudis, dos leguas después de Perote, creando así la posibilidad de evitar pasar por ésta población. AGNM, Caminos y calzadas, v. 20. exp. 12, f. 222.

²² *Loc. cit.*

especialmente quienes tenían algún trato o relación económica con los arrieros, por lo que se quejaron ante las autoridades y demandaron la desaparición de esos caminos alternos.

En el expediente del juicio para cortar el tránsito efectuado por el camino de Cerrito de León, se puede ver la opinión de las propias autoridades sobre el caso:

*“No hay duda, de que estos caminos que se apartan de la carrera causan al Pueblo de Perote gravisimos perjuicios. Este vecindario se compone la mayor parte de Españoles y Gente de Razon que buscan su subsystemencia en el ramo del comercio y este ha decaido tanto...”*²³

Como puede verse, los caminos alternos permitieron la integración económica de lugares cercanos a las rutas principales. Aunque en ocasiones afectaron a poblaciones importantes como en el caso de Perote cuya economía dependía del comercio, por lo que sus habitantes no deseaban que el tránsito de la arriería dejara de pasar por ese lugar.

El impacto económico de la arriería no era exactamente el mismo en todas las poblaciones del país, sin embargo, la importancia de la arriería como principal medio de transportación de mercancías, en la primera mitad del siglo XIX, es indiscutible. Los arrieros circulaban por rutas muy extensas como la de México a Veracruz o la de Tierra Adentro, pero de igual modo, satisfacían las necesidades de transporte en el ámbito local y regional. Para abundar sobre este punto se comentará sobre la situación de escasez de transporte experimentada, en 1806, en la península de Yucatán, como consecuencia de una enfermedad que diezmó al ganado vacuno y caballar.

El 10 de Septiembre de 1806, el intendente gobernador de Yucatán, Benito Pérez, le escribió una carta al virrey José de Iturrigaray, recordándole la situación crítica por la que atravesaba la península a causa de una epidemia que atacó a las mulas, caballos y

²³ *Loc. cit.*

vacas, al grado de que algunas haciendas quedaron sin un solo caballo o mula y con muy poco ganado vacuno. Y agregaba que:

“...los Yndios y vecinos Arrieros de los principales Partidos han quedado en la mayor miseria por que unos han perdido el todo de sus bestias, y otros la mayor parte; de suerte que está parado el tráfico y padece mucho el abasto de los Pueblos por esta causa...”²⁴

Si no se ponía remedio al problema, advertía el intendente, el abasto público padecería mucho por no haber animales para transportar el maíz de las zonas agrícolas a los poblados; los labradores no darían salida a sus productos y vendría a verse la provincia en la más triste y lamentable situación.

Según algunos cálculos, de 3,218 mulas que se estimaba existían entre los arrieros de la península, a principios del año, solo sobreviviría la tercera parte, y si con esa cantidad de mulas había ocasionalmente escasez de transporte en las ciudades y los pueblos “¿qué no deberá esperarse ahora?” -preguntaba el intendente de Yucatán. Más adelante la carta dice:

“... Aun hay otro mal, á cuyo remedio es necesario ocurrir: esta Provincia no tiene Rios, y todos los renglones de exportacion se conducen á la Marina á lomo de bestias: faltando como faltan éstas y no facilitandose los transportes del modo que llevó explicado, cesará aquella y la importación padecerá mucho, viniendo á arruinarse el comercio que iba fomentandose á exfuerzos de las providencias de este Gobierno, y por consecuencia decaerán mucho los ingresos del Erario.”²⁵

Para dar solución al problema, el intendente de Yucatán solicitó al virrey que del Fondo de Comunidades se sacara, en calidad de préstamo, la cantidad suficiente para comprar dos mil mulas distribuyéndolas entre los indígenas y los arrieros, con obligación

²⁴ *Ibidem*, exp. 15, f. 315.

²⁵ *Loc. cit.*

de pagarlas a plazos, con el fin de movilizar toda clase de productos, principalmente hacia las ciudades de Mérida y Campeche y al presidio de Bacalar.

La carta del intendente de Yucatán es muy explícita en señalar la importancia económica del sistema de transporte arriero. Parece no dejar lugar a dudas de la trascendencia de la arriería en la península de Yucatán, pero lo mismo se puede afirmar para el resto del país.

III.3. LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTACIÓN

Se ha mencionado que en el sistema de transporte arriero participaban varias personas y de distintas formas. En términos generales, arrieros eran todos los que trabajaban en la conducción de un hatajo de bestias de carga, independientemente de la actividad desempeñada durante el traslado de las mercancías. Ahora bien, había dueños de recuas que iban al frente de sus hatajos por lo que propiamente eran arrieros de oficio; pero también había dueños de varias recuas, quienes contrataban personal para conducirlos, generalmente formaban compañías o empresas de transportación, aunque ellos mismos rara vez, o nunca, conducían sus mulas.

De cualquier modo, estos propietarios de mulas estaban involucrados en la arriería y contribuían, con sus capitales y animales de carga, al servicio del transporte en México. Por otro lado, daban empleo a varios arrieros que vendían su fuerza de trabajo, por no contar con hatajos propios, o subcontrataban a otros arrieros, dueños de recuas pequeñas, en calidad de *ahijados*.

Algunas compañías de transportación eran establecidas por dos o más socios; para oficializar la negociación, los socios hacían una escritura ante notario público. En estos

convenios se registraba la siguiente información: los nombres de los socios, la vigencia de la negociación, el porcentaje correspondiente de las utilidades, el número de mulas integrantes de la recua y las funciones de cada uno de los socios, por ejemplo, quién o quiénes serían los encargados de conducir los hatajos, quién sería el responsable de conseguir fletes y promover el servicio, entre otras cláusulas.

En estos contratos de fundación de compañía se pueden notar distintas modalidades de participación en el ramo de los transportes. Por ejemplo, las compañías se podían formar por tiempo indefinido, por tiempo determinado o simplemente para realizar un solo viaje. Las compañías podían transportar toda clase de mercancías o especializarse en cierto tipo de carga. Asimismo, la aportación de los socios era distinta en cada una de las compañías, pues se podía participar con dinero, con fuerza de trabajo, con mulas o con algún otro tipo de bienes. Además, los porcentajes de utilidades correspondientes a cada socio también eran variables.

Uno de estos contratos fue celebrado en 1838, entre Francisco Escudero y el arriero Mucio García. El primero contribuía a la negociación con un hatajo de cincuenta mulas, con sus correspondientes avíos y García se comprometía a conducir las mulas cuando hubiera algún flete. Las utilidades obtenidas se dividirían en partes iguales, una vez deducidos los gastos ocasionados en los caminos. García no podía emprender ningún viaje sin avisar a Escudero y ambos tenían la obligación de conseguir fletes para la recua.²⁶

En diciembre de 1841, Francisco Escudero, Felipe García y José Faure establecieron una compañía de transportación para conducir los caudales del gobierno hacia Veracruz. Las condiciones expresadas en la escritura son las siguientes:

²⁶ AHNCM, Fondo Antiguo, notaría núm. 169, Ramón de la Cueva, 27-07-1838, v. 991, fs. 298-299.

- La compañía transportaría caudales del gobierno hasta Veracruz.
- Los viajes tocarían una vez a cada socio, para que hubiera una perfecta igualdad.
- Las utilidades o pérdidas que hubiere en cada conducta serían divisibles en partes iguales, al momento de hacerse las liquidaciones.
- Cada socio disponía de los medios para transportar los caudales: Escudero y García en mulas y Faure en carros.
- El precio del flete sería de doce pesos por cada carga de seis mil que se transportara.
- La compañía entregaría mil pesos para gastos de escolta y camino al socio que acompañara la conducta.²⁷

En la escritura no se estipula el tiempo de duración de la compañía, tampoco se menciona cuánto dinero se transportaría en cada viaje, seguramente porque la cantidad era variable de una ocasión a otra. Este tipo de fletes es singular porque los transportistas no cobrarían específicamente por el peso de la carga, sino por la cantidad de dinero conducido y por la distancia recorrida. Sin embargo, es evidente que la compañía tenía un cálculo de cuántas mulas o en este caso también carros, así como arrieros, se necesitarían para transportar determinada cantidad de dinero; de modo que, en última instancia, el peso también estaría siendo contemplado al momento de establecer el precio del flete.

Como deja ver una de las cláusulas de la escritura, los conductores de los caudales se harían acompañar de escoltas para la protección del dinero transportado. Esto es notable porque usualmente los arrieros viajaban sin escolta, pues de ser así los costos del viaje se elevaban. Pero, llevar escoltas en este caso era indispensable pues, por su valor de cambio,

²⁷ *Ibidem*, 21-12-1841, v. 996, fs. 654-655.

el dinero, más que cualquier otra mercancía, era el cargamento más ambicionado por los ladrones.

Una de las cláusulas señala que el importe de los fletes sería de doce pesos por carga, este precio es bajo si se compara con los precios que se han presentado para la ruta de México a Veracruz, inclusive comparado con los precios de años cercanos a 1838.²⁸

Otro ejemplo de convenio para la fundación de una compañía de transportes lo ofrece el acuerdo suscrito en febrero de 1849, por Joaquín Soriano y Rafael García Cano. La compañía se dedicaría a “*tratar y comerciar en mulas de carga*”, haciendo fletes por toda la República. García Cano aportaría el capital necesario para el funcionamiento de la compañía y Joaquín Soriano quedaría al frente de los hatajos, encargándose de comprar mulas y organizar los fletes; las utilidades serían de 50% para cada socio; cada tres meses se revisarían las cuentas; la compañía tendría una duración de cinco años. No se estipula en la escritura el monto del capital invertido en la compañía, ni el número de hatajos que se emplearían, pero las cláusulas mencionadas en el convenio no dejan de ofrecer información interesante.²⁹

En este mismo sentido, Manuel Miranda y Casimiro Busto formalizaron una compañía de transportación en diciembre de 1852. El primero era dueño de seis hatajos, cada uno conformado de 60 mulas y machos aparejados de lazo y reata, valuados todos en 30 mil pesos. Por su parte, Casimiro Busto era el encargado de conducirlos por distintos caminos, incluida la ruta de México a Veracruz. La compañía funcionaba de facto, aunque sin escritura, por lo que decidieron firmar un contrato notarial, con las siguientes cláusulas:

²⁸ Cfr. *supra*, pp. 81-84.

²⁹ AHNCM, Fondo antiguo, núm. de notaría 243, Nazario Fuentes, Nazario Fuentes, 14-02-1849, v. 1548, fs. 188-190.

- Miranda aportaba a la compañía sus seis hatajos de mulas para conducir carga a diversos puntos de la República Mexicana.
- El señor Busto se encargaría de la conducción de los hatajos, asistiendo y cuidando personalmente a los animales, además de responsabilizarse de los asuntos concernientes al transporte de las cargas.
- La compañía no se establecía por tiempo fijo o determinado; por lo que Miranda podía disponer de sus hatajos en cualquier momento, sin que Busto se sintiera ofendido en sus derechos.
- Miranda recibiría dos terceras partes de las utilidades líquidas y Busto la tercera restante.
- Casimiro Busto llevaría la cuenta de las entradas y salidas de dinero efectuadas durante los viajes, presentándoselas a Miranda.
- Las mulas que se perdieran por muerte o asalto, así como los aparejos y otros utensilios, serían repuestas con las ganancias obtenidas por los seis hatajos.
- Busto se encargaría de despachar, recibir, contratar y despedir a los arrieros que trabajaran con los seis hatajos.³⁰

Los distintos convenios de instauración de compañía muestran la vinculación entre los arrieros y los empresarios dedicados al transporte de mercancías en México. Igualmente, nos dan una idea de las distintas modalidades en las que se podía participar en la conducción de mercancías, ya fuera de manera independiente, en sociedad o a cambio de un salario. Es muy probable que algunas empresas funcionaran sin escrituras de fundación,

³⁰ *Ibidem*, núm. de notaría 433, Daniel Méndez, 22-12-1852, v. 2925, fs. 265-269.

pero seguramente se trataba de empresas pequeñas, formadas básicamente por miembros de una misma familia o personas con mucha confianza mutua.

III.4. CAPACIDAD Y COBERTURA DEL TRANSPORTE ARRIERO.

La arriería permitió el intercambio comercial de las distintas regiones de la Nueva España y, posteriormente, del México independiente. De esta forma, se generó un vínculo económico entre diversas comarcas por muy alejadas que estuvieran unas de otras, siendo transportados los productos elaborados en las ciudades al campo y los alimentos y materias primas del campo a las ciudades.³¹

Por sí misma, la existencia de caminos manifiesta una circulación de mercancías, personas, ideas y noticias. Por otra parte, los principales caminos tenían a su vez ramales que permitían una mayor integración social y económica. Los caminos que conectaban al centro de México con la costa del Golfo ejercieron una influencia importante en el comercio regional, contribuyendo, en consecuencia, al desarrollo económico de algunas provincias, como en el caso de Puebla, Tlaxcala, el Valle de México y algunas regiones de Veracruz y Oaxaca. En este sentido, para el periodo que se está tratando, la arriería fue un medio de transporte eficaz. Ciertamente es que el sistema arriero no era muy veloz, pero las mulas podían llegar a cualquier parte, a pesar de la compleja geografía del país.³² (Véase mapa 5. Apéndice A).

En el primer capítulo, al tratar sobre el bandidaje y la inseguridad en los caminos, se habló del sistema de convoyes, surgido como una respuesta a la situación de riesgo para el comercio ocasionada por la Guerra de Independencia. En este apartado se retoma el tema

³¹ Laura Solares, *op. cit.*, pp. 81-82.

³² Clara E. Suárez, *op. cit.*, *Camino real y carrera larga*, p. 143.

de los convoyes, pero ahora, para resaltar su importancia económica y, al mismo tiempo, la relevancia del sistema de transporte arriero en general.³³

En vez de realizar fletes por separado muchos arrieros comenzaron a viajar en convoyes protegidos por una escolta numerosa, bajo la lógica de reducir las probabilidades de que los bandidos e insurgentes se apoderaran de los bienes conducidos; aún así, como se ha comentado, los convoyes no estuvieron exentos de sufrir ataques y robos.

Los convoyes llevaban grandes cantidades de mercancías, incluidas sumas cuantiosas de plata en barras y amonedada. La fuerza motriz consistía en un considerable número de animales de carga. Además, una cantidad nada despreciable de personas -entre las que se encontraban arrieros, mayordomos, algunos dueños de recuas y los guardias de la escolta- acompañaba al convoy.

Para entender un poco mejor cuál era la relevancia de los convoyes, se presenta a continuación la información referente a una de estas caravanas que emprendió un viaje redondo por la ruta de México a Veracruz; mencionándose qué tipo de mercancías se transportaron y cuál fue el número de bestias de carga y de personas que participaron en el convoy, entre otros datos.

El 20 de enero de 1814 salió de la ciudad de México un convoy con destino a Veracruz, llegando a este último sitio el 20 de febrero. Entre los bienes transportados iba una *conducta* de 4,236,000 pesos. Desde Veracruz se organizó el convoy de regreso, saliendo del puerto el día 27 de febrero; el convoy entró a Puebla el 21 de marzo, donde al parecer se detuvo unos días y arribó a la ciudad de México a mediados de abril del mismo año. En su marcha hacia Veracruz, o *de bajada* como también se le llamaba al desplazamiento con dirección a la costa, el convoy estaba constituido de la siguiente forma:

³³ Cfr. *supra*, p. 22.

Fuerza motriz y conductores

Mulas aparejadas.....	6,946
Burros.....	69
Mulas de silla.....	1,255
Dueños y mayordomos de mulas.....	123
Arrieros sirvientes.....	1,842
Coches.....	65
Literas.....	6

Cargamentos

Cajones de plata de México y Puebla.....	1,652
Cajones de plata labrada.....	9
Tercios de azúcar.....	4,698
Tercios de aceite de comer.....	96
Tercios de curtiduría.....	214
Tercios de garbanzo.....	18
Planchas de plomo.....	154
Cajones de pólvora, según guías.....	418
Piezas de equipaje.....	358
Tercios de sal.....	338
Barriles de sidra.....	34
Tercios de chile.....	11
Botas y barriles de manteca.....	89
Cajones de barajas.....	2
Tercios de harina.....	5,410
Cajones de jabón.....	1,847
Cajones de jamón.....	59
Tercios de anís y comino.....	376
Cajones de cigarros.....	64
Tercios de bulas.....	73
Tercios y cajones de ropa.....	90
Sobornales de grana.....	852
Piezas de varias cosas.....	184

Pérdidas

Cajones de plata.....	6
Sobornales de grana.....	19
Tercios y cajones de frutos.....	118
Baúles de equipaje.....	3 ³⁴

³⁴ AGNM, Archivo Histórico de Hacienda, v. 627, año de 1814, exp. 1, f. 31

Como puede apreciarse en los datos que se acaban de presentar, la principal fuerza motriz del convoy la aportan las mulas, en tanto que los burros sólo representan una mínima parte de los animales de carga. Entre mulas aparejadas y burros, suman más de 7,000 las bestias de carga, más 1,255 mulas de silla que seguramente se utilizaron como cabalgaduras y como animales de refresco. El número de arrieros que acompañaron el convoy es cercano a 2,000, incluidos algunos dueños de recuas, sin contar a los elementos de la escolta. Además, varios carros y unas cuantas literas formaron parte del convoy.

Imagínese por un momento el espectáculo ofrecido por la caravana de esas más de 8,000 mulas y burros viajando en una enorme hilera. Asimismo, el esfuerzo y la actividad que implicaba cargar y descargar a todos estos animales y la cantidad de alimentos que consumían.

De los artículos transportados en este convoy, la plata era el más valioso. En cambio, las remesas más grandes, en cuanto al número de tercios conducidos, fueron las de harina y azúcar, con 5,410 y 4,698 tercios, respectivamente. Las mercancías más valiosas, en especial los metales preciosos, siempre viajaban en los sitios más protegidos del convoy. En su regreso a la ciudad de México, o *de subida*, el convoy estaba conformado de la siguiente manera:

Fuerza motriz

Mulas aparejadas inclusive las de Chihuahua.....	6,404
Coches y carros.....	60
Mulas de silla.....	1,083
Literas.....	6

Cargamentos

Tercios de papel de la Hacienda Pública.....	1,320
Tercios de papel sellado y bulas.....	74
Cajones de piedra de chispa.....	37

Tercios y cajones de ropa.....	1,540
Tercios de papel.....	2,516
Tercios de cera.....	840
Tercios de cacao.....	1,118
Tercios de cera de Campeche.....	55
Tercios de café.....	31
Tercios de aceite de comer.....	22
Tercios de (ilegible) ¿botas?.....	64
Tercios de almendra.....	2
Tercios de algodón.....	57
Tercios de canela.....	35
Tercios de sal.....	136
Tercios y cajones de seda torcida y en rama.....	46
Cajones de mercería.....	78
Cajones de medicina.....	34
Cajones de azafrán.....	20
Cajones de vidrios.....	101
Cajones de bacalao.....	97
Cajones de hoja de lata.....	120
Cajones de clavo.....	9
Cajones de impresos.....	13
Cajones de pasas.....	29
Cajones de barras de plata.....	13
Barriles de vino de todas las clases.....	1,524
Barriles de aguardiente.....	539
Barriles de vinagre.....	3
Piezas de varias menudencias.....	323

Pérdidas

Tercios de papel sellado y bulas de la Hacienda Pública.....	31
Piezas de ropa y abarrotos de particulares.....	392 ³⁵

En el listado del convoy de Veracruz a México no se menciona cuántos arrieros formaron parte de la caravana, pero posiblemente fueron un poco menos de los que formaron parte del convoy que viajó hacia Veracruz.

Según se aprecia en la relación del convoy, los productos más cuantiosos, tomando en consideración el número de tercios, cajones o barriles transportados, fueron: papel, ropa, vino, cacao y cera. La mayoría de estos artículos procedía de España.

³⁵ *Loc. cit.*

Los viajes en convoy no sólo se hacían por la ruta de México a Veracruz, también se organizaban convoyes para circular por la *carrera* o ruta de Tierra Adentro. Por ejemplo, a finales de junio de 1812 partió hacia el Norte del virreinato un convoy con 6,685 cargas. De las cuales 2,175 iban por cuenta de la Real Hacienda y su contenido era principalmente de azogue, pólvora, tabaco y naipes; 672 eran cargas de equipaje; el resto, más de 3,000 cargas con diversos artículos, pertenecían a particulares.³⁶

Ahora, es preciso ejemplificar el caso de las *conductas* que se enviaban a Veracruz, dada su cuantía y alto valor. Anteriormente, se hizo mención de la *conducta* que acompañó al convoy de enero de 1814, la cual llevó 4,236,000 pesos. Pero hay otros casos como el del convoy que salió de la ciudad de México, el 31 de octubre de 1815, con una *conducta* de 7,452,000 pesos, a los que se sumaron 875,899 pesos en la ciudad de Puebla, haciendo un total de 8,327,899 pesos enviados a Veracruz.³⁷

Para el año de 1817, se encontró el registro de dos *conductas* más. La primera de ellas salió de la ciudad de México, el 1º de abril, en compañía del convoy con destino a Veracruz, llevando 1,788,000 pesos en monedas acuñadas. La segunda, viajó en el convoy de octubre con un caudal de 4,333,000 pesos, más 500 onzas de oro con valor de 8,000 pesos.³⁸

En 1818 salieron tres convoyes de la capital del país hacia Veracruz. El primer convoy salió el 17 de enero, llevando una *conducta* de 2,078,000 pesos. El segundo, emprendió la marcha el 7 de mayo, con una remesa de 3 millones de pesos. Finalmente, el tercer convoy partió el 16 de octubre y llevó una suma de 3,612,000 pesos, transportados en

³⁶ *Ibidem*, año de 1812, s. n. e., f. 178.

³⁷ *Ibidem*, año de 1815, s. n. e., s. n. f.

³⁸ *Ibidem*, año de 1817, s. n. e., s. n. f.

1,204 cajones.³⁹ En 1819, el primer convoy hacia Veracruz de ese año llevó 4,399,080 pesos en plata y 180,000 pesos en oro, es decir, un monto de 4,579,080 pesos.⁴⁰

Los ejemplos anteriores ponen de manifiesto la relevancia de los convoyes y dan una idea del volumen de mercancías que circulaban por el país, sin embargo, no por menos impactantes, los fletes pequeños carecían de importancia. De hecho, aunque los viajes en convoy son un buen indicador de la capacidad de transportación del sistema arriero, no fueron la manera más común en que viajaban los muleros; lo cual significa que todas esos productos, e incluso una cantidad mayor, se movilizaban normalmente de manera dispersa o en grupos de hatajos no tan numerosos como los que integraban un convoy.

Tan sólo para ejemplificar este intercambio comercial a pequeña escala, se pueden mencionar algunos fletes como el cargamento de 34 tercios de pescado transportado, en noviembre de 1806, por el arriero Luis García, desde Veracruz a la ciudad de México;⁴¹ el cargamento de ropa y otros artículos que el arriero Rafael Guerrero transportó, en marzo de 1829, de Alvarado, Veracruz a la capital del país⁴²; así como el viaje realizado por Higinio Arce quien condujo en agosto de 1846, 20 tercios de mantas procedentes de Puebla a la ciudad de Guanajuato.⁴³

En fin, en la primera mitad del siglo XIX el sistema de transporte arriero, independientemente de sus distintas modalidades de operación, constituyó el más importante medio para movilizar toda clase de mercancías por la ruta de México a Veracruz y por el resto de los caminos del país.

³⁹ *Ibidem*, año de 1818, s. n. e., s. n. f.

⁴⁰ *Ibidem*, año de 1819, s. n. e., s. n. f.

⁴¹ *Diario de México, op. cit.*, 07 de diciembre de 1806, núm. 433.

⁴² AGNM, Consulado, v. 11, exp. 19, f. 133.

⁴³ AHNCM, Fondo Antiguo, notaría núm. 169, Ramón de la Cueva, 10-09-1846, v. 1005, fs. 682 y 683.

Es importante hacer notar que muchos arrieros sólo recorrían parcialmente la ruta entre México y Veracruz. Es decir, transportaban sus cargamentos entre dos puntos intermedios de la ruta, por ejemplo, de Puebla a México; de Veracruz a Puebla; de Orizaba a México, o bien, hacían recorridos más cortos como de Veracruz a Xalapa; de Veracruz a Orizaba; de Tepeyahualco a Puebla; e incluso, realizaban viajes todavía más reducidos, como de Xalapa a Perote; de Puebla a Amozoc, entre otros posibles. Para ilustrar esta situación se presentan a continuación algunos ejemplos:

En 1813, el arriero Basilio Jiménez transportó 160 tercios de tabaco en rama, de la factoría de Orizaba a los almacenes generales del tabaco, en la ciudad de México, al precio de 35 pesos por carga de dos tercios.⁴⁴ En ese mismo año, Pedro Lombardo condujo a los almacenes generales 82 tercios de tabaco en rama, precedentes de Orizaba, a igual precio que en el anterior ejemplo.⁴⁵

En marzo de 1815, el transportista Felipe Fragoso y varios arrieros más transportaron 844 cargas de tabaco de Puebla a la ciudad de México, cobrando 15 pesos por carga.⁴⁶ Igualmente, en julio del mismo año, José María Guerrero hizo un flete de 3,356 tercios de tabaco en rama y 153 de tabaco cernido, de Puebla a la ciudad de México, al precio de 14 pesos cada carga.⁴⁷

También en 1815, Antonio Hidalgo transportó, de la factoría de Orizaba a la de Puebla, 34 cargas de Tabaco, con un precio de flete de 20 pesos la carga.⁴⁸ Por su parte, Fermín Aguirreolea, fue el encargado de conducir una enorme remesa de 6,221 tercios de

⁴⁴ AGNM, Tabaco, v. 39, año de 1815, s. n. e., f. 22.

⁴⁵ *Ibidem*, f. 27.

⁴⁶ *Ibidem*, Archivo Histórico de Hacienda, v. 936, exp. 18, fs. 1-2.

⁴⁷ *Ibidem*, Tabaco, v. 39, año de 1815, s. n. e., f. 17.

⁴⁸ *Ibidem*, f. 27.

tabaco en rama, 176 tercios de tabaco cernido y 112 cajones de puros, al precio de 20 pesos la carga, de Orizaba a Puebla.⁴⁹

En febrero de 1822, el arriero Domingo Díaz recibió un anticipo por el flete de 8 cajones de puros que de Puebla conduciría a Xalapa, con un precio de fletes de 7.5 pesos por cada carga de dos cajones.⁵⁰ En marzo de ese año, Ciriaco Vargas transportó 2 cajones con “polvo exquisito” y botellas de rapé⁵¹, de Veracruz a Puebla, recibiendo 11 pesos por su flete.⁵² En abril del mismo año, el arriero Cirilo Román realizó el flete de 10 cajones de puros y 10 de cigarros, de México a Puebla, al precio de 4 pesos por carga.⁵³

En 1825, el arriero Miguel Serrano llevó 16 tercios de tabaco, de Orizaba a Veracruz, cobrando 13.5 pesos por cada carga.⁵⁴ Al año siguiente, el mulero Marcelo Serrano, quien seguramente era hermano del arriero anterior, transportó 30 cajones de cigarros de Orizaba a Veracruz, a un precio de 8 pesos por carga.⁵⁵

Basten estos ejemplos para reconocer la existencia de un tráfico comercial entre distintos puntos intermedios de la ruta de México a Veracruz. Es cierto que sólo se está haciendo referencia a un solo artículo, o sea el tabaco, pero había otros productos con gran demanda y circulación como la harina, el azúcar, el cacao, los textiles y las bebidas embriagantes en sus distintas presentaciones, que seguramente eran conducidos por los caminos de México a Veracruz.

Por otra parte, la ciudad de México que era uno de los polos de la ruta de México a Veracruz, era al mismo tiempo un punto de intersección con las otras rutas más importantes

⁴⁹ *Ibidem*, f. 33.

⁵⁰ *Ibidem*, Factorías, v. 6, s. n. e., f. 265. Al igual que sucedía con los tercios, dos cajones corresponden a una carga.

⁵¹ Presentaciones de tabaco en polvo.

⁵² AGNM, Factorías, v.6, s. n. e., f. 267.

⁵³ *Ibidem*, f. 270.

⁵⁴ *Ibidem*, Tabaco, v. 315, s. n. e., f. 110

⁵⁵ *Ibidem*, f. 121.

del país: la ruta de Tierra Adentro, que a su vez tenía varios ramales; el camino hacia Oaxaca y Guatemala; el camino a Guadalajara y, por supuesto, el camino hacia Acapulco. De modo que las mercancías que llegaban a México desde Veracruz y Puebla podían ser distribuidas hacia otras regiones y viceversa, los productos del Norte, del Occidente y del Sur de México tenían la posibilidad de llegar al centro y al Oriente. Es más, artículos como el tabaco se enviaban de manera directa, por ejemplo de Veracruz a Zacatecas, o los textiles de Puebla podían llegar al Bajío sin necesidad de hacer una escala prolongada en la ciudad de México.

Lo mismo se puede considerar a nivel local, pues cabe suponer que cuando algún producto llegaba a los pueblos, villas o ciudades, una parte se consumía ahí mismo, pero el resto se enviaba a las localidades más pequeñas, por medio de los ramales carreteros y, en sentido contrario, la producción de esas comunidades también es muy probable que llegará a las poblaciones mayores con posibilidad de distribuirse, según sus características y demanda, hacia otros lugares. Naturalmente, los encargados de hacer fluir la gran mayoría de las mercancías por los caminos principales, ramales y veredas del México de la primera mitad del siglo XIX fueron los arrieros.

Recapitulando, en la primera mitad del siglo XIX la arriería fue el sistema de transportación más importante en la ruta de México a Veracruz, porque permitía conducir la mayor parte de los artículos que circulaban por esa ruta. Asimismo, la arriería constituía el principal medio de transporte de mercancías en otros caminos del país. La arriería significó una fuente de empleo para muchos mexicanos y prestó un servicio fundamental al comercio, en aquella época. Por medio de los caminos y del transporte arriero, distintas regiones del país podían intercambiar sus productos contribuyendo a una integración económica.

CONCLUSIONES

En la primera mitad del siglo XIX la ruta de México a Veracruz siguió siendo la más importante del país. No sólo por el volumen de mercancías que circulaban por ella, sino, además, porque ese circuito carretero unía a la capital del país con el puerto por donde entraban y salían la mayor parte de los productos de importación y exportación. De hecho, esa ruta había surgido por la necesidad de unir el centro del país con el puerto más apto para realizar el comercio exterior con España.

A finales del siglo XVIII, las autoridades virreinales se preocuparon por el descuido en que se encontraban los caminos que unían a México con Veracruz y, comprendiendo la importancia económica que tenía esta ruta, promovieron su reconstrucción.

Sin embargo, las obras -que ya presentaban un avance considerable- fueron suspendidas por el estallido y expansión de la Guerra de Independencia. Durante las hostilidades varios tramos resultaron destruidos.

Una vez consumada la independencia, los gobiernos en turno no fueron capaces de mejorar las vías de comunicación, a pesar de algunos esfuerzos y de existir cierto interés en la reparación y mantenimiento de los caminos, pues los recursos disponibles eran insuficientes y se destinaban a otros rubros. La reparación de los caminos también era responsabilidad de las autoridades locales y de los habitantes de las poblaciones.

En la segunda mitad del siglo XVIII, la administración virreinal estableció el cobro de peajes con la finalidad de allegarse recursos para la reconstrucción y mantenimiento de los principales caminos. Este impuesto se siguió cobrando hasta la década de los sesenta del siglo XIX, contribuyendo a la reparación de los caminos entre México y Veracruz.

Las cuentas de ingresos y egresos de la Junta de Peajes, en el año de 1839, indican una inversión en la reparación y mantenimiento de los caminos, que a pesar de ser limitada, demuestra que las vías de comunicación no se encontraban en un total abandono.

De hecho, hacia mediados del siglo XIX, los impuestos al comercio exterior eran la principal fuente de ingresos del gobierno y si se toma en cuenta que la mayor parte de mercancías de este comercio entraban y salían por Veracruz, no es difícil imaginar la importancia que la ruta de México a Veracruz tenía para el gobierno.

Algunos particulares también participaron en el mantenimiento y construcción de las vías de comunicación, ya fuera arrendando alguna garita o construyendo caminos a cambio de alguna concesión económica. En ocasiones, el gobierno lanzó convocatorias para la construcción de determinado camino y aceptaba la mejor propuesta de los particulares. De esta manera, el sector privado también se involucró en la creación de vías de comunicación.

El enorme obstáculo que representa la orografía del país no impidió que se construyera un circuito carretero de México a Veracruz, para movilizar los productos de consumo interno y de exportación. Ni siquiera la inseguridad y el bandidaje que afectaron la ruta, en particular en el siglo XIX, lograron limitar su importancia.

Según fuentes de la época, la distancia que se recorría de México a Veracruz hacia mediados del siglo XIX era de aproximadamente 390 kilómetros. En la actualidad la distancia es algo mayor, tanto por el camino de Xalapa como por el de Orizaba, esto es comprensible si se considera que las carreteras modernas hacen más rodeos para salvar algunos obstáculos que los caminos antiguos cruzaban con menor dificultad, dadas las características de los medios de transportación de una y otra época. Un arriero tardaba entre 20 y 30 días en cubrir la totalidad de la ruta de México a Veracruz, con un promedio de 27.5 días de recorrido, pero todo dependía de las circunstancias del viaje.

Generalmente la historiografía señala que los caminos mexicanos, incluidos los de la ruta de México a Veracruz, eran pésimos, incluso se afirma que las malas condiciones de los caminos entorpecían el comercio y mantenían atrasada la economía del país. Estas opiniones resultan insostenibles, en primer lugar, porque los caminos mexicanos de la primera mitad del siglo XIX no diferían de la mayoría de caminos existentes en aquella época en otras partes del mundo. Es decir, ¿cuál es el rasero o parámetro con el que se compara a los caminos mexicanos, si en realidad eran muy parecidos a los caminos de otras partes del mundo en aquella época? En segundo lugar, los ejemplos presentados en esta investigación sugieren que, de acuerdo con las condiciones económicas y sociales de aquel tiempo, la ruta de México a Veracruz era escenario de un intenso tráfico comercial.

La ruta de México a Veracruz también favorecía una mayor integración económica del país, tanto en el ámbito regional como a escala nacional. En el primer caso, al permitir que las ciudades, villas y pueblos por donde pasaban los caminos de esta ruta pudieran sostener un intercambio comercial entre sí. En el segundo caso, la ruta de México a Veracruz contribuía al intercambio comercial a una escala mayor, pues uno de sus polos –la ciudad de México- era el punto de confluencia de los caminos más importantes del país: el camino de Tierra Adentro, con sus varios ramales; el camino hacia Acapulco; el camino que se dirigía a Guadalajara y el camino que iba a Oaxaca y Guatemala.

Ahora bien, la mayor parte de esas mercancías era transportada por los arrieros, de modo que la arriería fue el principal sistema de transportación de mercancías, por la ruta de México a Veracruz, en el periodo que se está abordando. Según cálculos del virrey Revillagigedo y de Humboldt, en los caminos de esta ruta circulaban, a finales del siglo XVIII y principios del XIX, entre 60 mil y 70 mil mulas. De esta información se infiere que

en esa época más de 10 mil arrieros se encargaban del tráfico de mercancías en la ruta de México a Veracruz.

Hay que destacar que de acuerdo con muchos testimonios de la época, los arrieros eran personas muy estimadas por la sociedad, pues el trabajo que desempeñaban era muy importante para la economía. Se elogiaba su valentía, austeridad y responsabilidad, pero sobre todo, su honradez, aunque en ocasiones algunos arrieros huían con las mercancías, pero seguramente se trató casos aislados. De hecho, la permanencia en el oficio dependía en gran medida del adecuado desarrollo del trabajo y de la buena reputación que tuviera el arriero.

Los viajes de los arrieros eran por lo general prolongados y extenuantes. Además, cuando andaban por los caminos se exponían a múltiples peligros como ser asaltados, enfermarse, sufrir algún accidente o hasta perder la vida. En esta investigación se presentaron varios de estos casos.

El tamaño de las recuas era variable, obviamente a mayor cantidad de carga era necesario un número mayor de mulas. Cuando las mulas de un arriero no eran suficientes para poder movilizar un cargamento, se solicitaba el apoyo de otros colegas, ya fueran familiares o amigos, para completar el número de mulas indispensables. Muchos de los transportistas que conseguían grandes fletes, subcontrataban frecuentemente a otros arrieros en calidad de *ahijados*.

En el negocio de la arriería había distintas formas de participación e inversión de capital. En primer lugar es posible dividir al grueso de arrieros en propietarios de mulas y en arrieros sin mulas. Entre los primeros, había variantes en cuanto al número de animales, pues había dueños de pequeños hatajos y dueños de hatajos numerosos. En cuanto a los

arrieros sin mulas, éstos vendían su fuerza de trabajo a los propietarios de alguna recua. Desde luego, los ingresos en cada uno de los casos eran diferentes.

Algunos arrieros heredaban los hatajos de sus padres; también existía la posibilidad de que con el paso del tiempo el empleado de algún hatajo consiguiera sus propias mulas y comenzara a trabajar por cuenta propia. Había ciertos arrieros que además de sus mulas eran dueños de otro tipo de ganado y de alguna casa o rancho. Pero lo más probable es que la mayoría de arrieros perteneciera al grupo de pequeños propietarios o al de los arrieros sin mulas.

Debido a su participación en distintas actividades de la economía, las mulas tenían gran demanda y circulación en el mercado de aquella época. El precio de las mulas no era homogéneo, éste dependía de las características de cada animal. A lo largo de la primera mitad del siglo XIX el precio de las mulas fluctuó entre 20 y 80 pesos.

Muchos arrieros celebraban contratos de transportación o firmaban reconocimientos para recuas, el objetivo de estos documentos era garantizar el pago del flete a los arrieros y la entrega adecuada de las mercancías a los destinatarios. Si el arriero perdía o maltrataba la carga tenía la obligación de pagar los daños.

En ocasiones, se formaban compañías de transportación; los socios de la negociación aportaban capitales, hatajos de mulas, fuerza de trabajo o algún otro bien. Para formalizar estas compañías se hacían escrituras ante notario público en las que se estipulaban distintas cláusulas. Posiblemente, varias compañías pequeñas de familiares o amigos funcionaban sin escrituras.

A causa del estallido de la Guerra de Independencia las autoridades virreinales organizaron viajes en convoy para transportar las mercancías por los caminos reales. Los convoyes estaban conformados por miles de mulas que llevaban grandes cantidades de

productos y conductas muy valiosas. Sin embargo, los convoyes no fueron la modalidad de transportación predominante en la primera mitad del siglo XIX, lo cual significa que las mercancías generalmente viajaban de manera dispersa o en grupos de hatajos no tan numerosos.

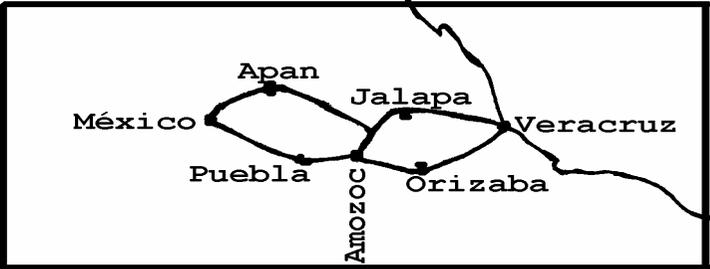
La arriería no sólo significó una fuente de empleo para los arrieros, porque, además, contribuyó al sustento económico de otras personas como son los criadores y vendedores de mulas, los dueños o arrendatarios de las ventas, los productores de avíos y alimento para las bestias de carga, así como los fabricantes de sacos y empaques para conducir mercancías.

En síntesis, esta investigación resalta dos aspectos centrales. En primer lugar, la importancia que la ruta de México a Veracruz tuvo en la primera mitad del siglo XIX, por ser uno de los “*corredores comerciales*” por donde circulaba una gran cantidad de mercancías en ambas direcciones, contribuyendo a la integración económica del país. En segundo lugar, la trascendencia del sistema de transporte arriero que hizo posible la circulación de mercancías por dicha ruta y que al mismo tiempo estaba vinculado con otras actividades económicas.

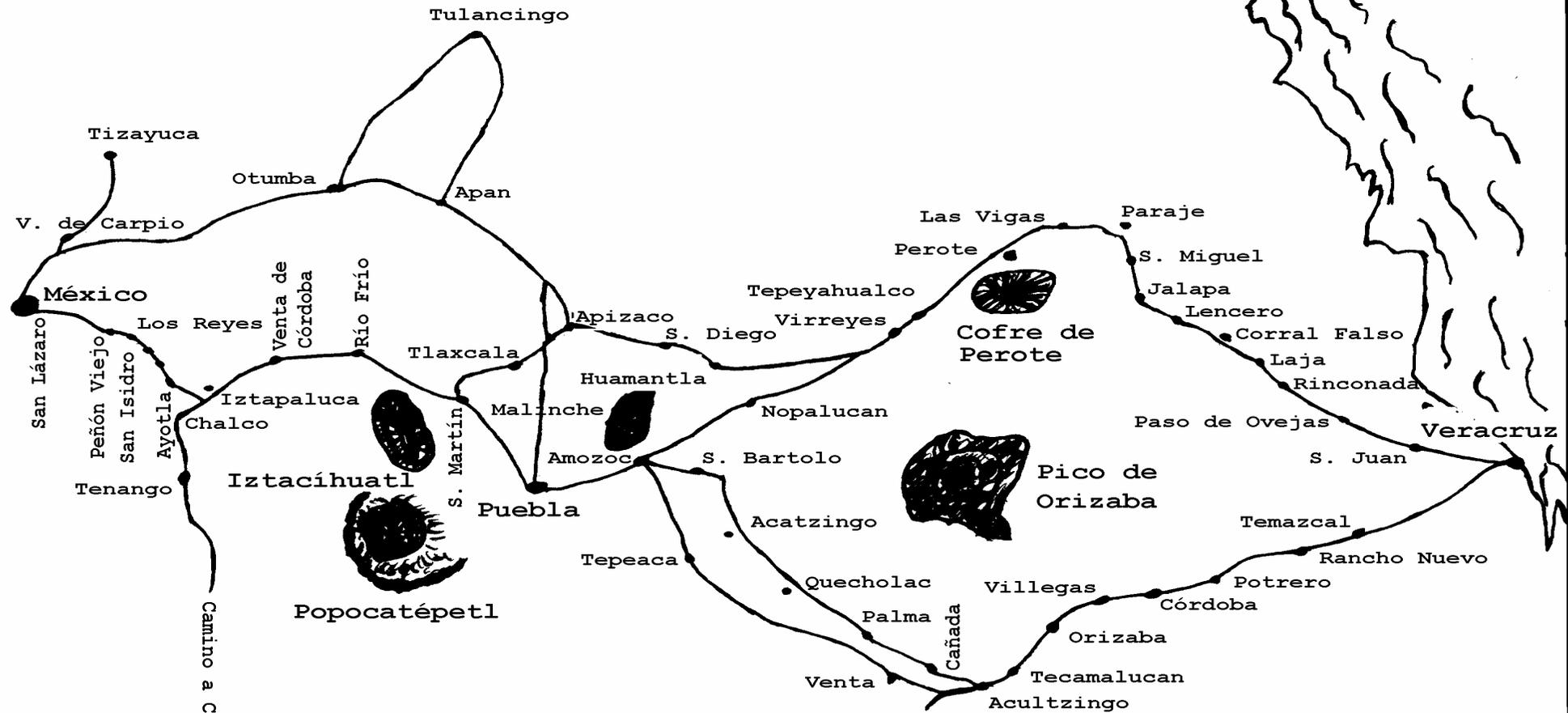
APÉNDICE A

MAPAS

Mapa 1. Circuito de México a Veracruz

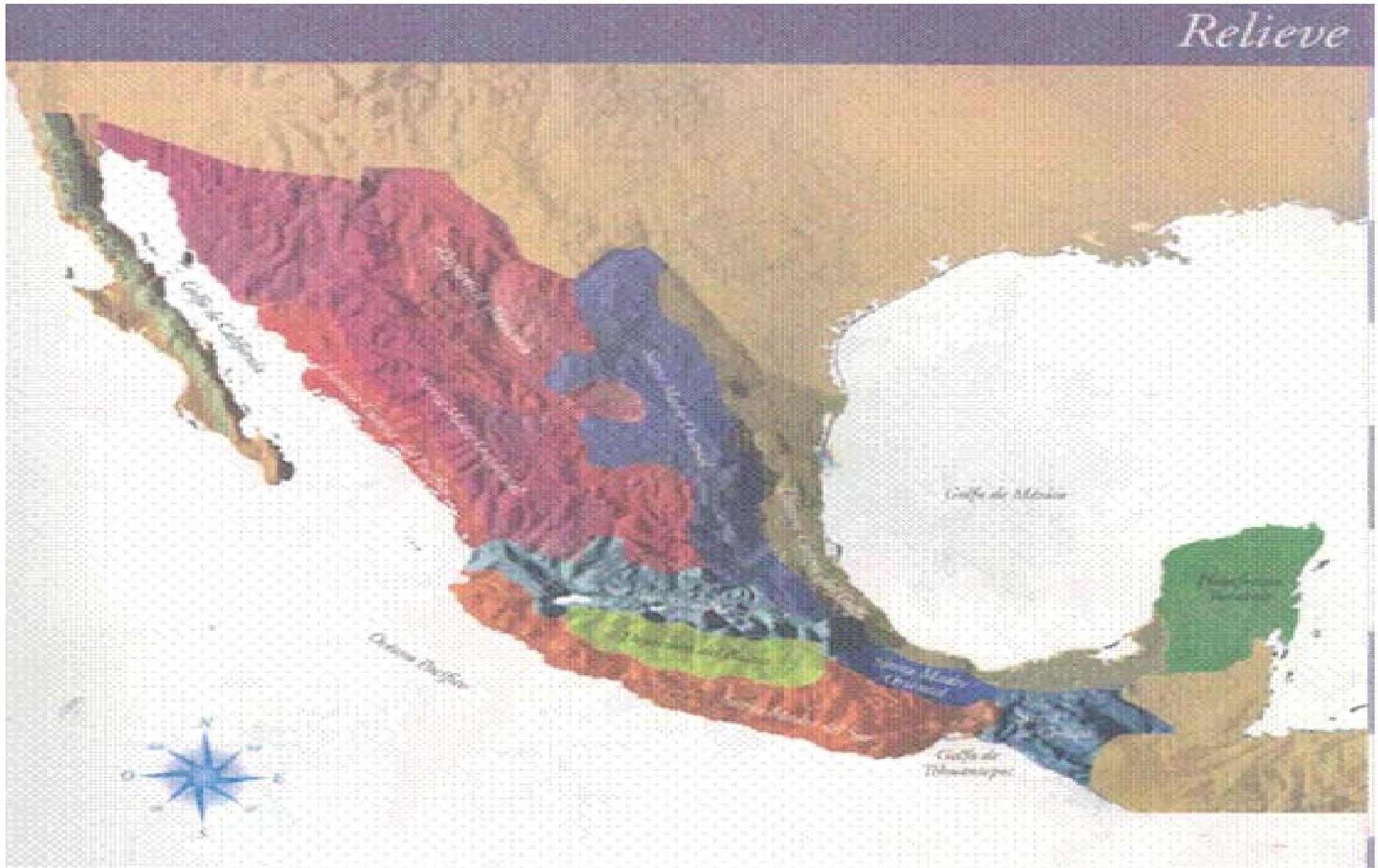


Mapa 2. El circuito de México a Veracruz a mediados del siglo XIX



Fuentes: Antonio García Cubas, Atlas geográfico..., op. cit.
 Fernando González Dávila, Atlas Nacional de México,
 Mapa: "Comunicaciones en el siglo XIX".

Mapa 3. Relieve de la República Mexicana



Fuente: INEGI

Mapa 4. Relieve de la República Mexicana



Fuente: Jesús Galindo y Villa, *Geografía sumaria de la República Mexicana*. p.12.

Mapa 5. Principales caminos carreteros a principios del siglo XIX.



Fuente: Sergio Ortiz Hernán, Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la Colonia y principios de la vida independiente, p. 104.

APÉNDICE B

CUADROS

Cuadro 1. Itinerario de las recuas que viajaban de la ciudad de México a Veracruz (1803), según Peter Rees.¹

<i>De la ciudad de México a</i>	<i>Día</i>	<i>kms.</i>
Venta de Carpio	primero	27
Otumba	segundo	35
Apan	tercero	41
Descanso	cuarto	0
Atlangatepeque	quinto	37
Piedras Negras	sexto	20
San Diego	séptimo	25
Zonquita	octavo	30
Descanso	noveno	0
Tepeyahualco	décimo	28
Perote	undécimo	20
Las vigas	duodécimo	25
Jalapa	decimotercero	28
Descanso	decimocuarto	0
Encero	decimoquinto	20
Plan del Río	decimosexto	23
Rinconada	decimoséptimo	15
Paso de las Barcas	decimooctavo	12
Antigua	decimonoveno	10
Veracruz	vigésimo	30

Cuadro 2. Puntos y distancias entre México y Puebla, según García Cubas.²

<i>De México a</i>	<i>Leguas</i>	<i>Distancia entre puntos intermedios</i>
Peñón Viejo	4	4 leguas
Ayotla	7	3 leguas
Ixtapaluca	8.5	1.5 leguas
Venta de Córdoba	10.5	2 leguas
Río Frío	14.5	4 leguas
San Martín Texmelucan	21	6.5 leguas
Puebla	28.5	7.5 leguas

¹ Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, p. 85.

² Antonio García Cubas, *Atlas geográfico, estadístico e histórico de la República Mexicana*, cartas de Puebla y Estado de México.

Cuadro 3. Puntos y distancias entre México y Veracruz pasando por Perote y Xalapa, según García Cubas.³

<i>De México a</i>	<i>Leguas</i>	<i>Distancia entre puntos intermedios</i>
Puebla	28.5	28.5 leguas
Amozoc	32.5	4 leguas
Nopalucan	42.5	10 leguas
Perote	59.5	17 leguas
Las Vigas	64.5	5 leguas
La Joya	67	2.5 leguas
Jalapa	71.5	4.5 leguas
Encero	75.5	4 leguas
Puente Nacional	83.5	8 leguas
Paso de Ovejas	85.5	2 leguas
La Antigua	87.5	2 leguas
San Juan	89.5	2 leguas
Veracruz	93.5	4 leguas

Cuadro 4. Puntos y distancias entre México y Veracruz por Orizaba, según García Cubas.⁴

<i>De México a</i>	<i>Leguas</i>	<i>Distancia entre puntos intermedios</i>
Puebla	28.5	28.5 leguas
Amozoc	32.5	4 leguas
Acacingo	39.5	7 leguas
Quecholac	42.5	3 leguas
Cañada de Ixtapa	50.5	8 leguas
Acultzingo	56	5.5 leguas
Orizaba	62	6 leguas
Veracruz	93.5	31.5 leguas

³ *Ibíd.*, Cartas de Puebla y Veracruz.

⁴ *Loc. cit.*

Cuadro 5. Puntos y distancias entre México y Puebla, según Rafael Durán y José Álvarez.⁵

<i>De México a</i>	<i>Leguas</i>	<i>Distancia entre puntos intermedios</i>
Ayotla	7	7 leguas
Venta de Ixtapaluca	8.25	1.25 leguas
Venta de Córdoba	10.25	2 leguas
Río Frío	14.25	4 leguas
Puente de Texmelucan	17.25	3 leguas
San Martín Texmelucan	21	3.75 leguas
Hacienda de San Bartolo	22.5	1.5 leguas
Río Prieto	24.4	2 leguas
Puebla	28.5	4 leguas

Cuadro 6. Puntos y distancias entre México y Veracruz por Xalapa, según Rafael Durán y José Álvarez.⁶

<i>De México a</i>	<i>Distancia</i>	<i>Distancia entre puntos intermedios</i>
Puebla	28.5 leguas	28.5 leguas
Amozoc	32.5 leguas	4 leguas
Acajete	36.5 leguas	4 leguas
Venta del Pinal	39.75 leguas	3.25 leguas
Nopalucan	42.5 leguas	2.75 leguas
Ojo de Agua	45.5 leguas	3 leguas
Tepeyahualco	52.5 leguas	7 leguas
Perote	59.5 leguas	7 leguas
Las Vigas	64.5 leguas	5 leguas
La Joya	67 leguas	2.50 leguas
Jalapa	71.5 leguas	4.50 leguas
Encero	75.5 leguas	4 leguas
Puente Nacional	83.5 leguas	8 leguas
Paso de Ovejas	85.5 leguas	2 leguas
Tolome	87 leguas	1.50 leguas
Manantial	88.5 leguas	1.50 leguas
San Juan	89.5 leguas	1 legua
Santa Fé	91.5 leguas	2 leguas
Veracruz	93.5 leguas	2 leguas

⁵ Rafael Durán y José Álvarez, *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana*, p. 113.

⁶ *Ibidem*, pp. 84-85.

Cuadro 7. Puntos y distancias entre México y Veracruz por Orizaba y Córdoba, según Rafael Durán y José Álvarez.⁷

<i>De México a</i>	<i>Distancia</i>	<i>Distancia entre puntos intermedios</i>
Puebla	28.5 leguas	28.5 leguas
Amozoc	32.5 leguas	4 leguas
San Bartolo	36 leguas	3.5 leguas
Acacingo	39.5 leguas	3.5 leguas
Agua Quecholac	42.5 leguas	3 leguas
San Agustín del Palmar	46.5 leguas	4 leguas
Cañada de Ixtapa	50.5 leguas	4 leguas
Puente Colorado	53 leguas	2.5 leguas
Aculcingo	56 leguas	3 leguas
Orizaba	62 leguas	6 leguas
Córdoba	66 leguas	4 leguas
El Potrero	68.5 leguas	2.5 leguas
Chiquihuite	72 leguas	3.5 leguas
Paso del Macho	73.5 leguas	1.5 leguas
Paso Ancho	75 leguas	1.5 leguas
El Camarón	77.5 leguas	2.5 leguas
El Temascal	79.5 leguas	2 leguas
Paso de la Soledad	84.5 leguas	5 leguas
La Pulga	87.5 leguas	3 leguas
Veracruz	93.5 leguas	6 leguas

Cuadro 8. Distancias entre México-Veracruz, según el *Diario de México*.⁸

De México a Puebla	22 leguas
De México a Veracruz	84 leguas

⁷ *Ibidem*, p. 127.

⁸ *Diario de México*, 24 de octubre de 1806, núm. 289.

Cuadro 9. Puntos y distancias en el camino de México a Apan, según Rafael Durán y José Álvarez.⁹

<i>De México s</i>	<i>Distancia</i>	<i>Distancia entre puntos intermedios</i>
Ecatepec	5 leguas	5 leguas
Teotihuacan	10 leguas	5 leguas
Otumba	14 leguas	4 leguas
Irola	20 leguas	6 leguas
Apan	25.5 leguas	5.5 leguas

Cuadro 10. Recaudación de peajes en 5 garitas de la ruta de México a Veracruz, año de 1839* (Cantidades en pesos).

Mes	Garitas				
	San Lázaro ¹⁰	Río Frío ¹¹	Angostura ¹²	Escamela ¹³	Veracruz ¹⁴
Enero	740.2813	434.5625	2,634.0000	1,287.0000	S / datos
Febrero	756.6563	289.6250	1,557.7500	1,049.2500	S / datos
Marzo	964.1250	338.7500	1,947.1875	1,070.8750	218.5000
Abril	848.9688	500.0000	1,652.5000	525.6875	1,127.7500
Mayo	855.2813	605.7500	1,925.3125	639.6875	904.1250
Junio	738.4375	591.8125	1,349.5000	702.3125	774.7500
Julio	733.4063	444.9375	1,287.2500	393.8750	601.2500
Agosto	668.2500	603.3750	1,394.0000	332.0000	552.6250
Septiembre	790.7500	504.9375	1,175.0000	284.1250	407.6250
Octubre	846.5000	649.0625	1,457.0000	364.6250	502.7500
Noviembre	884.0313	644.0625	1,481.0625	370.0000	654.1250
Diciembre	1,172.6250	813.3438	1,636.5000	397.7500	614.2500
Total	9,999.3128	6,420.2188	19,497.0625	7,417.1875	6,357.7500
Suma de totales:				\$ 49,691.5316	

⁹ Rafael Durán y José Álvarez, *op. cit.* pp. 71 y 73.

* Los reales y los granos de las cifras que aparecen en los documentos fueron convertidos a decimales.

¹⁰ AGNM, *Peajes*, v. 2, f. 33.

¹¹ *Ibidem*, f. 46.

¹² *Ibidem*, f. 59.

¹³ *Loc. cit.*

¹⁴ *Ibidem*, f. 72.

APÉNDICE C
DOCUMENTOS

Documento 1¹

Anverso

241

RECIBIMIENTOS
DE LAS CARGAS.

DIGO yo *Maria Nuncio vecino de Mexico*
que confieso haber recibido de *Don Juan Antonio Londo de Texada*
vecino y del Comercio de esta Ciudad, *los siguientes*

32 Cargas con 224 *barras* y *131.99.30-100-*
28. dhas con 196 *barras* y *116.77.20-12.00-*
20. dhas con 140 *barras* y *092.77.0-01.00-*

80. Cargas con 560 *barras*, con 330 *99.10-23.00-*

noro de hierro *Ylaxina delgado superior de 12 caya*
pesos en su faccion

con la marca, número y peso bruto del márgen, enjuta y bien acondi-
cionados, a mi entera satisfaccion, en cuya conformidad lo he de lle-
var a *Mexico* y allí entregarlo,
bajo el término regular, al *señor Don Manuel de Urquiza*
por cuenta y riesgo de *quien por*
tenencia Y hecha que sea mi fe y legal en-
trega, se me ha de satisfacer por mi flete a razón de *40. pesos carga*
de 16 arrobas
A todo lo qual me obligo en forma y conforme a derecho, con mi persona
y bienes habidos y por haber, según estilo y práctica de comercio: en fe
de lo qual, y para que conste firmé dos de un tenor para cumplir uno.
at *Comprometiendome a conducir dha Carga en mi*
carreta en el presente Comboy para Mexico,
igual mente me obligo, a pagar toda

Reverso

excepto que supierda sea en accion de guerra con el enemigo
Veracruz el día de octubre de 1817

Recibo a Cuenta de mi flete

Maria Nuncio

[Signature]

¹ AGNM, Consulado, v. 34, exp. 9, f. 241.

Anverso

233

Oyo yo Juan Santiago Camasillo, Dueno de Mulai, que he dueño de S. Julian, Suothen... se gata Com. y lo siguiente

110. Terria Arina flor con... cada uno.

5. D. Cacah tobacco con... cada uno.

5. D. Con... papel y... frutera

5. Brasil de... de... de...

2. ... de...

5. Brasil Vno... de...

HUBO un puto y visto... en la mano del margen a mi contenta satisfacion, lo que me obligo a Conducir en... a mi Mulai... en Comp. en la tropa q. me el... de la Cuebas a Conducir el forro y a Cuerna-... al Pueblo de tepescaquiles dentro del termino regular y alli onregalo en la misma conformidad q. lo he vendido a D. Jue... de... para p. mi flete a... de la carga, en caso de perdida, o averia, pero si en accion de...

Arreuido a... de... pesos.

Reverso

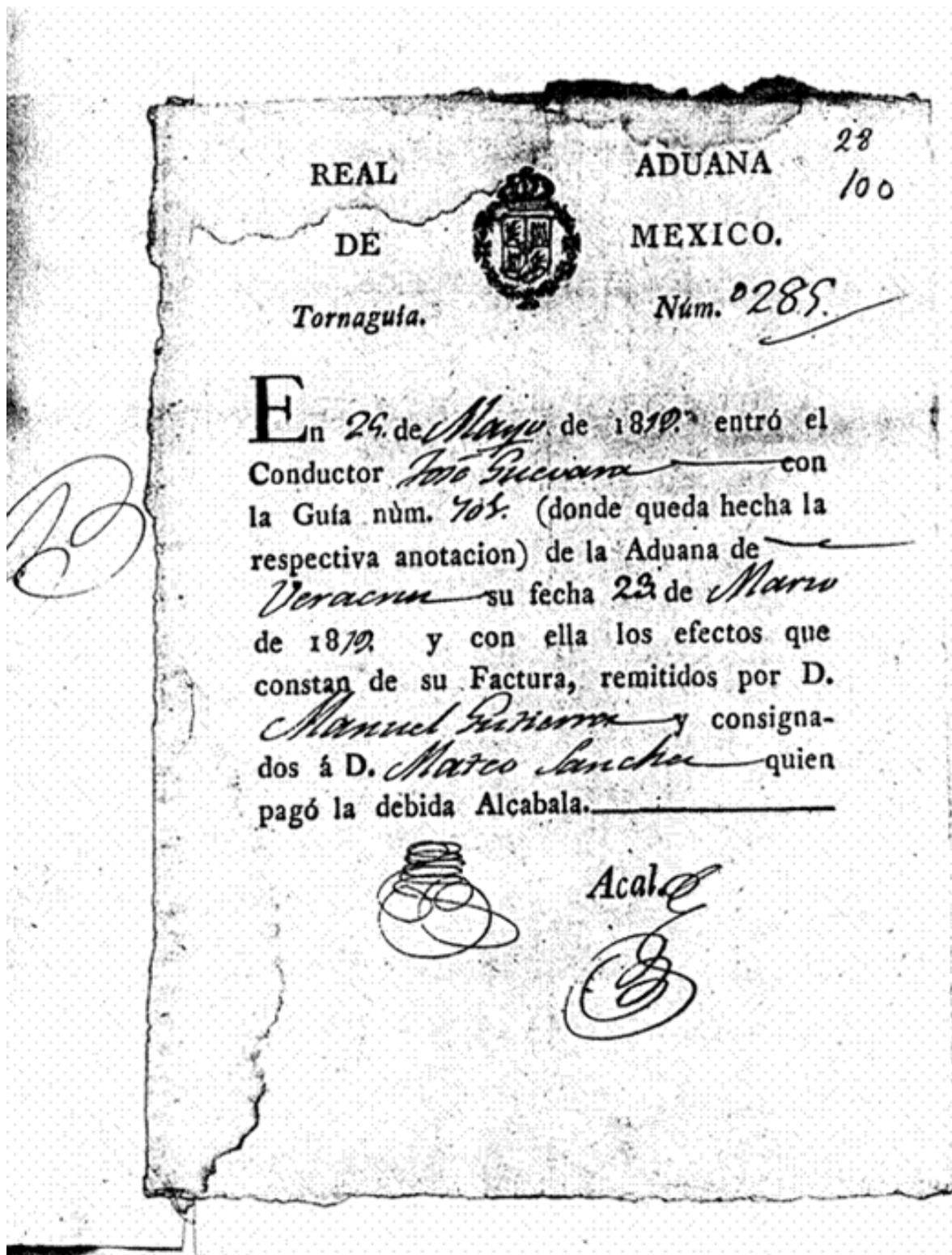
Arreuido a... de los flecos... cien pesos

Querra con lo... no soy... como interciado en las... de este Com. En cumpli... con mis... y p. y... con las... todo... lo firme en... a 17. de Julio de 1817

Diego de los Angeles

Mon... de...

² Ibidem, v. 83, exp. 7, f. 233.



REAL

ADUANA

28

100

DE

MEXICO.

Tornagula.

Núm. 285.

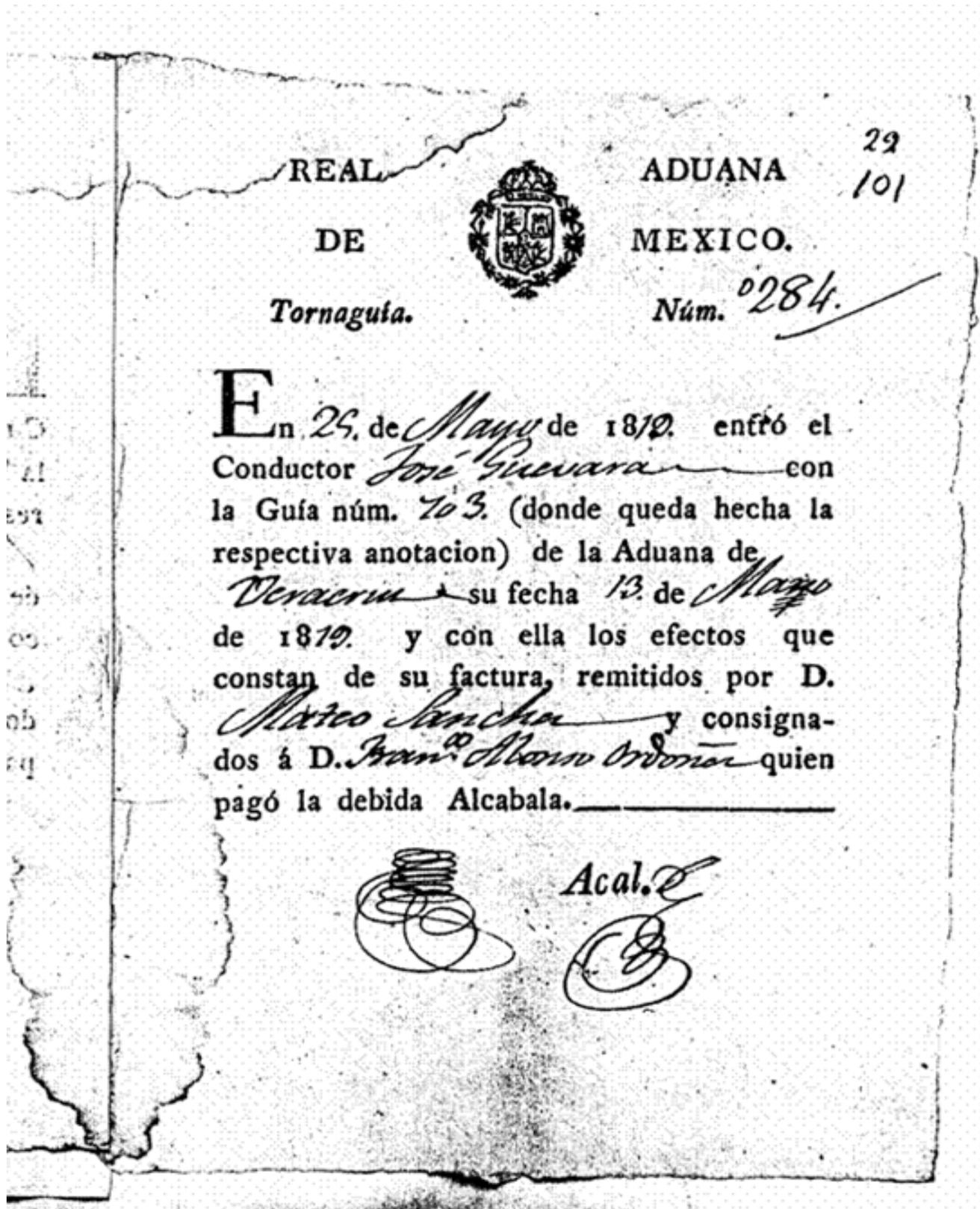
En 24 de Mayo de 1810^o entró el Conductor *José Gucciara* con la Guía núm. 705. (donde queda hecha la respectiva anotacion) de la Aduana de *Veracruz* su fecha 23 de *Marzo* de 1810^o y con ella los efectos que constan de su Factura, remitidos por D. *Manuel Pizarro* y consignados á D. *Marco Sanchez* quien pagó la debida Alcabala.



Acal



³ *Ibidem*, v. 23, exp. 7, f. 100.



⁴ *Ibidem*, f. 101.

APÉNDICE D

TABLA DE PRECIOS DE TRANSPORTACIÓN DE TABACO, EN TRAMOS INTERMEDIOS DE LA RUTA DE MÉXICO A VERACRUZ.

Ejemplos del precio de transporte de tabaco por medio del sistema arriero, en distintos tramos de la ruta de México a Veracruz. Diversos años.

Nombre del arriero	Cargamento	Precio del flete	Año	Recorrido
Juan Manuel Sánchez ¹	468 tercios de tabaco en rama	35 pesos por carga	1813	Orizaba-México
Simón Espinoza ²	376 tercios de tabaco en rama	35 pesos por carga	1813	Orizaba-México
Miguel Espinoza ³	236 tercios de tabaco en rama	35 pesos por carga	1813	Orizaba-México
Basilio Jiménez ⁴	160 tercios de tabaco en rama	35 pesos por carga	1813	Orizaba-México
Francisco Valdés ⁵	321 tercios de tabaco en rama	35 pesos por carga	1813	Orizaba-México
Andrés Gómez ⁶	358 tercios de tabaco en rama	35 pesos por carga	1813	Orizaba-México
Juan Franco ⁷	226 tercios de tabaco en rama	35 pesos por carga	1813	Orizaba-México
Pedro Lombardo ⁸	86 tercios de tabaco en rama	35 pesos por carga	1813	Orizaba-México
Antonio Hidalgo ⁹	34 cargas de tabaco en rama	20 pesos por carga	1815	Orizaba-Puebla
Fermín Aguirreólea ¹⁰	6,221 tercios de tabaco en rama, 176 tercios de tabaco cernido y 112 cajones de puros	20 pesos por carga	1815	Orizaba-Puebla

¹ AGNM, Tabaco, v. 39, año de 1815, s. n. e., f. 34.

² *Ibidem*, f. 35.

³ *Ibidem*, f. 36.

⁴ *Ibidem*, f. 26.

⁵ *Ibidem*, f. 23.

⁶ *Ibidem*, f. 24.

⁷ *Ibidem*, f. 25.

⁸ *Ibidem*, f. 27.

⁹ *Ibidem*, f. 30.

¹⁰ *Ibidem*, f. 33.

José María Guerrero y Pedro Luis de Urías ¹¹	2,500 tercios de tabaco en rama	33.50 pesos por carga	1815	Orizaba-México
Felipe Fragoso y varios más ¹²	844 cargas de tabaco	15 pesos por carga	1815	Puebla-México
José Lozada ¹³	100 tercios de tabaco en rama	15 pesos por carga	1815	Puebla-México
Bernardo Antonio de la Arada ¹⁴	100 tercios de tabaco en rama	15 pesos por carga	1815	Puebla-México
José María Bravo ¹⁵	194 tercios de tabaco en rama	15 pesos por carga	1815	Puebla-México
Joaquín Arroyo ¹⁶	150 tercios de tabaco en rama	15 pesos por carga	1815	Puebla-México
José María Guerrero ¹⁷	3,356 tercios de tabaco en rama y 153 de tabaco cernido	14 pesos por carga	1815	Puebla-México
Mariano Ramírez ¹⁸	80 tercios de tabaco en rama y 8 cajones de puros y cigarros	20 pesos por carga	1817	Córdoba-México
Matías Lazcano ¹⁹	167 tercios de tabaco cernido	17 pesos, 7 reales por carga	1817	Orizaba-México
Francisco Barrera ²⁰	65 tercios de tabaco	16 pesos por carga	1818	Orizaba-México

¹¹ *Ibidem*, f. 32.

¹² *Ibidem*, Archivo Histórico de Hacienda, v. 936, exp. 6, fs. 1-7.

¹³ *Ibidem*, Tabaco, v. 39, año de 1815, s. n. e., f. 12.

¹⁴ *Ibidem*, f. 13.

¹⁵ *Ibidem*, f. 14.

¹⁶ *Ibidem*, f. 18.

¹⁷ *Ibidem*, f. 17.

¹⁸ *Ibidem*, v. 447, año de 1818, s. n. e., s. n. f.

¹⁹ *Loc. cit.*

²⁰ *Loc. cit.*

Julián Ravelo ²¹	148 tercios de tabaco en rama	16.50 pesos por carga	1818	Orizaba-México
José Joaquín Aguilar ²²	150 tercios de tabaco en rama	17.50 pesos por carga	1818	Orizaba-México
José María Guerrero y José Antonio Espinoza ²³	2,361 tercios de tabaco	20 pesos por carga	1818	Orizaba-México
Domingo Díaz ²⁴	8 cajones de puros	7.50 pesos por carga	1822	Puebla-Xalapa
Ciriaco Vargas ²⁵	2 cajones de polvo exquisito y botellas de rapé	11 pesos por carga	1822	Veracruz-Puebla
Cirilo Román ²⁶	10 cajones de puros y 10 de cigarros	4 pesos por carga	1822	México-Puebla
Cirilo Román ²⁷	100 cajones de puros y cigarros	5 pesos por carga	1822	Orizaba-Puebla
Santiago Sánchez ²⁸	4 tercios de tabaco	7.50 pesos por carga	1822	Xalapa-Puebla
Agustín Vázquez ²⁹	80 cajones de puros y cigarros	5 pesos por carga	1822	México-Puebla
Miguel Serrano ³⁰	20 cajones de cigarros	13.50 pesos por carga	1825	Orizaba-Veracruz

²¹ *Loc. cit.*

²² *Loc. cit.*

²³ *Loc. cit.*

²⁴ *Ibidem*, Factorías, v. 6, s. n. e., f. 265.

²⁵ *Ibidem*, f. 267.

²⁶ *Ibidem*, f. 270.

²⁷ *Ibidem*, f. 274.

²⁸ *Ibidem*, f. 256.

²⁹ *Ibidem*, f. 260.

³⁰ *Ibidem*, Tabaco, v. 315, s. n. e., f. 110.

Miguel Castillo ³¹	32 cajones de puros y cigarros	13.50 pesos por carga	1825	Orizaba-Veracruz
Francisco Mojica ³²	72 cajones de puros y cigarros	13.50 pesos por carga	1825	Orizaba-Veracruz
Joaquín Córdova ³³	20 cargas de tabaco labrado	13.50 pesos por carga	1825	Orizaba-Veracruz
Dionisio Ávila ³⁴	6 cajones de puros y 5 de cigarros	13.50 pesos por carga	1825	Orizaba-Veracruz
José Rebolledo ³⁵	16 cajones de puros y cigarros	9.50 pesos por carga	1825	Orizaba-Veracruz
Agustín Trejo ³⁶	9 cajones de puros y 10 de cigarros	8 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz
Marcelo Serrano ³⁷	30 cajones de cigarros	8 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz
Marcelo Serrano ³⁸	36 cajones de cigarros y puros	8 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz
Marcelo Serrano ³⁹	8 cajones de cigarros y 4 de puros	8 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz
Domingo Calbiño ⁴⁰	13 cajones de puros y 13 de cigarros	8 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz

³¹ *Ibidem*, f. 111.

³² *Ibidem*, f. 112.

³³ *Ibidem*, f. 115.

³⁴ *Ibidem*, f. 117.

³⁵ *Ibidem*, f. 118.

³⁶ *Ibidem*, f. 119.

³⁷ *Ibidem*, f. 120.

³⁸ *Ibidem*, f. 121.

³⁹ *Ibidem*, f. 123.

⁴⁰ *Ibidem*, f. 122.

Domingo Calbiño ⁴¹	14 cajones de puros y 14 de cigarros	8 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz
Domingo Calbiño ⁴²	20 cajones de puros y cigarros	8 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz
Francisco Balderas ⁴³	12 cajones de cigarros	8 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz
Salvador Montero ⁴⁴	30 cajones de puros y cigarros	10 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz
Juan Blanco ⁴⁵	46 cajones de puros y cigarros	8 pesos por carga	1826	Orizaba-Veracruz
Juan Blanco ⁴⁶	8 cajones de puros y cigarros y 10 tercios y 1 sobornal de tabaco en rama	18 pesos por carga	1826	Veracruz-Orizaba
José María Álvarez ⁴⁷	6 sobornales de puros	12 pesos por los 6 sobornales	1826	Veracruz-Orizaba
Trinidad Herrera, Jesús Herrera, Juan Yáñez, Rafael Yáñez, Vicente Quintanar, y Rafael Romero ⁴⁸	180 cargas de tabaco	38 pesos por carga	1829	Córdoba-Zacatecas
Joaquín Vázquez ⁴⁹	140 cargas de tabaco	35 pesos por carga	1829	Córdoba-Zacatecas ⁵⁰

⁴¹ *Ibidem*, f. 124.

⁴² *Ibidem*, f. 126.

⁴³ *Ibidem*, f. 127.

⁴⁴ *Ibidem*, f. 128.

⁴⁵ *Ibidem*, f. 131.

⁴⁶ *Ibidem*, *Facturas de tabaco a Orizaba*, f. 25.

⁴⁷ *Ibidem*, f. 26.

⁴⁸ AHNCM, Fondo Antiguo, núm. de notaría 417, José Ignacio Montes de Oca, 12-10-1829, v. 2779, fs. 447-448.

⁴⁹ *Ibidem*, núm. de notaría 155, Francisco Calapiz y Aguilar, 14-09-1829, v. 941, fs. 746 y 747.

⁵⁰ El lugar de destino en los dos últimos ejemplos rebasó los límites de la ruta de México a Veracruz; sin embargo, parte del viaje se hizo en el marco de dicha ruta.

BIBLIOGRAFÍA

- ARTÍS ESPRIU, Gloria, (*et. al.*), *Trabajo y sociedad en la historia de México. Siglos XVI-XVIII*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1992.
- Atlas nacional de México*, México, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990.
- BARROS, Cristina y Marco Buenrostro, *¡Las once y sereno! Tipos mexicanos del siglo XIX*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Lotería Nacional, Fondo de Cultura Económica, 1994.
- BRAVO MARENTES, Carlos, *Arrieros somos... (El sistema de arriería de la Sierra Norte de Puebla)*, México, Dirección General de Culturas Populares, 1988.
- BULLOCK, William, *Seis meses de residencia y viajes en México*, México, Banco de México, 1983.
- CALDERÓN DE LA BARCA, Madame, *La vida en México durante una residencia dos años en ese país*, México, Editorial Porrúa, 1984.
- Diccionario de la lengua castellana, por la Real Academia Española*, Madrid, 1817.
- DURÁN, Rafael y José T. Álvarez, *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana*, México, Imprenta J. A. Godoy, 1856.
- FLORESCANO MAYET, Sergio, *El camino México-Veracruz en la época colonial*, México, Universidad Veracruzana, Centro de Investigaciones Históricas, 1987.
- FRÍAS Y SOTO, Hilarión, (*et al.*), *Los mexicanos pintados por si mismos*, México, Librería de Miguel Ángel Porrúa, 1974 (Reproducción facsimilar de la edición de 1854).
- GALINDO Y VILLA, Jesús, *Geografía sumaria de la República Mexicana*, México, Editorial Patria, 1967.
- GARAVAGLIA, Juan Carlos y Juan Carlos Grosso, *Las alcabalas novohispanas (1776-1821)*, México, Archivo General de la Nación, Banca Cremi, 1987.
- GARCÍA CUBAS, Antonio, *Atlas geográfico, estadístico e histórico de la República Mexicana*, segunda edición facsimilar de la de 1858, México, Miguel Ángel Porrúa, 1958.
- GLANTZ MARGO, *Viajes en México. Crónicas extranjeras*, Secretaría de Obras Públicas, México, 1964.

- Guía general del Archivo General de la Nación*, México, Archivo General de la Nación, 1990.
- HASSIG, Ross, *Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI*, México, Alianza Editorial, 1990.
- Historia de los caminos de México*, México, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, t.1 *Época prehispánica, Época colonial*, 1994.
- HUMBOLDT, Alexander von, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, México, Editorial Porrúa, 1973.
- Tablas geográfico políticas del reino de la Nueva España*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.
- LERDO DE TEJADA, Miguel, *Comercio exterior desde la Conquista hasta hoy*, México, Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967.
- LYON, George Francis, *Residencia en México, 1826. Diario de una gira con estancia en la República de México*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.
- MAILLEFERT, Eugenio, *Directorio del Comercio del Imperio Mexicano*, edición facsimilar de la de 1867, México, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 1992.
- MAYER, Brantz, *México: lo que fue y lo que es*, México, Fondo de Cultura Económica, 1953.
- ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, Javier, *Comercio exterior de Veracruz 1778-1821. Crisis de dependencia*, Sevilla, 1978.
- ORTIZ HERNÁN, Sergio, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Fondo de Cultura Económica, 1994.
- ORTIZ VIDALES, Salvador, *La arriería en México. Estudio folklórico, costumbrista e histórico*, México, Editorial Botas, 1941.
- REES, Peter, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, México, Secretaría de Educación Pública, 1976, (Colección Sep-Setentas, 304).
- SARTORIUS, Carl Christian, *México hacia 1850*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1990.
- SOLARES ROBLES, Laura, *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855. El caso de Michoacán*, Morelia, México, Instituto Michoacano de Cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999.

SUÁREZ ARGÜELLO, Clara Elena, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España en el siglo XVIII*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1997.

TERREROS Y PANDO, Esteban, *Diccionario castellano con las voces de ciencias y artes y sus correspondientes de las tres lenguas francesa, latina e italiana: su autor el P. Esteban de Terreros y Pando*, Madrid, Viuda de Ibarra, 1787, v. 3.

VALLE PAVÓN, Guillermina del, *El camino México-Puebla-Veracruz*, México, Gobierno del estado de Puebla, Secretaría de Gobernación, 1992.

WARD, Henry George, *México en 1827. Selección*. México, Fondo de Cultura Económica, Secretaría de Educación Pública, 1992.

HEMEROGRAFÍA

BASSOLS BATALLA, Ángel, “Consideraciones geográficas y económicas en la configuración de las redes de carreteras y vías férreas en México”, en *Investigación Económica*, Revista trimestral, México, Universidad Nacional Autónoma de México, vol. XIX, núm. 73, pp. 41- 82, 1959.

BASSOLS BATALLA, Ángel, “Bosquejo histórico-geográfico del desarrollo de la red de caminos en México”, en *Investigación Económica*, Revista trimestral, México, Universidad Nacional Autónoma de México, vol. XIX, núm. 76, pp. 645-681, 1959.

SÁNCHEZ, Gerardo, “Mulas, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX”, en *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, Michoacán, El Colegio de Michoacán, vol. V, núm. 17, Invierno de 1984.

Diario de México, Ciudad de México, números: 28, 28 de octubre de 1805; 45, 14 de noviembre de 1805; 389, 24 de octubre de 1806; 410, 14 de noviembre de 1806; 433, 07 de diciembre de 1806, 778, 16 de noviembre de 1807; 978, 03 de junio de 1808; 1146, 19 de noviembre de 1808 y 1176, 19 de diciembre de 1808.

El Cosmopolita, México D. F., números: 51, 02 de junio de 1838 y 70, 08 de agosto de 1838.