

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo

Facultad de Ingeniería Civil

Maestría en Infraestructura del Transporte en la Rama de las Vías
Terrestres

**“Caminería Michoacana del Siglo XIX: 1824-1877. Identidad y Rasgos de un
Sistema de Transporte Extinto.”**

Tesis

Que presenta:

Ing. Amador Castro Colín

Para obtener el título de:

Maestro en Infraestructura del Transporte en la Rama de las Vías Terrestres

Asesor:

Dra. Elia Mercedes Alonso Guzmán

Coasesores:

M.C. Laura Eugenia Solís Chávez

Dr. Andrés Antonio Torres Acosta

Morelia, Mich., Febrero de 2012

Resumen

El presente trabajo busca contextualizar el sistema de transporte y la red caminera del estado de Michoacán durante el siglo XIX. Este trabajo tiene como base de investigación la consulta bibliográfica de trabajos relacionados con la caminería, dándonos la posibilidad de mostrar al público los antecedentes, creación y mejoramiento de las vías de comunicación que formaron la estructura por la cual fluía el comercio, la religión, los ideales, el conocimiento, las acciones bélicas y todos aquellos signos que demuestran la vida de las civilizaciones y su ineludible relación con el territorio en el que se desarrollan. En una primera parte mostramos las generalidades de los modos transporte utilizados por el sistema del siglo XIX, destacando el papel de la arriería. También damos una breve noción de la economía, la política, los proyectos y la legislación relacionada con los caminos. Aunado a lo anterior, mostramos una serie de itinerarios plasmados en mapas que nos permiten tener una percepción física de las rutas camineras más importantes a mediados del siglo XIX. Además incluimos una reseña sobre el camino México-Morelia-Guadalajara, que viene a ser el más importante del Estado, aquí también mostramos algunos de los aspectos incluidos en el informe presentado al gobierno del estado por la empresa para la compostura y mejoramiento del camino Toluca-Morelia en Mayo de 1850. Terminamos el trabajo con un extracto de los itinerarios de 3 viajeros extranjeros, a su paso por Michoacán durante el siglo XIX. Finalmente se hace la invitación para el desarrollo de trabajos e investigaciones que complementen y amplíen el conocimiento sobre nuestros antiguos caminos.

(Palabras clave: Michoacán, siglo XIX, caminería, transporte, itinerarios)

Summary

This work looks for the contextualization of the transportation system and the roads network in the state of Michoacan during the nineteenth century. This work is based in the research of literary works related to roads, enabling to us to show the public history, the creation and improvement of roads that formed the structure through which flowed the trade, religion, ideally, knowledge, warfare and all the signs that show the life of civilizations and its unable connection with the territory in which they develop. In the first part we show an overview of the transportation modes used by the system of the nineteenth century, highlighting the role of the mule trains. We also give a brief idea of the economy, politics, projects and legislation related to roads. Added to this, we show a series of itineraries reflected on maps that allow us to have a physical perception of roads that led during the mid-nineteenth century. We also include a review of the way Mexico-Morelia-Guadalajara, which is the most important way in the state, we show some of the aspects included in the report submitted to the government by the company for the repair and improvement of the road Toluca-Morelia in May of 1850. We finished with an extract of the travel itineraries of 3 foreigners through Michoacán during the nineteenth century. Finally we invited for the development of researches that complement and expand the knowledge of our old roads.

(Keywords: Michoacan, nineteenth century, roads, transportation, itineraries)

A Dios

Máximo creador de caminos, gracias por todos los que me has abierto y por darme la energía para recorrerlos. Además, muchísimas gracias por todas las personas que me han deleitado con su compañía en este hermoso viaje, llamado vida.

A mis padres

Ing. Alfonso Castro Buburrón y Sra. María Rosa Colín Navarro

Pues una vez más, me apoyaron y se esforzaron para permitirme alcanzar esta nueva meta. Les deseo muchísima salud y felicidad. Gracias por ese amor con el cual fui concebido y espero perdure una eternidad.

A mis hermanos y al resto de la familia

Para que todos encuentren la motivación y los deseos de avanzar con rectitud, humildad, bondad y agradecimiento. Recuerden que cada quien elige el equipaje y el rumbo por el cual caminar.

A Diana Carolina Jaime Padilla

Con todo mi amor y por cambiar mi perspectiva hacia la vida. Además con gran admiración por el enorme esfuerzo que imprimes en cada una de tus acciones. Gracias por rebosar cada instante de felicidad. Pido a Dios para que nuestros caminos permanezcan unidos por siempre.

A la familia Jaime Padilla

Por depositar en mi toda su confianza y recibirme con los brazos abiertos, siempre me han hecho sentir como un miembro más de su familia. Gracias por su incondicional apoyo y por toda esa bondad que los caracteriza.

Agradecimientos

A mi asesora, la Dra. Elia Mercedes Alonso Guzmán, por sugerirme tan extraordinario tema de investigación, gracias por la confianza y el ánimo que me ayudaron a recuperar el aliento, cada vez que lo veía perdido en los inicios de mi investigación.

A la M.C. Laura Eugenia Solís Chávez, por el gran apoyo otorgado, no sólo a mí, sino a todos los tesisistas que asistimos a su seminario. Sus conocimientos y recomendaciones fueron parte fundamental para la culminación de mi trabajo.

Al Dr. Andrés Torres Acosta, por compartirme sus experiencias en la investigación sobre caminería, además de la disposición y hospitalidad en el IMT, donde se me instruyó en el uso de algunas herramientas para el procesamiento de información geo-referenciada.

A Carlos y Lemuel, quienes estaban realizando su residencia en el IMT y de quienes recibí apreciable ayuda durante mi estancia en el instituto.

A la Arq. Anaid Aguilar, por sus invaluable consejos y aportes en el proceso de mi investigación.

A las compañeras de los seminarios de Historia Ambiental, Caminería Física e Histórica, así como Caminería Literaria, impartidos por la Mtra. Laura Solís, de quienes he recibido inestimables consejos y me han compartido información valiosa producto de sus respectivas investigaciones.

A los ponentes y colaboradores de las cátedras internacionales de Caminería Hispanoamericana, pues su ejemplo me ayudó a convencerme sobre la importancia e impacto de los trabajos sobre caminería.

A todo el personal que colabora en la jefatura y la sección de Resistencia del laboratorio "Ing. Luis Silva Ruelas" de la Facultad de Ingeniería Civil, por el apoyo, colaboración y solidaridad que los caracteriza: M. A. Ing. Wilfrido Martínez Molina, M. I. Cindy Lara Gómez, Srita. Carmen Navarro Sánchez y Mtro. Jesús Zauno Zamudio, entre otros.

A los integrantes y colaboradores del proyecto Irses Marie Curie, STRAVAL, quienes me invitaron y apoyaron para la visita de algunos de los sitios presentes en los itinerarios.

A todos los profesores, al personal académico y administrativo que colabora con el programa de Maestría en Infraestructura del Transporte, en especial al secretario académico de la facultad, M. I. Tarsicio Audifred Hurtado Solorzano, al coordinador del programa de maestría Dr. Mario Salazar Amaya y al ex coordinador Dr. Jorge Alarcón Ibarra.

Índice

	Página
Resumen	I
Summary	II
Dedicatorias	III
Agradecimientos	IV
Índice	V
Índice de figuras	VIII

	Página
I. Introducción	1
II. Generalidades de los Caminos del Siglo XIX	6
II.1 Antecedentes	6
II.2 El Siglo XIX y sus Sistemas de Transporte	10
II.2.1 Los Viajeros Extranjeros	11
II.2.2 Las Diligencias	12
II.2.3 La Arriería	14
II.2.4 Otros tipos de viajeros	22
III. Principales Rutas en el Michoacán del Siglo XIX	24

	Página
III.1 Estructura de la Red Caminera	24
III.2 Michoacán y la Arriería	27
III.3 Economía y Política Caminera	28
III.4 Los Proyectos de Comunicación	31
III.5 Legislación Michoacana. (1824-1877)	34
III.6 Itinerarios y Derroteros	40
IV. El Camino México-Morelia-Guadalajara	93
IV.1 Contexto Geográfico e Histórico	93
IV.2 El Viaje por Diligencia	96
IV.3 Informe de la Empresa del Camino Toluca-Morelia. (1850)	98
V. Viajeros Extranjeros por Michoacán	107
V.1. Henry George Ward, Inglés. (1827)	107
V.2. Frances Erskine Inglis ó Marquesa Calderón de la Barca, Escocesa. (1839)	114
V.3. William Henry Bullock, Inglés. (1864)	122
VI. Conclusiones	129
VII. Referencias	131
VIII. Anexos	133
VIII.1 Pesos y Medidas. (México 1852)	133

VIII.2 Los Caminos en la Legislatura Michoacana de Amador Coromina. (1824-1877) 136

VIII.3 Mapa e Itinerarios que Acompañan el Informe de la Empresa del Camino de Toluca a Morelia 171

Índice de Figuras

	Página
Fig. 1 “Calzada Cabalgata Morelos”. Camino y puente del siglo XVIII. Charo, Mich. [Foto de A. Castro. 2010.]	1
Fig. 2 Tamemes. Códice Florentino, lib. IX. f. 8r. Reprografía: Marco Antonio Pacheco. [www.arqueomex.com]	7
Fig. 3 Diligencia en el camino sobre el Río Yaqui 1908. [www.aguas-abajo.blogspot]	12
Fig. 4 Arrieros y mulas. Por Carlos Nebel. Siglo XIX. [www.bicentenario.com.mx]	15
Fig. 5 CG1. Itinerario de Tepetongo a Morelia, viniendo de México. (29 leguas - 173.47 km) 1856. Elaboración propia.	42
Fig. 6 CG2. Itinerario de Morelia a Pátzcuaro, por Tacícuaro. (11.5 leguas – 68.79 km) 1856. Elaboración propia.	44
Fig. 7 CG3. Itinerario de Morelia a Pátzcuaro, por Undameo. (10 leguas – 59.82 km) 1856. Elaboración propia.	45
Fig. 8 CG4. Itinerario de Morelia a Pátzcuaro, por Venta del Correo. (13 leguas – 77.76 km) 1856. Elaboración propia.	46
Fig. 9 CG5. Itinerario de Maravatio a Zitácuaro. (16 leguas – 95.71 km) 1856. Elaboración propia.	47
Fig. 10 CG6. Itinerario de Pátzcuaro a Uruapan. (18 leguas – 107.67 km) 1856. Elaboración propia.	49
Fig. 11 CG7. Itinerario de Maravatío a Irimbo. (6 leguas – 35.89 km) 1856. Elaboración propia.	50
Fig. 12 CG8. Itinerario de Morelia a Tiríndaro. (27 leguas – 161.50 km) 1856. Elaboración propia.	51

Fig. 13 CG9. Itinerario de Morelia a Tlasasalca, por Tarímbaro. (28.5 leguas – 170.47 km) 1856. Elaboración propia.	52
Fig. 14 CG10. Itinerario de Morelia a Zamora. (33 leguas – 197.39 km) 1856. Elaboración propia.	54
Fig. 15 CG11. Itinerario de Tarímbaro a Cuitzeo. (7 leguas – 41.87 km) 1856. Elaboración propia.	55
Fig. 16 CG12. Itinerario de Zamora a Sahuayo. (14 leguas – 83.74 km) 1856. Elaboración propia.	56
Fig. 17 CG13. Itinerario de Pátzcuaro a Copácuaro. (15 leguas - 89.72 km) 1856. Elaboración propia.	57
Fig. 18 CG14. Itinerario de Uruapan a Coalcoman. (34 leguas – 203.37 km) 1856. Elaboración propia.	59
Fig. 19 CG15. Itinerario de Tlasasalca a la Piedad. (12 leguas – 71.78 km) 1856. Elaboración propia.	60
Fig. 20 CG16. Itinerario de Pátzcuaro a Perivan. (36 leguas – 215.34 km) 1856. Elaboración propia.	61
Fig. 21 CG17. Itinerario de Morelia a Cinagua. (46 leguas – 275.15 km) 1856. Elaboración propia.	62
Fig. 22 CG18. Itinerario de Etucuarillo a Coyuca. (39 leguas – 233.28 km) 1856. Elaboración propia.	64
Fig. 23 CG19. Itinerario de Pomacuarán a Tinguindín. (14 leguas – 83.74 km) 1856. Elaboración propia.	65
Fig. 24 CG20. Itinerario de Copándaro a Puruándiro. (18 leguas – 107.67 km) 1856. Elaboración propia.	66

Fig. 25 CG21. Itinerario de Cinagua a Zacatula. (41 leguas – 245.24) 1856. Elaboración propia.	67
Fig. 26 CG22. Itinerario de Zitácuaro a S. Juan Huetamo. (47 leguas – 281.13 km) 1856. Elaboración propia.	69
Fig. 27 CV1. Itinerario de Charo a Zitácuaro. (25 leguas – 149.54 km) 1856. Elaboración propia.	70
Fig. 28 CV2. Itinerario de Maravatío a Tlalpujahua. (8 leguas – 47.85 km) 1856. Elaboración propia.	71
Fig. 29 CV3. Itinerario de Zirosto a Perivan. (9 leguas – 53.83 km) 1856. Elaboración propia.	72
Fig. 30 CV4. Itinerario de Pátzcuaro a Tacámbaro. (10 leguas – 59.82 km) 1856. Elaboración propia.	74
Fig. 31 CV5. Itinerario de Zinapécuaro a Acámbaro. (6 leguas – 35.89 km) 1856. Elaboración propia.	75
Fig. 32 CV6. Itinerario de Tacícuaro a Zacapu. (14.5 leguas – 62.81 km) 1856. Elaboración propia.	76
Fig. 33 CV7. Itinerario de Pátzcuaro a Ario. (12 leguas – 71.78 km) 1856. Elaboración propia.	77
Fig. 34 CV8. Itinerario de Puruándiro a Conguripo. (5 leguas – 29.91 km) 1856. Elaboración propia.	78
Fig. 35 CV9. Itinerario de Zitácuaro a Susupuato. (14 leguas – 83.74 km) 1856. Elaboración propia.	80
Fig. 36 CV10. Itinerario de Morelia a Tlasasalca, por Tiristarán. (30 leguas – 179.45 km) 1856. Elaboración propia.	81

Fig. 37 CV11. Itinerario de Puruándiro a Zináparo. (8 leguas – 47.85 km) 1856. Elaboración propia.	82
Fig. 38 CV12. Itinerario de Coeneo a Jiquilpan. (26 leguas – 155.52 km) 1856. Elaboración propia.	84
Fig. 39 CV13. Itinerario de Sahuayo a Cojumatlán, alternativa a Guadalajara.(14 leguas – 83.74 km) 1856. Elaboración propia.	85
Fig. 40 CT1. Itinerario de Morelia a Uriangato, camino a Guanajuato. (15 leguas – 89.72 km) 1856. Elaboración propia.	86
Fig. 41 CT2. Itinerario de Zamora a Ocotlán, camino a Guadalajara. (22 leguas – 131.59 km) 1856. Elaboración propia.	87
Fig. 42 CVV1. Itinerario de Uruapan a Apatzingán. (18 leguas – 107.67 km) 1856. Elaboración propia.	89
Fig. 43 CVV2. Itinerario de Tlasascalca a Pátzcuaro. (25.5 leguas – 152.53 km) 1856. Elaboración propia.	90
Fig. 44 Red Estatal formada con los itinerarios de 1856.	92
Fig. 45 Camino Meridional o por Valladolid hoy Morelia. 150 leguas. Finales del siglo XVIII. Elaboración propia.	95
Fig. 46 “Calzada Cabalgata Morelos”. Camino y puente del siglo XVIII. Charo, Mich. [Foto de A. Castro. 2010.]	105
Fig. 47 Itinerario de viaje por Michoacán de Henry George Ward. (1827) Elaboración propia.	113
Fig. 48 Itinerario de viaje por Michoacán de Frances Erskine Inglis o Marquesa Calderón de la Barca. (1839) Elaboración propia.	121
Fig. 49 Itinerario de viaje por Michoacán de William Henry Bullock. (1864) Elaboración propia	127

I. Introducción

El presente trabajo busca contextualizar el sistema de transporte y la red caminera del estado de Michoacán durante el siglo XIX, acotándolo en el periodo de 1824 a 1877, periodo que comprende desde el establecimiento de la República de los Estados Unidos Mexicanos y la llegada del Porfiriato. Poniendo al alcance, un gran número de rasgos y conocimientos que sirvan a la sociedad en general para ampliar su repertorio cultural, revalorando y resignificando el patrimonio tangible e intangible que se encuentra dentro de los caminos. Los caminos son el espacio por donde circula la cultura, uniendo o alejando a los hombres.

Otra intención del trabajo es la de reconocer la labor de los ingenieros civiles, como hacedores de vías de comunicación, e introducirlos al estudio y valorización de la evolución de los caminos, generación tras generación, y que sin duda necesita cada día desarrollarse y mejorarse siempre buscando el bienestar del hombre.



Fig. 1 “Calzada Cabalgata Morelos”. Camino y puente del siglo XVIII. Charo, Mich.
[Foto de A. Castro. 2010.]

El ser humano en sus orígenes era considerado una especie nómada y aún después del descubrimiento de la agricultura y su consiguiente sedentarismo, continuó teniendo la necesidad de salir a buscar muchos otros alimentos y materiales. En un principio, en los mejores casos, sus caminos no eran más que senderos marcados por el paso de las mismas personas o algunos animales. El uso frecuente de muchas de estas rutas, propició la necesidad de hacer mejoras en las mismas.

Con la llegada de otro tipo de conductas sociales, como lo son el comercio, la milicia y la religión, ahora se necesitaría adecuar estas vías y sus modos de transporte con el fin de poder mover, entre otras cosas, las mercancías, armamento, la mensajería, así como el paso de las peregrinaciones con fines de culto. Muchas de las características de los caminos están relacionadas con la tecnología aplicada al transporte de la época y la siempre limitante hidrología y orografía del territorio en cuestión.

Es pues, el conocimiento de los caminos y vías de comunicación, elemento fundamental para comprender la historia de las civilizaciones, pues los caminos conforman y son parte esencial de la vida humana y la relación del hombre con el territorio que habitan.

Alrededor del mundo, cada una de las diferentes culturas antiguas, desarrollaron su propia estructura de caminos, motivados por sus necesidades y por las facilidades que el territorio y sus recursos ponían a su alcance.

El estudio de las rutas utilizadas en la antigüedad y su consiguiente evolución, es un área bastante bien trabajada en algunas regiones, así, el conocimiento obtenido permite la explotación de carácter histórico y cultural, y el recientemente promovido “turismo cultural” que en muchas ocasiones va de la mano del “ecoturismo”. Tal es el caso de las “Calzadas Romanas”, los “Caminos Incas”, el “Camino de Napoleón en Saboya” y las carreteras y ríos navegables de los chinos, entre otras. En México existe mucho aún por estudiar acerca de nuestra antigua caminería, sin embargo, encontramos una gran cantidad de trabajos y literatura,

que nos permiten adquirir conocimientos y desarrollar trabajos sobre tan apasionante tema.

La falta de animales de gran tamaño, que ayudaran en los trabajos de carga y tiro, significó un gran atraso tecnológico para la América precolombina. Es así que es hasta la llegada de los españoles que se introduce el caballo, el asno, la mula y el ganado vacuno. La mula es el híbrido producto de la mezcla entre la especie de los caballos y la especie de los asnos, y dotado de muchísimas cualidades con respecto a las especies de las que desciende que fueron explotadas ampliamente por el fenómeno de la arriería, misma que llegó a ser el pilar más importante del transporte y comunicación durante el periodo virreinal y gran parte del siglo XIX.

Los caminos del siglo XIX son producto de una estructura que sufrió un sin número de transformaciones. En el caso de Michoacán, cuyo centro político y poblacional más importante desde el siglo XVI se encontraba en las inmediaciones del lago de Pátzcuaro, ya se contaba con diferentes rutas e itinerarios que desde el periodo prehispánico permitían la comunicación entre las diversas regiones del señorío Tarasco, así también, llegaban las noticias y existía comunicación con los señoríos de los territorios aledaños. Si bien, para la actual profesión se pueden considerar faltos de técnica, cubrían una necesidad muy importante para el control territorial y el desarrollo de su cultura. Como se expresa en La Relación de Michoacán, dentro de la cultura Tarasca destacan, quizás debido a su territorio, los movimientos y comunicación acuática, que implicaban ya el uso de un tipo de tecnología para el transporte, y que era constituido por sus embarcaciones. Gran parte de sus ritos y la vida política y social su cultura, se desarrolló entorno a este medio.

Posteriormente a la llegada de los españoles, con sus nuevos medios de transporte o cuadrúpedos, además del proceso de conquista y evangelización, los caminos de Michoacán son trastocados, ampliándose y mejorándose para estos nuevos medios de transporte, y siempre buscando la explotación de los recursos naturales. Sabemos también que esta explotación de recursos, es el primer modo generador de riqueza y desarrollo para las manos que las explotan. En este caso,

gran parte del producto de esta explotación fue aprovechado por la Corona española, la cual no invirtió lo suficiente, descuidando el desarrollo de la Nueva España y de sus caminos.

Así fue como, aún con el conocimiento y el amplio uso de la rueda para el transporte en el continente Europeo, en la Nueva España se hace muy difícil de implantar una red eficiente de caminos que permitieran su propagación, pues eran pocos los caminos que tenían condiciones aceptables para su tránsito. De esta manera, el medio de transporte que más sobresalió y motor de las comunicaciones, fue la arriería.

Durante la época virreinal, se fueron conformando los grandes ejes viales que dominaron el territorio mexicano, el primero y más importante era aquel que facilitaba el comercio interoceánico y cuyos puntos clave son el puerto de Veracruz, la ciudad de México y el puerto de Acapulco; el segundo de estos es el camino que se fue formando alrededor de los principales centros mineros y que buscaba los más alejados territorios en el norte del país, al cual conocemos como Camino Real de Tierra Adentro.

Las condiciones producto de 3 siglos de vida virreinal y el panorama desolador después de la guerra de Independencia, dejaron al país, y en particular al estado de Michoacán, en un grave estado de atraso y carencias económicas. La red caminera y las comunicaciones de todo el territorio no fueron la excepción.

El nuevo gobierno independiente, para el caso de Michoacán, inició con gran confianza de que la explotación de las riquezas naturales del estado, sacarían del estancamiento y grave crisis que imperaba en el estado. Se idealizaron muchos proyectos en torno a dicha explotación, sin embargo, muchos de ellos no se lograron cristalizar y otros más tuvieron deficiencias para su aplicación.

En cuanto a la distribución de la red de caminos del Estado, es muy marcada la falta de comunicación con la región costera y de la Tierra Caliente. Así, aunque deficientes también, los caminos hacia el centro y norte del estado, son los que más atención reciben. Lo anterior en gran medida por la comunicación con la

capital de la república y la región de occidente, dominada por Guadalajara, así como el Bajío y la importante región minera de Guanajuato.

Muchos son los esfuerzos y trabajos relacionados con la mejora de los ya existentes caminos, esfuerzos que si bien, mejoraron sus condiciones, continuaron sin brindar las características de rapidez, comodidad y seguridad con que una vía de comunicación debe contar.

El panorama de las vías de comunicación, sólo da un gran salto hasta el periodo ocupado por el Porfiriato, con la introducción del gran adelanto tecnológico de la época, el Ferrocarril. Desplazando con sus rutas a algunos de los caminos de tierra y relegando al sistema arrieril a las zonas donde los caminos de fierro continúan sin alcanzar. La arriería pasa a ser el medio por el cual las mercancías son acercadas hacia las estaciones del ferrocarril. El sistema ferrocarrilero en México tiene un gran periodo de auge y paulatinamente decae para integrarse con las nuevas vías que llegan de la mano del automóvil y el autotransporte.

Al final de la Obra, en el capítulo VIII, en los anexos, se incluyen algunos extractos de documentos consultados. El primero se refiere a los pesos y medidas de mitad del siglo XIX, las cuales sirven para trasladar las dimensiones mostradas en la obra a las utilizadas actualmente. El segundo compila todo lo referente a caminos durante el período de 1824 a 1877 de la “Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Circulares Expedidas en el Estado de Michoacán” por Amador Coromina, mismas que fueron de gran aportación para el desarrollo de este trabajo y que esperamos sirvan de referencia para otros investigadores o para el enriquecimiento de lectores asiduos a la caminería. Además, como tercer anexo se incluye el mapa realizado por el ingeniero encargado de los trabajos de la empresa del camino Morelia-Toluca de 1850, así como los itinerarios que intentaban mostrar los resultados producto del mejoramiento de dicho camino hasta el momento en que se realizó el informe.

II. Generalidades de los Caminos del Siglo XIX

II.1 Antecedentes

La red caminera del siglo XIX procede de una red heredada del período virreinal, la cual a su vez fue estructurada en base a las rutas prehispánicas. Es importante recalcar, que el principal motivo o función de los caminos durante la conquista, fue el saqueo de verdaderos tesoros indígenas, compuestos en gran parte, de metales preciosos, que se encontraban concentrados en los centros urbanos prehispánicos. Todo este movimiento y transporte de cargas se dio por estas rutas prehispánicas, las cuales no tenían las características formales de un camino, pues eran senderos apisonados por el paso de los mismos hombres.

Los *Tamemes*, nombre que se le daba a los indígenas porteadores del territorio mexicano, dedicaban gran parte de su existencia en el tránsito por los caminos llevando a sus espaldas cargas de entre 30 y 40 kilogramos (Serrera R. M. 1993. p. 200). La realidad de estos individuos era inevitable, pues en toda América no se contaba con los grandes cuadrúpedos utilizados para la carga y tracción que se tenían en Europa. Después de la conquista y aún después de años de vida virreinal, gracias a una legislatura general proteccionista promulgada por la Corona española, paulatinamente se logró erradicar parcialmente dichas prácticas. A pesar de que en Europa ya se conocía y utilizaba la rueda, en México fue muy difícil implantar el carreteo para carga, en parte por lo accidentado del terreno, por lo que el sistema de transporte mejor adoptado fue la arriería.



Fig. 2 Tamemes. Códice Florentino, lib. IX. f. 8r. Reprografía: Marco Antonio Pacheco. [www.arqueomex.com]

En el desarrollo de la conquista, la ampliación y construcción de caminos es uno de los factores de triunfo, así como la formación de la estructura vial mexicana. Además aparece la figura del caballo, cuya genealogía se remonta a aquellos primeros 14 caballos que desembarcaron en Veracruz con don Hernán Cortés en 1519. Era la primera vez que los antiguos mexicanos veían un animal de estas características, y que es fusionado por la imaginación colectiva con la imagen del jinete, viendo a los españoles como criaturas divinas que andaban sobre cuatro patas. En lo subsecuente, el caballo fue motivo de muy curiosas interpretaciones por parte de nuestros ancestros indígenas, como el de que eran los caballos quienes decidían los cambios de dirección y que se los comunicaban a los jinetes por medio de la rienda, así como de que sus herraduras o “sandalias de hierro” estaban fabricadas con excremento del diablo y cocidas al sol del verano, con esto explicaban el porqué de las chispas que despedían al chocar contra las piedras en las noches espesas. El lugar por donde habían pasado las chispeantes pezuñas

se pensaba quedaba contaminado y que afectaría al primero que la respirara, el antídoto acogido fue el regar sal en el camino, lo cual resultaba muy costoso y poco práctico, finalmente se decidió colocar una cruz de sal en la puerta de las casas para evitar la contaminación del hogar y sus habitantes. Los caballos encontraron en México un medio propicio y rápidamente se multiplicaron por todos los rumbos, colaborando a la integración de las regiones. (Urzua O. R. 1979. pp. 70-71)

La Nueva España, como se llamó a México durante el período virreinal, tuvo como centro estratégico, al igual que su antecesora Tenochtitlán, a la recién fundada ciudad de México, situada en el corazón de la meseta central mexicana; convirtiéndose en el nudo axial de la malla de rutas y caminos de la Nueva España. El esquema de dicha malla era de carácter radial, y desde esta capital partían la gran cantidad de rutas e itinerarios que comunicaban en su totalidad hasta los puntos más alejados e inaccesibles del Territorio mexicano. (Serrera R. M. p. 23)

Como lo describe Alejandro de Humboldt en su *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*, eran cuatro los caminos más frecuentados e importantes que llegaban y partían de la capital. En el periodo virreinal, la comunicación entre los continentes europeo y asiático se llevaba a cabo mediante los puertos de Veracruz y Acapulco, lo que provocaba que todos los objetos de importación y exportación pasaran necesariamente por la ciudad de México, convirtiéndola en el punto central del comercio interior. Desde su posición, la ciudad de México se encontraba a una distancia en línea recta de 69 leguas con Veracruz, 66 con Acapulco, 79 con Oaxaca y 440 con Santa Fe del Nuevo México. Así, los cuatro caminos principales para Humboldt son: 1° México-Veracruz por Puebla y Jalapa, 2° México-Acapulco por Chilpancingo, 3° México-Guatemala por Oaxaca y 4° México-Durango-Santa Fe del Nuevo México (Camino Real de Tierra Adentro). Dejando como ramificaciones del camino real, los que van de México a San Luis Potosí, Monterrey, Valladolid y Guadalajara. (Serrera R. M. pp. 23-24)

En general, la escasa red caminera impulsada al inicio del virreinato, tuvo la característica de ser descuidada y falta de mantenimiento. Es hasta finales del siglo XVIII, después de casi siglo y medio en el olvido, cuando se toman acciones sobre las anticuadas y obsoletas vías de comunicación, motivadas por el reciente movimiento de Ilustración y las reformas borbónicas implementadas por la Corona española. El resultado es un gran número de mejoras a las vías de comunicación, que no fue interrumpido sino hasta el inicio de la guerra de Independencia. (Jaramillo J. M. 2000. pp. 61-62)

Como fue expresado por el virrey II Conde de Revillagigedo en 1793, la falta de caminos, y las malas condiciones de los existentes, mantenían colapsado el sistema comercial mexicano. La distancia entre México y Veracruz era cubierta por las recuas en 22 días con condiciones climatológicas favorables, y se elevaba hasta 35 días con condiciones adversas. Esto sucedía en el principal eje vial de la Nueva España, que era la conexión con el puerto de entrada de las mercancías peninsulares, por lo que no tenía nada de raro el panorama desolador en el que se encontraban otros caminos de menor importancia en el tráfico humano y comercial. (Serrera R. M. p. 28)

Según lo expresado por Sergio Ortiz Hernán, especialista en economía y temas viales mexicanos, al final del virreinato, la Nueva España contaba con 55 rutas carreteras y 105 de herradura. La longitud total atribuida a esta red era de 27,325 km; de los cuales 19,720 km correspondían a itinerarios que sólo permitían el paso de bestias y peatones, restando tan sólo 7,605 km que sí permitían con sus limitaciones el paso de vehículos rodados. (Serrera R. M. p. 24)

II.2 El Siglo XIX y sus Sistemas de Transporte

La interrupción de la corriente de mejoras y los atentados a las vías de comunicaciones, así como las fuertes movilizaciones durante la Independencia, arrojaron como resultado un panorama deplorable y donde imperaban las malas condiciones a lo largo de toda la red caminera. El México independiente ofrecía un inmenso territorio, con escasa población y con la necesidad de medios de transporte y comunicación eficientes. El nuevo gobierno inició una serie de esfuerzos por rehabilitar los antiguos caminos virreinales, en especial, aquellos que habían permitido el paso del comercio interoceánico entre Europa y Asia, así como el de la capital hacia Santa Fe de Nuevo México. Fue necesaria la reparación de varios puentes y calzadas, que era la única forma para reactivar la producción y el intercambio mercantil entre las diversas regiones. Todos estos esfuerzos fueron tomados por las autoridades, inversionistas privados y la cooperación de los mismos usuarios para darles mantenimiento.

En los albores del México independiente, se siguió utilizando la denominación de “caminos reales”, a aquellos que permitían el tránsito de carruajes, diligencias y carretas; y “caminos de herradura”, por las que transitaban las conductas y hatajos conducidas por los arrieros. En su mayoría los caminos mexicanos del siglo XIX tenían la característica de ser polvorientos en período de secas y lodosos en temporada de lluvias, volviéndose intransitables en muchos puntos, sobre todo para los vehículos de rueda, pues sumándole la sinuosidad del camino, existían tramos en que aún secos le era imposible el paso a las carretas. Aunado a la problemática intrínseca a la vía, acechaban los peligros de robos y asaltos a lo largo de la mayoría de los senderos. (Sánchez D. G. 1995. pp. 161)

II.2.1 Los Viajeros Extranjeros

Dentro del tráfico existente por estas vías, encontramos a los viajeros extranjeros, personajes que en base a sus apuntes de viaje, muchos de ellos publicaron en sus ciudades y países de origen; sus textos fueron ampliamente socorridos por otros viajeros que trataban de informarse de la realidad mexicana, así como de personas ilustres, que por el sólo hecho de ampliar su acervo cultural, se deleitaban con la lectura de estos textos. Muchos de los trabajos de caminería, sin excusar los referentes al siglo XIX, son alimentados y le deben en gran medida su contenido a estos relatos.

Por lo general, estos viajeros realizaban sus recorridos en México montados a caballo o en mulas, acompañados de uno o varios sirvientes, quienes les preparaban las monturas y alimentaban a las bestias que los transportaban; otros más viajaban en literas o diligencias conducidas en su mayoría por mulas. Su equipaje no era para nada ligero, pues además de su necesaria vestimenta, tenían que cargar con varias comodidades como camas portátiles, sábanas, cobijas, a veces colchones y sin olvidar provisiones de alimento para cuando las jornadas no les permitiesen tocar lugares poblados, no se quedarán sin comer. En algunos casos, incluso cargaban con raciones de pastura para alimentar a las bestias. (Sánchez D. G. 1995. pp. 162)

II.2.2 Las Diligencias

El servicio de Diligencias, al igual que las carretas para carga, ya en el siglo XVII era un medio de transporte regular en Europa. No fue el caso de la realidad mexicana, pues la compleja orografía, la amplia región ocupada por las selvas tropicales, bosques y desiertos, además del mal estado de la gran mayoría de los caminos durante el virreinato, impidieron su difusión en el territorio Novo hispano. Es hasta los últimos momentos del período virreinal, que se logra la implantación de las primeras y escasas líneas entre las capitales y poblaciones importantes que estaban comunicadas por caminos más o menos transitables. (Serrera R. M. p. 255)

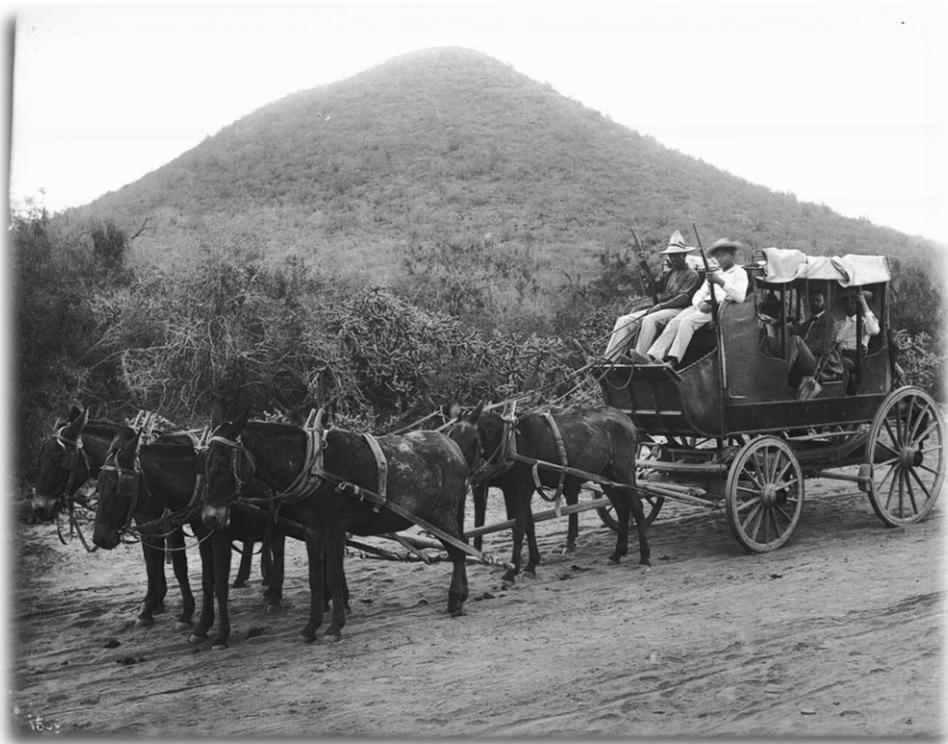


Fig. 3 Diligencia en el camino sobre el Río Yaqui 1908.

[www.aguas-abajo.blogspot]

Ejemplo de las diligencias del siglo XIX.

La más importante y conocida de estas líneas, era la que unía a la capital mexicana con la ciudad de Guadalajara, segunda en importancia durante el virreinato. Fue inaugurada el 1 de Marzo de 1794, sus coches eran tirados por “colleras” o pares que daban un total de doce mulas y con periodicidad mensual. Durante doce días se rendía jornada en Guadalajara, Zapotlán de los Tecuejes o Zapotlanejo, Cerro Gordo, Frías, Horcones, Irapuato, Celaya, Querétaro, San Juan del Río, Arroyo Zarco, Tula Huehuetoca y culminaba en la ciudad de México; parte de este camino tomaba la ruta del Camino Real de Tierra Adentro. (Serrera R. M. p. 253)

Además de las líneas regulares y públicas, muchos particulares poseían carruajes adecuados para recorrer grandes distancias por los caminos mexicanos. Una diligencia para un viaje de cincuenta leguas, debía llevar 60 o 70 mulas para remudar y había quienes incluso llegaban a acarrear 100 o 200 mulas, de las cuales sólo algunas tiran del carro y las demás acompañando para relevar a las cansadas. Aunado a las mulas, había que sumar los chocheros, mozos de mula, hombres de escolta y mulas de carga que llevaban los objetos que habían de necesitar los pasajeros. (Serrera R. M. p. 256)

La mayoría de los carruajes tenían tres grandes asientos, con capacidad para tres personas cada uno, con respaldos de cuero, movibles para comodidad de los pasajeros. A los lados, sobre las ventanillas tenían cortinas de cuero que se enrollaban o extendían según la conveniencia de los viajeros, para protegerse del polvo o de la lluvia. El cuerpo del carruaje descansaba sobre correas anchas sujetas por delante y por atrás a salientes de madera unidos a timones del mismo material que con cinchos se amarraban a los costados de las mulas. (Sánchez D. G. 1995. pp. 163)

A mediados del siglo XIX, las líneas de diligencias nacionales ya cubrían los principales itinerarios de la red mexicana, funcionando regularmente la línea México-Veracruz, México-Tepic, México-Morelia, México-Cuernavaca, México-Pachuca y México-Cuautla. La diligencia será el vehículo que caracterice las comunicaciones terrestres de transporte de pasajeros, y no es hasta el tercer

tercio de siglo, que cobra presencia el ferrocarril, dejando en desventaja a todas las rutas que tocaba, respecto al medio de transporte de tracción animal. (Serrera R. M. pp. 256-257)

II.2.3 La Arriería

La Arriería era el intenso y extendido transporte de carga a lomo de bestia, que debido a las condiciones de los caminos, era la única manera de acarrear los productos de la tierra, las mercancías y el comercio, permitiendo llevar cargas hasta los rincones más apartados del territorio nacional. Constituyó un importantísimo negocio durante el virreinato, no sólo para los que se dedicaban directamente, pues a sus expensas se desarrollaban un gran número de actividades como la talabartería, fustería, la fabricación de jarcias y la herrería, entre otras. Además, fue uno de los más importantes pilares de la economía mexicana durante gran parte del siglo XIX.

La recua era el conjunto de animales utilizado para el transporte de las cargas, se llamaba “hatajo” cuando la recua estaba integrada por mulas y “chinchorro” cuando se integraba por asnos. Estos animales constituían el motor del movimiento comercial y fueron el origen de numerosas fortunas. El ganado mular combinaba la longevidad, sagacidad, paciencia y temeridad del asno con la mayor alzada y velocidad del caballo. Son muchas las ventajas que posee la mula con respecto al caballo y el asno: “la inteligencia supera a la del caballo y es casi igual que la del asno; resiste mejor que aquel un trabajo duro y prolongado; precisa menos alimento y exige menos calidad; su etapa vital de utilidad comienza antes y termina después que en la especie equina; por lo general, come únicamente lo necesario; suele tener pocos accidentes; es sobria, soporta el hambre y las sequías y todo tipo de privaciones; resiste los climas cálidos y soporta los cambios de temperatura; padece pocas enfermedades, es lenta en el proceso de fatiga; se adapta a los cambios de altitud; sirve como bestia de carga, de tiro y de montura; su historia manifiesta que ha prestado servicios irremplazables en la minería, en el

transporte, en los ejércitos, en la paz, en la guerra, en las faenas agrícolas, en las montañas, en las estepas, en los desiertos; su paso es más vivo que el del buey; no requiere descansos frecuentes como el caballo, y no interrumpe su período de utilidad por gestación dada su esterilidad”. (Serrera R. M. p. 222)

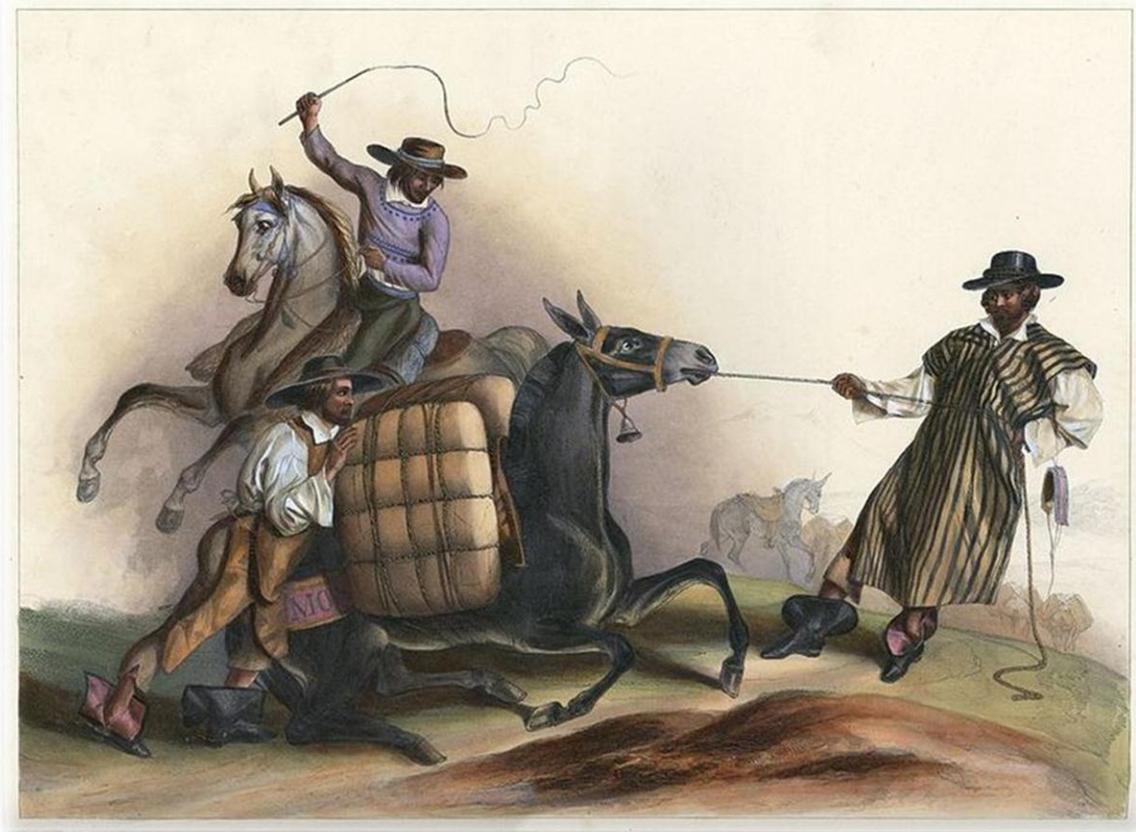


Fig. 4 Arrieros y mulas. Por Carlos Nebel. Siglo XIX.
[www.bicentenario.com.mx]

Los hatajos estaban integrados por grupos de diez mulas que en conjunto generalmente sumaban las 50 o 60, sin embargo, hubo grupos que llegaban a ser mayores, pero nunca pasaban las 200. Las mulas, además de representar una inversión de capital, eran el medio de trabajo y productoras de grandes ganancias; de tal manera que los arrieros eran muy cuidadosos con ellas y era muy raro ver a una de ellas lastimada, además, las mulas no olvidan los malos tratos, y el que se hicieran ariscas y pateadoras representaba un grave peligro para quien las manejara. Las mulas recibían una formación temprana, pues tendían a tomar

muchas mañas, inutilizándolas o haciéndolas peligrosas sin importar la fuerza y tamaño. Uno de los tratamientos eran los constantes masajes y fomentos que le endurecían el espinazo, evitando que se pandearan, después de esto estaban listas para recibir sus respectivas herraduras e ingresar en el transporte organizado de carga a gran distancia. Las bestias eran iniciadas con cargas livianas, pues esto les permitía adaptarse a las nuevas costumbres, adquirir el normal, constante y rítmico paso de toda la recua, evitando que el gran peso las cansara y las convirtiera en “echonas”. (Sánchez G. 1984. pp. 41-43)

Gerardo Sánchez afirma que eran muchos los malos modales que aprendían estas mulas y para cada uno de ellos, los arrieros tenían un nombre particular para llamarlas, entre estos estaban: las “echonas” o mulas que tiraban la carga; las “zorreras” que inflaban tanto la panza al momento que las cinchaban, que al ponerse en camino y volverla a su estado normal, el cincho se aflojaba y se les corría, para el cual el remedio era darles un pinchazo en las verijas al momento de cinchar que provocaba que el animal diera un fuerte pujido y frunciera la panza, momento que era aprovechado para cincharlas al máximo. De acuerdo a su posición en el grupo se les llamaba “rezagadas” a aquellas que se quedaban atrás, “galvanas” las de en medio y “chiqueadas” a las que iban adelante muy juntas de la yegua “caçonera”. Cuando una de ellas, por algún insignificante motivo o simple euforia primaveral se soltara salta que salta, con peligro de tirar la carga, se le castigaba con un calmante o “sobornal”, que con su debida carga de tierra ponía calma en el animal y le obligaba a volver a lo suyo que era caminar y caminar, dejando los retozos para el final de la jornada. (Sánchez G. 1984. pp. 43-44)

En el libro de Urzua podemos leer que la yegua “caçonera” era en gran medida la responsable del buen funcionamiento de las recuas de cualquier hatajo, tanto de alta alcurnia como las de baja, con el monótono y destemplado tintinear de una campanita cascada que llevaba sobre el pescuezo era el clarín de órdenes para el grupo animal. Ningún animal se atrevía a ponerse en marcha antes que ella, siendo imposible para los arrieros cambiar esta conducta y una vez que ella

arrancaba, entre pujidos, empellones y atropellamientos, aquella columna animal tomaba su acomodo habitual, con las consentidas junto a la caponera y todas en su acostumbrado lugar de la recua. Era tal el afecto y relación sentimental de la caponera con su recua, que si la caponera llegaba a perecer en camino, era tan sentida y llorada por su hatajo, que conmovía incluso los corazones de sus curtidos arrieros; la yegua más querida era aquella que se mostraba más grosera y ruda con su recua, empleando patadas, mordisco e indudablemente una serie de insultos en su idioma análogas a las de los arrieros; “yegua nueva, cencerro nuevo”, pues si esta moría o era sustituida por otra, las mulas se negaban a aceptar por un tiempo órdenes de otra y si la misma campanita era usada por otro animal, el sonido asociado a los gratos recuerdos despertaba en la recua violentas aversiones en contra de la nueva caponera que la portara, de tal suerte que la campanita cascada era enterrada en un lugar cercano al de la yegua. (Urzua O. R. 1979. pp. 57-59)

En general el personal que manejaba la recua era el siguiente: un arriero por cada grupo de 10 mulas, un cargador y un hatajador. El “cargador” era el jefe directo, representante personal del dueño de la recua y responsable de los animales y mercancías que se transportaban; daba órdenes y tomaba las disposiciones de los viajes; llevaba y administraba el dinero para los gastos del viaje, además de tratar con los mesoneros y comerciantes; era responsable de los valores obtenidos por las mercancías entregadas y las transacciones que eventualmente hubiera que hacer en el camino, pues se daban los casos de compraventas en los mismos caminos o mesones con las mismas mercancías que las recuas llevaban o traían; al terminar cada jornada de viaje se encargaba de revisar todos los aparejos y estar al pendiente de que se hicieran las reparaciones pertinentes; en caso de que algún animal perdiera una herradura, él era quien la reponía, cargando con todo lo necesario, como tenazas para desprender clavos viejos o mal puestos, escofina para redondear los bordos de las pezuñas, rodilleras de cuero que se colocaba en la pierna para apoyar la pata del animal, clavos de puntilla larga especiales para el caso y herraduras nuevas de diversos tamaños; además de todo era un hombre de campo, conocedor del medio, de los animales y del oficio, siempre prudente y

con la experiencia y autoridad necesaria para ejercer sobre los arrieros. (Urzua O. R. 1979. pp. 59-61)

El “hatajador” era la persona que se montaba sobre la yegua caponera y era encargado de cocinar para los arrieros, llevando otra bestia cargada con las cosas necesarias para ejercer su oficio; un barril de agua y una inmensa caja de madera cerrada con candado con la despensa y enseres de cocina dentro. Él y sus bestias eran los primeros en ser socorridos por los arrieros al llegar a cualquier paraje, bajándole la carga y atendiendo a sus animales, con la intención y en espera de que él no se ocupara de cosa alguna que no fueran sus ollas y cazuelas. Un ejemplo del menú preparado para los arrieros eran las tortillas, más bien sopos grandes y gruesos abiertos en toda su extensión, rellenos de frijoles bien fritos con longaniza o chorizo, chiles, queso y café negro bien caliente. La comida de los arrieros, aunque pareciera práctica, era bien pensada, pues era abundante, buena y rápida; por regla general la comida debía de ser grasosa, facilitando y acelerando la pronta evacuación de sus necesidades fisiológicas, pues hay que tomar en cuenta que una vez puesta en marcha la recua no esperaba por nadie. (Urzua O. R. 1979. p. 61)

Gerardo Sánchez nos informa que otro de los tantos peligros que tenían que sortear los arrieros, además de los malos y polvorientos caminos, y sin mencionar las inclemencias del clima, eran las bandas de asaltantes que los espiaban para quitarles el dinero, las mercancías e incluso la vida. Los grupos de arrieros se veían acompañados de varios perros e iban armados, para así poder hacer frente a cualquier ataque; además, varios hatajos partían al mismo tiempo, formando grandes grupos de más de mil animales. Partían todos juntos y armados, pero sobre todo encomendados a la sombra de San Pedro, “Líbrame Pedro divino, por tu caridad y amor, hoy salgo al camino, gran apóstol del Señor. Cuando ya al camino salga, y me asalte un malhechor, ahí tu nombre me valga, en el nombre del Señor”, esta era una oración que llevaban consigo en el sombrero o en alguna bolsita colgada en el cuello a manera de reliquia. Impresores pueblerinos hacían

su agosto con las impresiones de oraciones y estampitas del santo protector de los caminantes y arrieros. (Sánchez G. 1984. pp. 43-44)

En general, los encuentros con partidas de forajidos que más o menos organizados bajo alguna bandera política o partidista y que vivían al margen de la ley constituida por el gobierno del momento, eran problemas arreglados en las altas esferas; de tal modo, que los dueños de las recuas y jefes de estos grupos llegaban a acuerdos, comprándoles salvoconductos, protección o simple disimulo. Y en similitud, el tratamiento con los bandidos, era solucionado por el responsable de la recua, que haciendo amistad con los jefes de ellos, se arreglaban con insignificantes regalos de la mercancía que llevaban, como cigarros, queso y alguna otra cosa que estos necesitaran para su sustento; todo quedaba entre bromas y eran considerados obsequios y no pillerías. Otra de las grandes preocupaciones y no menos importante, era la “espantada” de alguna bestia, pues implicaba un inminente peligro, ya que el terror podía ser transmitido a los demás animales y por fin a toda la recua. (Urzua O. R. 1979. pp. 74-75)

Las jornadas de camino comenzaban al despertar del día, alrededor de las ocho de la mañana, terminando cerca de las dos o tres de la tarde, los parajes de descanso estaban por costumbre señalados en algunos poblados, a veces en el campo o en alguno de los mesones que había establecidos a lo largo de los caminos. Muchas fondas y mesones florecían a lo largo de las rutas comerciales, dependientes en su mayor parte del tránsito de los arrieros. Al llegar a algún paraje al final de la jornada, las bestias eran descargadas y liberadas de sus aparejos, acomodándolos alineados en los corredores o a la sombra de los árboles para revisarles el lomo uno a uno, cualquier herida, utilizando para su curación dos o tres aplicaciones salmuera caliente adicionada de algunas hierbas de la farmacopea arrieril. Posteriormente se ocupaba el resto de la tarde en la inspección de los aperos, en especial de los aparejos, que eran abiertos para removerles el relleno de zacate apelmazado durante el viaje por el peso de la carga. (Urzua O. R. 1979. pp. 61-62)

Una vez desmantelada la recua, las bestias eran guardadas en un potrero cercano, donde pastarían y descansarían toda la noche. En caso de no haber pastura fresca, se debía conseguir rastrojo con el mesonero. El negocio de los mesones era el cobro por las raciones de alimento de los animales, pues el techo ofrecido para los arrieros y las mercancías, no costaba nada; no siendo lo mismo para otros viajeros, quienes sí tenían que pagar por el hospedaje, la comida y el forraje para sus animales. Además de estos servicios, en algunos mesones se podían encontrar la venta de frutas y mercancías de la región, bebidas, alquiler de bestias para remuda y los servicios de guías o mozos. (Sánchez G. 1984. p. 50)

Las preparaciones para la nueva jornada comenzaban hora y media antes de partir, la actividad se iniciaba dando una buena ración de maíz a las bestias, servida sobre un pesebre portátil de jarcia de cuatro o cinco metros de largo que era cargada por el hatajo; el pesebre era colocado entre unas cabrillas y restirado por los extremos con cuerdas fijadas a estacas. Posteriormente a grito de los arrieros, los animales se alineaban educadamente para ser cepilladas y comenzar con la tarea de enjaezar. Esta última operación se desarrollaba de a dos arrieros por animal, en la cabeza se le ponía una gamarra, que era una rienda simbólica que le hacía sentir al animal que ya estaba en servicio; se cubría el lomo con un pedazo de lona bien recortado a la medida para evitar el paso del sudor, encima la “carona” o especie de suadero de yute ribeteado con cuero y lona, un elemento de lujo era el bordado con grandes letras del nombre del animal que los usaba; sobre este iba el aparejo de cuero relleno de zacate desmenuzado, todo sujeto con una ancha cincha de ixtle con argolla aun extremo para unirla al otro. Así la bestia quedaba lista para montar la carga y colocarle una faja de cuero llamada “tapajo”, que era decorada según los gustos artísticos de cada arriero. (Urzua O. R. 1979. pp. 62-63)

El camino se iniciaba en medio de una gran variedad de chiflidos, gritos y palabrotas de los arrieros, acomodándose a por los lados y a lo largo de toda la columna de animales, revisando todos los detalles, como el buen andar que aseguraba la buena posición de la herraduras, ningún cabo de sogas suelto, ni

tarrias y retrancas que se corrieran. Por rotación uno de los arrieros iba al final, cuidando que no se perdiera el ritmo y no hubiera rezagos. En caso de alguna descompostura, vergüenza de quienes la acomodaron, se hacía a un lado el animal y entre dos arrieros la arreglaban para alcanzar rápidamente al grupo de animales que no se detenía. (Urzua O. R. 1979. p. 63)

Existían también las mulas de silla, que recibían una formación similar a la de los caballos, aunque su educación era más fácil que la de estos, el montador sólo se contentaba con que tuvieran buena rienda y andadura, evitando también que fueran respingonas y testaduras, pues eso representaría un constante peligro. A solicitud de los interesados, es decir, sin alguna periodicidad, se podían realizar corridas de recuas para llevar pasaje, pues presentaban toda la seguridad y comodidad necesaria para montar a todo tipo de personas. Las jornadas de este tipo de recuas eran más largas, pues los viajes empezaban entre 4 y 5 de la mañana, para terminar a las 4 de la tarde. Su andar era más lento y se tenían más interrupciones a lo largo de la ruta. (Urzua O. R. 1979. pp. 68-69)

El promedio para una carga normal que llevaban las bestias, era de doscientos kilos, y el flete se cobraba a 50 centavos el día; siendo el costo de cada animal cerca de los 60 pesos. Cada arriero ganaba 25 centavos libres por jornada, pues por la empresa corrían los gastos de sus abundantes, buenas y grasosas comidas. (Urzua O. R. 1979. p. 64)

Podemos decir también que, además de transportar las mercancías, los arrieros eran portadores de buenas y malas nuevas; haciendo mención a su participación en los levantamientos bélicos y sociales, pues podían dar informes sobre los movimientos del enemigo. La arriería empieza a ver su decadencia a finales del siglo XIX, por la introducción de las vías férreas y ferrocarriles, relegando disminuyendo su área de trabajo e impactando fuertemente en las regalías obtenidas del negocio. (Urzua O. R. 1979. p. 51)

II.2.4 Otros tipos de viajeros

Urzua, dice que también existían los viajeros viandantes y solitarios, siempre presurosos y con morral al hombro, los cuales abandonaban los senderos ortodoxos, para cruzar las subidas y bajadas, para salir más adelante. Su transcurrir era firmado con un sinfín de senderitos y veredas en las laderas que eran de uso exclusivo de los peatones. Existía también el comercio ambulante, el cual era constante y se veía representado por dos o tres asnos que avanzaban perezosamente, seguidos de un amo que incansablemente los azotaba de palabra y obra, esperando paciente llegar al próximo caserío para extender su humilde mercancía en el suelo de una plaza o a la sombra de algún árbol; el ambulante surtía a los pueblos y rancherías de todas las pequeñeces insignificantes pero necesarias en el hogar que eran seriamente descuidadas por los demás comerciantes. El ambulante se constituía del tráfico de objetos de los mismos pueblos por donde pasaban, frutas y legumbres de la tierra, transportando su actividad de un lugar a otro en un interminable peregrinar. (Urzua O. R. 1979. p. 69)

Además de estos humildes transeúntes, encontrábamos también a los ricos hacendados, pudientes comerciantes y funcionarios de gobierno, que por su situación económica ponían un toque de distinción en aquel fluir de vida humana y animal. Estos venían siempre acompañados por uno o más de sus criados o peones. Su vestimenta y atuendo no dejaba duda de la condición social del jinete, pues además de los finos cueros bordados en plata, de este mismo metal eran las espuelas, el freno, la barbada, las cadenillas, los refuerzos de los estribos y resguardos, así como los chapetones de la teja y la cabeza de la silla. No era raro el que los arrieros, sombrero en mano hicieran brecha entre sus mulas para dar paso a la singular cabalgadura de aquel caminero. (Urzua O. R. 1979. pp. 69-70)

El correo era otro de los transportes, que no menos importante, movía la mercancía de los sentimientos, negocios y noticias. Los carteros eran empleados federales, sin embargo no se limitaban a llevar y traer cartas, pues eran amigos que arribaban a los pueblos con noticias de boca, saludos y encargos de la

mayoría de las personas. El correo repartía amistad y encarnaba las relaciones humanas de los grandes y pequeños pueblos por donde pasaba su ruta. (Urzua O. R. 1979. pp. 72-73)

De esta manera quedan explicados los antecedentes y las formas de transporte que marcaron e imperaron durante gran parte de la vida virreinal y que persistieron durante casi todo el siglo XIX. Mismos transportes que constituyeron las vías por las cuales transitó el desarrollo y progreso de la nación, siendo el motor de su tambaleante pero en constante crecimiento económico. El panorama de las comunicaciones en el Estado de Michoacán, no distaba mucho de la del resto del país, pero tenía la desventaja de no caer dentro, pero sí a un pie, de los grandes ejes camineros de la república mexicana, y cuyas particularidades se verán en el siguiente capítulo.

III. Principales Rutas en el Michoacán del Siglo XIX

En este capítulo se presenta todo lo referente a la conformación de los caminos del estado, con sus zonas de importancia cargadas hacia la capital y noroeste del estado, además de las zonas de influencia del cruce del camino México-Morelia; también se muestra el negocio de la arriería en el estado, teniendo como mayor exponente a la región de Cotija, población de la cual partían periódicamente cientos de hatajos hacia diversos puntos del país, incluso alcanzando Centroamérica algunos de ellos; dentro de los apartados 3, 4 y 5 mencionamos las diversas acciones por parte del gobierno y la sociedad, en materia de economía, política, proyectos y legislación, en torno a los caminos del estado; y se finaliza el capítulo con la interpretación de una publicación de itinerarios y derroteros, de los cuales se rescataron los referentes al estado y se elaboraron mapas esquemáticos que los representaran espacialmente.

III.1 Estructura de la Red Caminera

Tal como lo relata Orépani García, el corazón del mundo tarasco se encontraba en la región del lago de Pátzcuaro, sin embargo, muchos de estos centros de población indígena fueron perdiendo importancia. De esta manera a fines del siglo XVI el centro político, económico y social de la provincia había dejado de ser Pátzcuaro y se traslada a Valladolid. La red caminera de origen prehispánico inicialmente ampliada, fue paulatinamente desplazada en importancia por los caminos de creación Novohispana, incrementándose la comunicación con la región actual de Guanajuato y la capital mexicana, formándose el verdadero esqueleto de la red caminera de Michoacán que prevalece más allá del siglo XVIII; la primera sirvió como base para la evangelización y la segunda buscaba la comunicación hacia el norte donde se encontraban los principales centros mineros de la Nueva España. (García R. O. 2000. pp. 30-31)

Otros dos puntos que adquieren importancia durante el período virreinal y hacia donde se busca la expansión de la red, son: Acámbaro, que tenía comunicación por buen camino con Querétaro; y Chilchota, como paso hacia el Occidente,

región de suma importancia en el desarrollo económico de la Nueva España, y que se junta con el camino real que iba al reino de la Nueva Galicia y el de la Villa de Colima. (García R. O. 2000. pp. 33-34)

A pesar de la importancia y el buen estado de los caminos hacia el norte, la región con más atención era la que rodeaba a la capital del estado y conforme se alejaban de esta, iban desmejorándose. La ruta que poseía los mejores caminos y los más transitados era la que comunicaba la región central de Pátzcuaro y Valladolid, con rumbo hacia la ciudad de México. En el lado opuesto, los caminos hacia el sur, eran escasos y con mayores dificultades, como los que iban hacia Pinzándaro y Zacatula. Y es desde esta época, que se conforma la estructura caminera del estado, con sus zonas de mayor y menor importancia, quedando definidos también los lugares marginados de toda la época y virreinal. (García R. O. 2000. pp. 34-35)

Azevedo afirma que el desarrollo de esta red también queda plasmado en la configuración urbana de la ciudad de Morelia, con sus dos grandes ejes: Oriente-Poniente con la ramificación del Camino Real México-Guadalajara y el eje Norte-Sur por el camino que va a Guanajuato por Cuitzeo y hacia la tierra Caliente por Tiripetio. (Azevedo S. E. M. 2011.)

Juvenal Jaramillo nos dice que parte de las mejoras que se derivaron de las ideas de la ilustración y en las cuales se sustentaron los proyectos camineros impulsados por el virrey II Conde de Revillagigedo, es el establecimiento de las intendencias en la Nueva España, que con la Real ordenanza de intendentes, ordena que sus delegados mantuvieran “bien reparados los puentes y compuestos los caminos públicos de sus respectivos términos”. También aquí se da la instrucción de que se buscara la manera y las personas adecuadas para que colocasen en los cruces de caminos “un madero levantado y fijo” con una tarjeta que indicara hacia donde conducían las vías y si se trataba de caminos de herradura o de rueda. (Jaramillo J. M. J. 2000. p. 67)

A finales del siglo XVIII, uno de los intendentes de Michoacán, Felipe Díaz de Ortega, se caracterizó por preocuparse especialmente de todas las obras públicas. Gracias a él las calles del centro de Valladolid fueron empedradas, se iluminaron algunas esquinas principales y se introdujo la recolección y saca de basura por un carretonero. De la misma manera, se reconstruyeron los puentes que unían a la ciudad con las principales salidas: a México el puente de Guaparitío, a Pátzcuaro el de Chichácuaro y a Santa María el de Santa Catarina. Solicitó también al virrey que le enviara un ingeniero capacitado para emprender de manera seria, formal y con buena operatividad, la misiva del virrey de mejorar los tramos del camino a Toluca. El ingeniero nunca llegó y el único que se encontraba en Valladolid se encontraba en la cárcel acusado de contrabandear mercancías. Sin embargo, los trabajos de reconocimiento de los diferentes tramos se inició en Marzo de 1794, con el auxilio de las autoridades locales, que incluso aportaron capital de sus propios bolsillos para las mejoras carreteras. La respuesta a este proyecto fue de diferente intensidad en las diferentes zonas y aunque se logró comunicar a la capital michoacana con Toluca, el camino fue irregular y con algunos pasos peligrosos, siendo casi intransitable en época de lluvias. (Jaramillo J. M. J. 2000. pp. 66-67)

Ante el relativo fracaso de los proyectos de comunicación ilustrados por el heterogéneo interés de la población y gobernantes, además de la inminente llegada del movimiento de Independencia, muchos de estos proyectos se ven mermados o desechados. El nuevo régimen liberalista del siglo XIX, rescata algunos de estos proyectos y desecha algunos más, sin embargo, estos construyen las bases para la modernización de las obras y comunicaciones carreteras de aquella nueva etapa. (Jaramillo J. M. J. 2000. p. 71)

III.2 Michoacán y la Arriería

Gerardo Sánchez afirma que, la arriería, al igual que en el resto de la república, era el principal medio de transporte en el Michoacán del Siglo XIX, hacía posible el intercambio de productos entre la tierra caliente, la costa con las tierras frías y templadas más ubicadas al norte del Estado. Sin mencionar el comercio con el exterior del estado. Los productos que fundamentalmente se movían por la arriería eran el azúcar, aguardiente, almidón, arroz, ajos, anís, alpiste, café, cacao, cal, camarón seco, cebada, cominos, frijol, garbanzo, harina, oro, plata, ropas, vaquetas y vinos. (Sánchez G. 1984. pp. 46-47)

Los productos movidos por la arriería dependían de la región, así de la región Costa y Tierra Caliente salían el añil, arroz, cuero, frutas, plátano pasado, queso y sal; en el occidente un gran número de productos agrícolas y ganaderos, que los arrieros llevaban a los mercados de dentro y fuera del estado; los arrieros zamoranos y de Purépero llevaban al centro y norte del país, garbanzo, piloncillo, sebo, lana y cueros; los cotijeños utilizando más de 1300 mulas transportaban mercancías a Jalisco, Guanajuato, México y Veracruz, algunos de ellos llegando hasta Tabasco, de donde regresaban con cargas de cacao que distribuían en los mercados del centro y occidente del país; los terracalenteños sacaban de la hacienda de la Huerta en el municipio de Apatzingán, queso que vendían en Uruapan, Morelia, Colima, Guadalajara, San Luis Potosí, Chihuahua y Paso del Norte, llevando también cargamentos de arroz, añil y piloncillo a Morelia, La Piedad, México, y Guadalajara, introduciendo a cambio sarapes, mantas, velas, papel de oficina, clavos, herramientas agrícolas y zapatos; los de Ario de Rosales y La Huacana, trasladaban productos agrícolas entre las haciendas de Pátzcuaro, Morelia y algunos pueblos de Guerrero, además se ocupaban de fleteros para los productos del diezmo, que llevaban a las bodegas ubicadas en la cabecera parroquial. (Sánchez G. 1984. p. 47)

Gerardo Sánchez también nos afirma que Cotija fue el centro más importante de la arriería empresarial, llegando a haber cerca de doscientos hatajos que salían ordinariamente cada seis meses, sus andanzas enfilaban para comerciar rumbo

Veracruz, Tabasco y Chiapas; algunos de estos llegaban incluso a cruzar hacia Guatemala y países de Centroamérica. (Sánchez G. 1984. p. 48)

Los asaltos eran frecuentes en la mayoría de los caminos, pero destacan al interior del estado las regiones serranas de Pátzcuaro, Uruapan y Tierra Caliente. (Sánchez G. 1984. p. 49)

Una vez que se implementado el sistema ferrocarrilero a finales del siglo XIX, gracias al crecimiento en la producción arroceras de Lombardía y Nueva Italia, la arriería quedó relegada a la zona de Tierra Caliente y la Costa, transportando grandes volúmenes de carga a la estación de ferrocarril de Uruapan. (Sánchez G. 1984. p. 51)

III.3 Economía y Política Caminera

En las siguientes páginas se presenta información del ensayo titulado “Los Caminos de Michoacán Durante el Siglo XIX: 1824-1868.” por Jaime Hernández Díaz, quien nos dice que, a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX, el sistema de producción agrícola y ganadera, integrante muy importante de la economía del estado, estaba sustentado en las haciendas, que además tenían el control sobre el uso del agua. De acuerdo al censo realizado por el virrey II Conde de Revillagigedo, la intendencia de Valladolid contaba con 426 haciendas, 1243 ranchos y 266 pueblos. Michoacán contaba con las condiciones naturales favorables para la producción de granos como el maíz, trigo, frijol, garbanzo y chile, productos de gran demanda y objeto de consumo de la mayoría de la población. Contaba también con el cultivo y procesamiento de productos de carácter altamente comercial, como el azúcar, añil y una amplia variedad de frutas. (Hernández D. J. 2000. pp. 82-83)

Hacia el centro norte se encontraban las haciendas más importantes en la producción de granos. En Zitacuaro, Tacámbaro, Jiquilpan, Taretan, Apatzingán y Coahuayana, es decir, la Tierra Caliente michoacan y algunas de clima templado,

en sus haciendas y ranchos, explotaban productos como el azuñar, añil y algodón. (Hernández D. J. 2000. p. 83)

Las actividades económicas del estado estaban principalmente enfocadas en la actividad agroindustrial, pues en minería no alcanzaba a rivalizar con los principales centros productores del país, que encontramos a lo largo del Camino Real de Tierra Adentro, es decir, Guanajuato, Zacatecas, Pachuca, Taxco, entre otros. Sin embargo la actividad minera tuvo su relativa notoriedad, pues se contaba con los reales de mina de Tlalpujahuá, Angangueo y Oztumatlán; así mismo, cobran fama los yacimientos de hierro de Coalcomán, misma que levantó gran interés del gobierno español para su explotación. (Hernández D. J. 2000. p. 83)

La situación geográfica de Michoacán y su posición con respecto a los ejes conformados alrededor de los principales centros mineros del país, le permitió tener una significativa relación agrícola y comercial con los mismos. Así pues, los caminos de la capital hacia Morelia, ya desde el virreinato eran considerados ramificaciones del camino real. (Hernández D. J. 2000. pp. 83-84)

Más allá de los caminos que comunicaban a Valladolid con la ciudad de México, Michoacán recibe al siglo XIX con una escasa red de caminos aceptables, y si el camino que iba hacia la capital tenían muchas deficiencias, los caminos hacia el interior del estado estaban en aún peores condiciones. El historiador José Bravo Ugarte, describe la dramática realidad de los caminos: “los caminos son embarazosos para transitarlos. Los pedregales, lodazales, barrancos y cuevas son muy frecuentes y en los ríos y arroyos de alguna consideración no se haya más que algún puente, agregándose que los aguajes suelen estar a largas distancias y los arrieros se ven precisados a andar dos jornadas regulares en un día o extraviar el camino por parajes peligrosos de mucho rodeo”. (Hernández D. J. 2000. pp. 84-85)

El nuevo gobierno independiente, comenzó su vida con grandes expectativas, creyendo en la posibilidad de un rápido crecimiento económico, esto con bases en

las grandes riquezas naturales que poseía el estado, pero contrastante con el gran atraso que imperaba, atribuyéndoselo al sistema económico de la dominación española, agravado aún más por la guerra de independencia. En los 40's del siglo XIX, el gobernador del estado don Melchor Ocampo decía los siguiente: "Los michoacanos podemos decir con más propiedad que no hay invierno en el Estado, y que en un gran número de sus pueblos, la primavera se conserva no alternativamente sino constantemente todos los grados de calor y humedad que forman los verdaderos climas y vegetales, posee Michoacán: su flora es una de las más ricas del mundo: su suelo puede mantener no solo todas las producciones posibles del reino vegetal, sino que tiene los más útiles metales. Fierro, plata, cobre, oro, plomo, estaño, tienen en el Estado criaderos inmensos el algodón y el añil; el cacao y la vinilla; la caña dulce y el café; el arroz y el plátano; el maíz, el trigo, el frijol, el pimiento, la cebada y cuantos menudos artículos necesita el grado de nuestra civilización, se dan en nuestras tierras con perfección y abundancia; rara es la fruta tropical o europea que no se presente en nuestros mercados, o se vea en nuestros jardines... Michoacán sin embargo es pobre". (Hernández D. J. 2000. pp. 87-88)

Independientemente de sus diferencias ideológicas, la gran mayoría de los gobernantes de la primera mitad del siglo XIX coincidían en la necesidad de renovar el sistema carretero, o por lo menos, de restaurar los puentes y calzadas de las principales poblaciones. Las acciones materiales y legislativas estuvieron encaminadas hacia: la reactivación a través de mejoras materiales de los caminos de herradura existentes; la apertura de nuevos caminos que unieran con los estados vecinos, como Guanajuato y Jalisco, así como la mejora del camino que unía a Morelia con la capital del país, además de la búsqueda de un puerto de salida al mar, pues se había perdido la administración del de Manzanillo; también se creó un organismo gubernamental encargado exclusivamente de las actividades relativas a los caminos. (Hernández D. J. 2000. pp. 89-90)

En 1867 aparece en un periódico semioficial del estado, llamado "Constitucionalista", la publicación de Othón Engelbert Joseph Clemens Wilhelm

Von Brackel-Welda titulada “Michoacán y la Introducción de Mejoras”. Dentro de la crítica subraya: “Bajo el nombre de vías carreteras comprendemos y veamos aquí perdonada esta explicación material, no esos trozos de terrenos que en tiempo de secas sólo se pueden pasar envueltos en una nube de polvo, y que en tiempos de las aguas se transforman en intransitables lodazales, a los cuales por mera burla debe haber puesto un satírico republicano, ese nombre de caminos reales, esa revoltura de peñascos y piedras, esas subidas y bajadas rápidas que hacen que cada cristiano antes de ponerse en camino, se crea obligado a formular su testamento...”. Los caminos de Michoacán deberían construirse de regular anchura, formando calzadas, formando una red de caminos carreteros que abriera al progreso los ricos valles y serranías del Estado. Además en la publicación se proponían cinco rutas: Río Balsas-Toluca, Apertura de un puerto en Maruata y unirlo con la región de La Barca y La Piedad, Zitácuaro-Morelia, Coalcomán-La Piedad-Zamora y la ruta Morelia-Guanajuato. Lo anterior relacionaba todos los distritos de mayor importancia y los ponía en comunicación con la capital y el litoral costero. Condiciones que fueron alcanzadas sólo hasta la llegada del ferrocarril. (Hernández D. J. 2000. pp. 102-104)

III.4 Los Proyectos de Comunicación

En el ensayo titulado “Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México 1850-1874”, Alfredo Uribe nos señala que el siglo XIX y la vida de la nueva república recibe y da pie a muchos adelantos en materia de comunicaciones. Tal es el caso de la llegada de las primeras ideas en materia ferroviaria en los años de 1824 y 1825, aunque el primer tramo de 11.5 km entre Veracruz y El Molino queda terminado hasta el año de 1850, pero esto marca el levantamiento de insalvables obstáculos para el progreso en general. (Uribe S. J. A. 1999. p. 44)

En búsqueda de la reactivación y mejoramiento del tráfico comercial interoceánico, surgen un sinnúmero de propuestas, entre ellas: la del Istmo de Tehuantepec en 1821;

y el de la navegación sobre el Río Mezcala-Balsas desde Tlaxcala en el centro del país hasta su desembocadura con el Océano Pacífico en 1840, de la cual estuvo muy interesado el gobierno de Puebla, quien incluso estuvo dispuesto a financiar una expedición para verificar la factibilidad de tal proyecto. Michoacán saldría muy beneficiado en el proyecto de navegación del Mezcala, sin embargo, las condiciones políticas y económicas no le permitieron involucrarse en ese momento en el proyecto. (Uribe S. J. A. 1999. pp. 46-47)

Colima pertenecía al estado de Michoacán, transformándose en distrito en el período de 1838-1848. Y más adelante, en 1857 pasa a ser Estado Libre y Soberano. Por estos años, en 1849, queda formado también el estado de Guerrero, compuesto por territorios de Michoacán, Puebla y el Estado de México. Lo anterior resta a Michoacán cerca de 120 km de franja costera, perdiendo también el control administrativo del puerto de Manzanillo y quitando al Estado de México su única salida al Mar. (Uribe S. J. A. 1999. p. 44)

La pérdida de Colima y su puerto, hizo evidente la débil integración económica y comercial entre la Costa y parte de Tierra Caliente con las tierras frías y templadas de la porción norte de Michoacán. La gran mayoría de la población y caminos carreteros estaban enclavados hacia el centro del país, colindantes con los estados de México, Querétaro, Guanajuato y Jalisco. El sur michoacano, junto con algunas porciones de México y Guerrero permanecían poco habitados y prácticamente aislados. (Uribe S. J. A. 1999. pp. 47-48)

Durante la invasión norteamericana, en 1847, cobra aún más interés nacional la vía México-Morelia-Guadalajara. Corriendo los caminos transversales con menos suerte, pues la dificultad del terreno y la carencia de recursos públicos y privados no permitió su apertura o mejora, en especial, todos aquellos que vía Pátzcuaro, Uruapan y Apatzingán, trataban de atravesar la sierra para alcanzar la costa y acercarse al puerto de Manzanillo; así también, aquel que iba de Morelia a Tacámbaro, después ramificándose en Etucuarillo para buscar el mejor derrotero para alcanzar las zonas de influencia comercial de Zihuatanejo y Acapulco, cruzando el río Mezcala. (Uribe S. J. A. 1999. p. 48-49)

También en esta época cobran importancia los depósitos de hierro del distrito de Coalcomán, siendo motivo de muchas especulaciones y proyectos para su explotación. La idea era fundir los rieles de hierro que serían utilizados para los ferrocarriles de los Departamentos centrales, que para entonces se importaban de Europa, la producción esperada incluso permitiría su exportación por mar hacia los mercados extranjeros, significando la salvación económica del estado. Relacionado al proyecto, también estaba la apertura de un puerto en Maruata, que permitiera el embarque de cargas de algodón, hierro y carbón de piedra abundantes en la sierra. Los proyectos anteriores no lograron llevarse a cabo y la intervención francesa 1862-1867 agravó aún más la situación y las condiciones para su desarrollo. (Uribe S. J. A. 1999. pp. 46-54)

El 10 de Septiembre 1868, en una carta hacia el gobernador Justo de Mendoza, se presenta quizás la más ambiciosa propuesta para el desarrollo de las comunicaciones, esta retomaba las ideas de navegación del río Mezcala. Dentro de esta propuesta se recomendaba al gobierno la formación de una sociedad o empresa con un capital de 100,000 pesos, dividida en 1000 acciones de 100 pesos. La idea era arrancar con la canalización del río e impulsar el establecimiento de un puerto en Petacalco, Gro., en la barra del Río de las balsas o en Maruata. La propuesta fue ampliamente respaldada por la prensa nacional y por algunos diputados, pues establecida la navegación del Mezcala y terminada la línea férrea de Veracruz a la capital mexicana, no faltarían inversionistas para el ferrocarril de Tlalpan a la orilla de aquel río, culminándose y lográndose una comunicación fácil, rápida y cómoda para el comercio interoceánico. (Uribe S. J. A. 1999. pp. 56-57)

En 1869 el Congreso de la Unión aprueba la iniciativa del gobierno por convertir el río Mezcala en vía general de comunicación, desde el Balsas hasta el Pacífico. Inmediatamente, el 7 de Febrero de 1870 se forma la comisión científica precedida por el ingeniero Roberto Gorsuch para analizar a fondo la factibilidad de hacer la arteria fluvial navegable. Los estudios se realizaron entre Marzo y Junio, antes de poder realizar un informe detallado, la comisión adelanto la noticia de que el río no

era navegable. La noticia se propago rápidamente por todo el país, suscitando una acalorada polémica nacional sobre la validez de los estudios realizados y recurriendo a revisar los informes que de anteriores estudios apuntaban lo contrario. Fue hasta el 16 de Enero de 1871 en que Goursuch dio a conocer públicamente el informe de los estudios realizados, concluyendo que “no bastarían todas las rentas de la nación durante algunos años para hacer del río una vía navegable” y daba la recomendación de construir puentes, presas y represas a fin de aprovecharlos para recoger las mercancías locales y reunir las en los centros de tráfico y embarcarlas por algún ferrocarril. (Uribe S. J. A. 1999. pp. 57-59)

De esta manera, el impulso en el desarrollo económico del país, queda a la merced del mejoramiento de las vías terrestres de comunicación y la cada vez más presente introducción de la tecnología del ferrocarril.⁹

El Porfiriato es un período caracterizado por la explotación intensiva de recursos naturales, bosques, minas y tierras productivas, sacando la madera con yuntas del corazón de la meseta tarasca utilizando muchos de los antiguos caminos prehispánicos y virreinales para llevarlos a la estación del ferrocarril. El gran movimiento de personas y bienes ahora se realizaría por medio del ferrocarril. La actual red ferroviaria le debe gran parte de su longitud al desarrollado en este período, pues llegó a tener cerca de los 20,000 km.

III.5 Legislación Michoacana. (1824-1877)

Dentro de la “Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Circulares Expedidas en el Estado de Michoacán” por Amador Coromina, encontramos registradas varias acciones del gobierno estatal y federal que buscaban dar impulso al mejoramiento y ampliación de la red de caminos del estado. En la sección de anexos se encuentra la recopilación textual de todas estas leyes, decretos, reglamentos y circulares referentes al tema de los caminos. A continuación se presenta una síntesis con fines demostrativos, pero también

invitamos a la lectura textual de la compilación en la sección de anexos, por omisión de detalles.

La primer ley a la que se hace mención, después de instaurado el nuevo gobierno es la del 17 de Diciembre de 1827, que establece los peajes y exenciones para el puente Zinzongo, cerca del actual Ario de Rosales, destinando lo colectado al sustento de algunos presos producto del movimiento de independencia, y el resto se destinaba a la compostura y conservación del mismo puente y camino. (Coromina A. 1886. Tomo III)

Posteriormente en la década de 1830, el 7 de Noviembre de 1833, se da autorización al Gobierno del estado para que contrate la apertura y mejora de sus caminos al mejor postor, previa convocatoria publicada en los periódicos locales y debiendo asegurarse antes de cerrar contrato, la asignación a quien ofrezca el derrotero con mayores ventajas. El 26 de Octubre de 1837 se decreta una tarifa de peajes para el puente de La Piedad, con el fin de reintegrar lo gastado por los empresarios e indemnizar al Ayuntamiento por la pensión que cobraban por el servicio de canoas. (Coromina A. 1886. Tomos VI y VIII)

Par la década de 1840 tenemos el 21 de Mayo de 1840, el establecimiento de peaje para la compostura y mejora de la calzada construida del pueblo de Pátzcuaro al de Santa Clara, así como el desglose de las tarifas adoptadas;. El 15 de Enero de 1841, se manda la apertura de un nuevo camino carretero que facilite la comunicación y el tráfico entre los departamentos de México y Jalisco, los puntos que debía tocar eran los siguientes: el Río de la Barca, Zamora, Morelia, Irapeo, Tajimaroa, las Trojes de Angangueo y Laminillas; así también se hablaba de la conformación que debía tener la sociedad que financiaría la obra así como las utilidades que se tendrían por la imposición de un peaje; este camino no se llega a construir, pues posteriormente se deroga dando prioridad al que pasaba por Ucareo y Maravatío para llegar a Toluca. El 5 de Febrero de 1842 se habla de las previsiones y acciones que deberá tomar la empresa de la compostura y mejoramiento del camino Morelia-Toluca, ordenando la fundación de una

población en la medianía o en el lugar donde más comodidad se de a los pasajeros que hagan dicho viaje. (Coromina A. 1886. Tomo VIII)

De igual forma, el día 4 de Julio de 1845 se establecen tarifas de peaje para la construcción de un puente de cal y canto sobre el Río Grande a orillas del pueblo de Tuxpan, así como el reglamento que indica las acciones por las que se deberá regir la administración y cobro de dichos peajes. El 18 de Agosto de 1845 se cesa la imposición del peaje al camino entre el Pueblo de Pátzcuaro y Santa Clara impuesto apenas 5 años atrás. El 24 de Octubre de 1845 se establece un peaje para la construcción de un puente sobre el Río Duero a orillas de la ciudad de Zamora, con sus respectivas tarifas. El 4 de Julio de 1846 se manda el establecimiento de la Junta Directora de Caminos del estado, encargada de promover la apertura y reparación de puentes y caminos, el establecimiento de las tarifas de peaje, la recaudación y distribución de los fondos obtenidos por los mismos peajes; de la misma manera se establecen tarifas máximas que podrán establecerse en las garitas de cobro. El 23 de Julio de 1846 se establece el peaje para la reparación mejora de la carretera que une a Morelia con la capital de la República. El 1 de Julio de 1847 se da la autorización a las condiciones que ofrecen los empresarios de la compostura y conservación del camino Morelia-Toluca. (Coromina A. 1886. Tomos XVIII y XIX)

Así mismo, el día 12 de Enero de 1849 se muestran las tarifas de peaje establecidas para el camino Morelia-Toluca con sus exenciones pertinentes y algunas disposiciones generales, como: multas por perjuicios por el arrastre de maderas; multas por el paso de dos o más carros a la vez en los puentes, debiéndose hacer de uno en uno y con una velocidad moderada, debiendo pagar la multa pertinente y los daños que se llegarán a ocasionar; multa y pago de daños a los carruajes que se peguen a los muros laterales de los caminos y puentes o aquellos que salgan del camino saltando bordos y zanjas; se establece ceder mutua derecha en aquellos pasos donde el terreno se angoste y crucen recuas o carruajes; se pide tomar precauciones a los dueños y conductores de las partidas de toros; dejando la aplicación y la vigilancia a la empresa y dándole las facultades

para el cobro de las multas o perjuicios que se necesitasen. El 23 de Enero de 1849 se manda atender la mejora y conservación de los caminos que conducen a Morelia con Guadalajara y Guanajuato, facultándolo para recibir y aprobar las propuestas sobre la compostura de tales caminos. El 6 de Febrero de 1849 se le da la facultad al Gobierno para erogar ocho mil pesos por dos acciones para la empresa de la compostura del camino Morelia-Toluca. (Coromina A. 1886. Tomo X)

Lo anterior nos muestra como a finales de la década de 1840 la atención se vuelca al mejoramiento y compostura de los caminos que comunican a la capital con las de los estados vecinos y creando formas de financiamiento y administración de peajes que perdurarán durante todo el tercer cuarto del siglo XIX.

Para la década de 1850, el 24 de Enero de 1851 se establece el peaje y tarifas para el camino de Morelia a Pátzcuaro, estableciendo las garitas de cobro en ambas poblaciones y una intermedia en Santiago Undameo; el producto de dicho peaje se debía invertir exclusivamente en la compostura del camino de Morelia a los límites con Jalisco; se hacen las exenciones pertinentes y se dan las indicaciones para el cobro y administración de dichos peajes. El 11 de Febrero de 1851 se autoriza al gobierno para tomar hasta una quinta parte de las acciones de la empresa para la compostura del camino de Morelia a Guanajuato, así como la construcción de una calzada sobre la laguna de Cuitzeo. El 12 de Abril de 1851 se exenta del pago del peaje a la Diligencia que corre de Morelia a Pátzcuaro. El 7 de Junio de 1851 se reforman las tarifas de peaje de las garitas de Maravatío e Indaparapeo por la supresión de la garita de Charo. El 24 de Enero de 1851 se suspende el cobro del peaje en el camino de Morelia a Pátzcuaro, a consecuencia de la miseria imperante en el Estado por la reciente guerra contra Estados Unidos. El 29 de Agosto de 1858 se hace una petición al Gobernador del estado para que remedie y recomiende la vigilancia y persecución de los malhechores que asechan los caminos públicos, debido a las repetidas quejas de los usuarios. (Coromina A. 1886. Tomo XI, XIII y XV)

Los caminos de la entidad, al igual que los del país, siempre fueron motivo de asaltantes y más allá de la inseguridad por las malas condiciones del camino, los usuarios tenían que cuidarse de los bandidos que los asechaban. Este problema se ve agravado por las condiciones políticas y las constantes guerras en que se vive durante el siglo XIX. También podemos mencionar que la calzada sobre la laguna de Cuitzeo mencionada anteriormente, no ve la luz sino hasta fines de siglo y que seguirá siendo mencionada en los años siguientes.

En la década de 1860 tenemos: el 27 de Abril de 1861 se indica la construcción de la calzada de la laguna de Cuitzeo, como parte del camino que comunique con el estado de Guanajuato, dando la facultad de indemnizar a los propietarios de los predios que cuenten con el material necesario para dicha obra, la constitución de una comisión que regule el financiamiento, los trabajos y la forma que en se habrán de regresar los capitales invertidos con sus respectivas utilidades. El 27 de Enero de 1862 se pide a los prefectos cuidar de los caminos de sus territorios, mandando edificar puentes en los puntos más a propósito y en la línea más recta posible, y autorizándoles para aceptar la inversión de los vecinos y voluntarios que así lo gusten, misma que será reintegrada con el producto de los peajes que se establecieran. El 3 de Abril de 1868 se establecen las tarifas de peaje para el nuevo camino Zinapécuaro-Maravatio pasando por Ucareo, señalando las disposiciones generales a las que será sujeto dicho peaje. (Coromina A. 1886. Tomos XV, XVI y XIX)

Hacia la década de 1870 encontramos la de 2 de Abril de 1873, en la cual el estado destinará quinientos pesos para la construcción de la calzada del lago de Cuitzeo e imponiendo un porcentaje extra de impuestos a productos como el pulque, aguardiente, alcohol y cerveza, así como todos los vinos y licores extranjeros, manteniéndose sólo durante el desarrollo de la construcción de dicha calzada; y abonando el doble tiempo de servicio a los reos que por disposición del Ejecutivo trabajen en la obra, el cumplimiento de todas las disposiciones queda a responsabilidad de las autoridades del pueblo de Cuitzeo; se menciona al pie del

anterior que también se usaron fondos del Gobierno general para su construcción, inaugurándose la obra el 5 de Febrero de 1882. (Coromina A. 1886. Tomo XXI)

Los dos últimos documentos de los que hay aviso dentro de esta recopilación, son los de 12 de Noviembre de 1877 y 13 de Diciembre de 1877, que caen dentro ya de la política Porfirista y que vienen a dar inicio a la introducción del Ferrocarril en territorio Michoacano. Así, el 12 de Noviembre de 1877 se solicita el establecimiento de una vía férrea que comunicara a los estados de Michoacán y Guanajuato, proponiendo la vía de Morelia a Celaya, siendo terminada para 1883; se agregan después las líneas que comunicarán a Morelia con Pátzcuaro en 1886 y posteriormente con Uruapan en 1899. (Coromina A. 1886. Tomo XXIV)

De esta manera se da fe de los esporádicos pero constantes esfuerzos realizados por el gobierno estatal y de la República en el mejoramiento de las vías de comunicación durante gran parte del siglo XIX. Esfuerzos que vienen a ser mejor consolidados con la introducción del Ferrocarril durante la época Porfirista, que si bien implicaron un gran azote a los recursos naturales, forestales y mineros del estado, significaron un gran impacto hacia el aspecto y funcionalidad de la mayoría de las obras públicas impulsadas por ese gobierno. Sin embargo, cabe mencionar que persistieron las zonas, sobre todo costeras y de Tierra Caliente, con escasa y dificultosa comunicación, misma que tardó unas décadas más en ser superada parcialmente.

III.6 Itinerarios y Derroteros

Como bien lo dice el prólogo de la obra “Itinerarios y Derroteros de la República Mexicana” por Justo Zaragoza: El tener un inventario y características de los caminos implicaba un estudio muy penoso y el consumo de cuantiosos recursos. Con el gran desarrollo tecnológico, además de la grande inversión en la administración de caminos, podemos fácilmente tener acceso a mapas en papel o digitales que nos dan un panorama con gran aproximación de las rutas carreteras para llegar de un punto a otro. Sin embargo, para 1856 eran pocos y limitados los Itinerarios que existían, y en muchos casos, se limitaban a marcar las distancias leguarias de capital a capital.

El esfuerzo de esta obra, culmina en la recopilación de datos obtenidos de diversas fuentes, como lo son: la Sociedad de Estadística, Ministerios de Guerra y de Fomento, la Dirección de Correos, así como, memorias estadísticas de varios estados de la República, Itinerarios y leguarios que corrían impresos y otros más que proporcionó el Estado Mayor del Ejército. (Álvarez J. J., Durán R. 1856.)

La clasificación de los caminos admitida y bajo la cual se formó esta colección es la siguiente: Caminos carreteros generales, eran aquellas carreteras que partían de la Ciudad de México a las Capitales de los Estados, puertos de Mar, límites con naciones vecinas, cabeceras de Distrito, de Partido y otros pueblos notables; Caminos carreteros de travesía, eran aquellos que partían de las capitales de los estados a las de sus limítrofes, tanto nacionales como extranjeros; Caminos carreteros vecinales, divididos en dos clases: los que partían de las capitales a las cabeceras respectivas de sus distritos, partidos y municipalidades y los que partían de un punto interior de un estado y van a otro punto del mismo o de fuera sin tocar la capital. (Álvarez J. J., Durán R. 1856.)

Adelante se presentan los itinerarios compilados en esta obra publicada en 1856, los cuales fueron motivo de análisis, discerniendo y buscando el orden jerárquico de todos los itinerarios. Además se presentan mapas de mi elaboración que ubican geográficamente dichos itinerarios. La representación mostrada en estos

mapas no es, más que la que un itinerario o derrotero permite, y es la sucesión de poblaciones a recorrer y el enlace, que en este caso es representado por líneas rectas entre poblado y poblado. La creación de mapas o planos, producto de reconocimiento de campo, que apoyados en sus vestigios muestren con aproximación los trazados reales de estos caminos, quedará como un reto para futuras investigaciones, dado que la magnitud del territorio, las distancias, las dificultades para el acceso a muchos de los tramos, así como la inseguridad imperante en el estado, formaron una barrera infranqueable debido a los escasos recursos a nuestro alcance.

Caminos Generales

CG1. Itinerario de Tepetongo a Morelia, viniendo de México. (29 leguas - 173.47 km) 1856.

De Tepetongo a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Maravatío	Está situada a la inmediación del río de Lerma.	9	9	53.83	53.83
Ucareo	Camino carretero.	6	15	35.89	89.72
Zinapécuaro	Camino carretero.	4	19	23.93	113.65
Indaparapeo	Camino carretero.	3	22	17.94	131.59
Charo	A inmediaciones de Morelia nacen dos ríos y el más pequeño atraviesa la ciudad.	3	25	17.94	149.54
Morelia	---	4	29	23.93	173.47

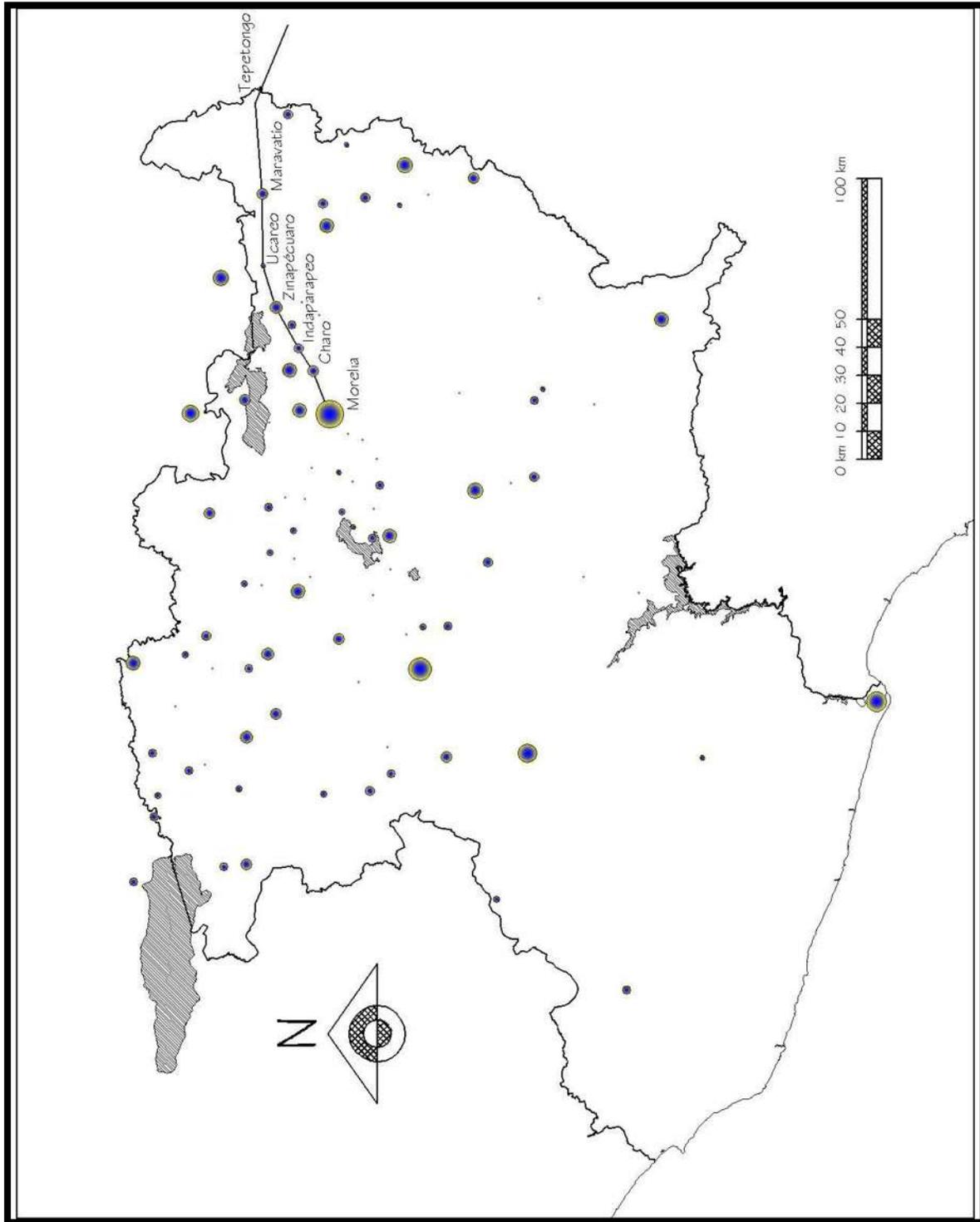


Fig. 5 CG1. Itinerario de Tepetongo a Morelia, viniendo de México. (29 leguas - 173.47 km) 1856. Elaboración propia.

CG2. Itinerario de Morelia a Pátzcuaro, por Tacícuaro. (11.5 leguas – 68.79 km) 1856.

De Morelia a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tacícuaro	---	2	2	11.96	11.96
Tzintzuntzan	Está situada en un llano espacioso.	6.5	8.5	38.88	50.84
Ihuatzio	---	1	9.5	5.98	56.82
Pátzcuaro	Circundada de cerros, y la entrada es por una calzada ancha de piedra.	2	11.5	11.96	68.79

CG3. Itinerario de Morelia a Pátzcuaro, por Undameo. (10 leguas – 59.82 km) 1856.

De Morelia a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Undameo	Carretero bueno.	3	3	17.94	17.94
Tiripetío	Carretero bueno.	2	5	11.96	29.91
Huiramba	Aquí se separan dos caminos, uno domina a Pátzcuaro y llaman de Herradura, ambos carreteros.	2	7	11.96	41.87
Pátzcuaro	Está circundada de cerros.	3	10	17.94	59.82

CG4. Itinerario de Morelia a Pátzcuaro, por Venta del Correo. (13 leguas – 77.76 km) 1856.

De Morelia a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Venta del Correo	---	7	7	41.87	41.87
Pátzcuaro	---	6	13	35.89	77.76

CG5. Itinerario de Maravatio a Zitácuaro. (16 leguas – 95.71 km) 1856.

De Maravatio a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Zitácuaro	---	16	16	95.71	95.71

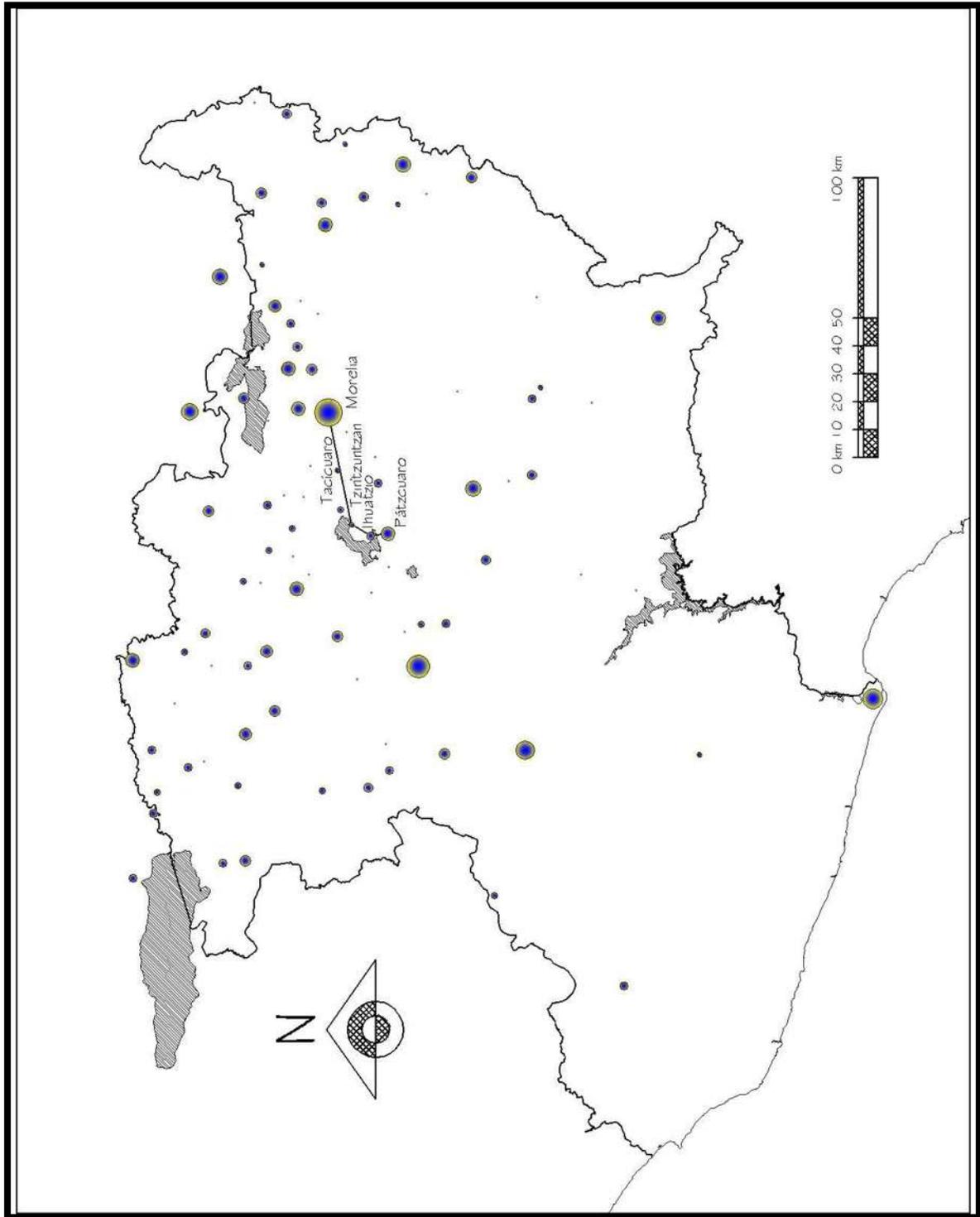


Fig. 6 CG2. Itinerario de Morelia a Pátzcuaro, por Tacícuaro. (11.5 leguas – 68.79 km) 1856. Elaboración propia.

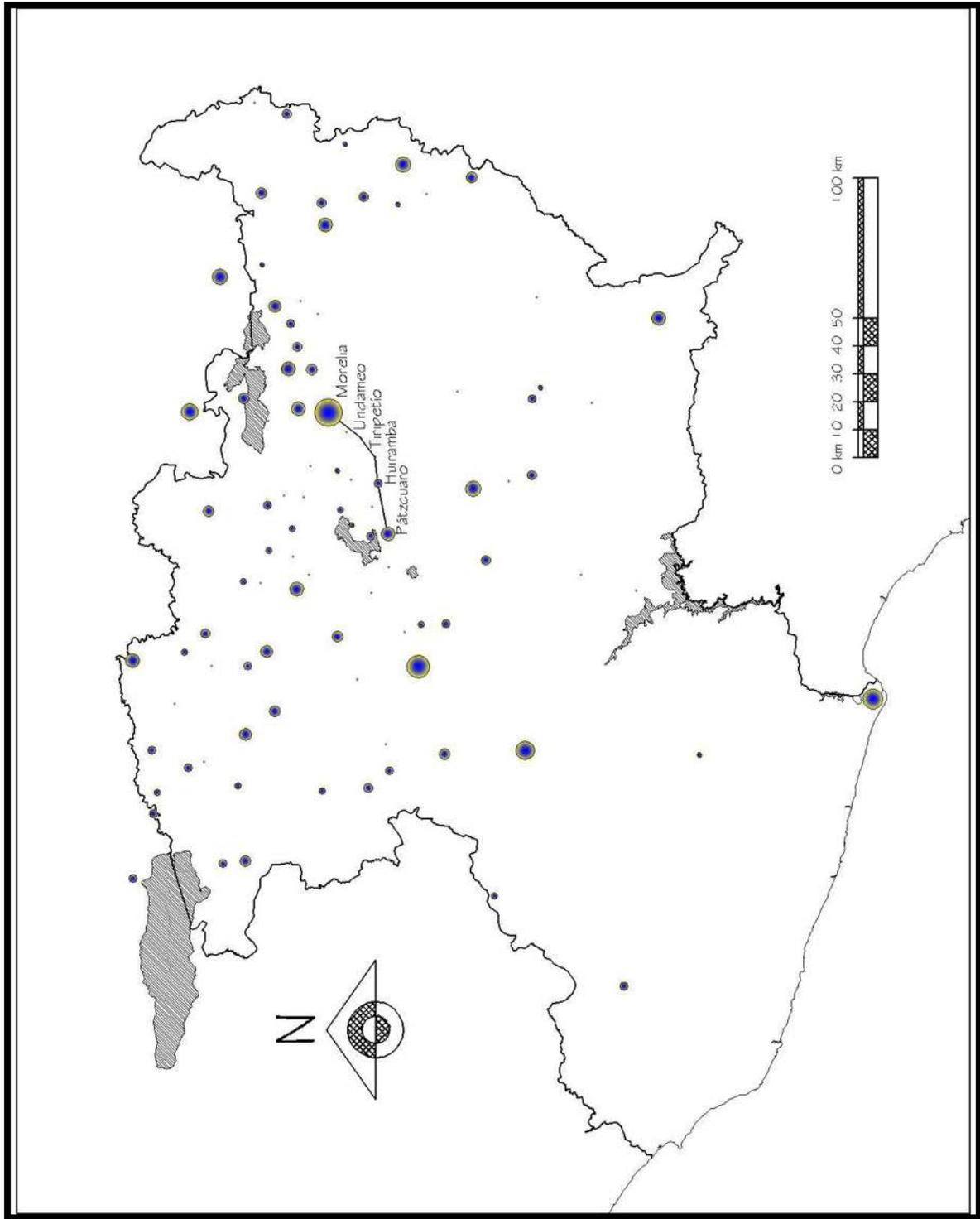


Fig. 7 CG3. Itinerario de Morelia a Pátzcuaro, por Undameo. (10 leguas – 59.82 km) 1856. Elaboración propia.

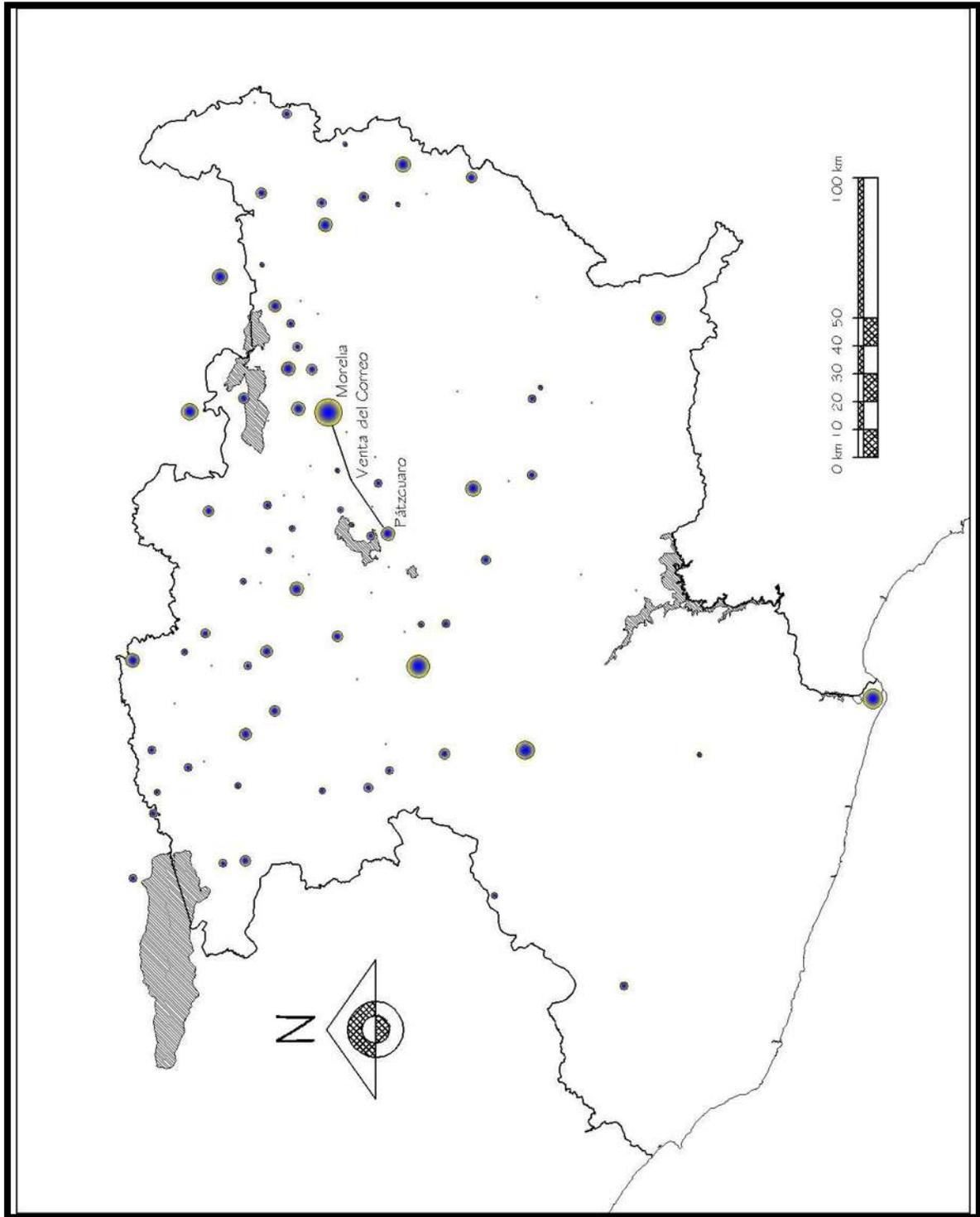


Fig. 8 CG4. Itinerario de Morelia a Pátzcuaro, por Venta del Correo. (13 leguas – 77.76 km) 1856. Elaboración propia.

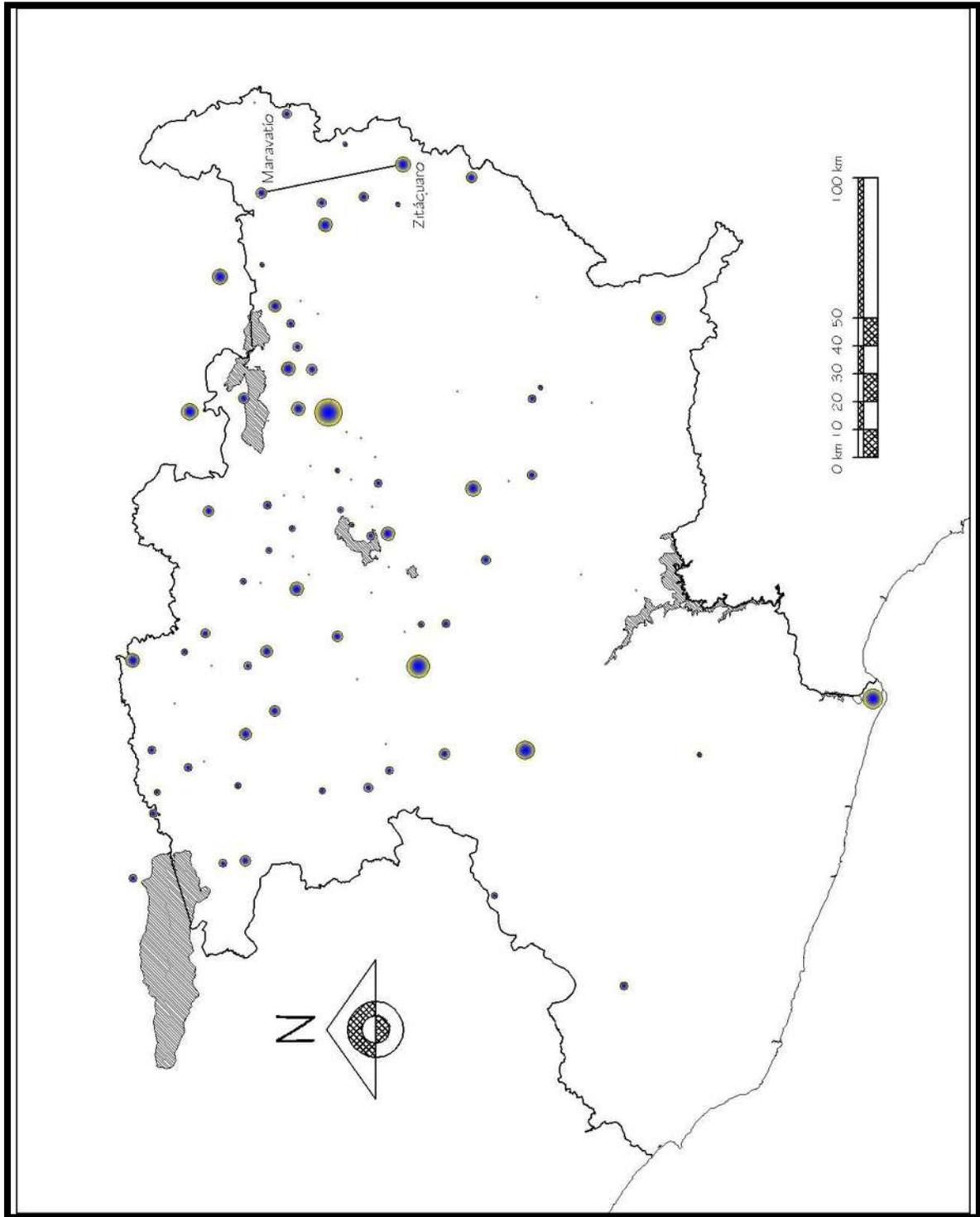


Fig. 9 CG5. Itinerario de Maravatio a Zitácuaro. (16 leguas – 95.71 km) 1856.

Elaboración propia.

CG6. Itinerario de Pátzcuaro a Uruapan. (18 leguas – 107.67 km) 1856.

De Pátzcuaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Zirahuén		5	5	29.91	29.91
Taretan		5.5	10.5	32.90	62.81
Uruapan	Camino quebrado desde Pátzcuaro.	7.5	18	44.86	107.67

CG7. Itinerario de Maravatío a Irimbo. (6 leguas – 35.89 km) 1856.

De Maravatío a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Irimbo	---	6	6	35.89	35.89

CG8. Itinerario de Morelia a Tiríndaro. (27 leguas – 161.50 km) 1856.

De Morelia a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Teremendo	---	9.5	9.5	56.82	56.82
Copándaro	---	9.5	19	56.82	113.65
Tiríndaro	---	8	27	47.85	161.50

CG9. Itinerario de Morelia a Tlasasalca, por Tarímbaro. (28.5 leguas – 170.47 km) 1856.

De Morelia a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tarímbaro	Camino carretero bueno.	3.5	3.5	20.94	20.94
Huaniqueo	Camino carretero bueno.	8	11.5	47.85	68.79
Coeneo	Camino carretero mediano.	7	18.5	41.87	110.66
Tlasasalca	Camino carretero.	10	28.5	59.82	170.47

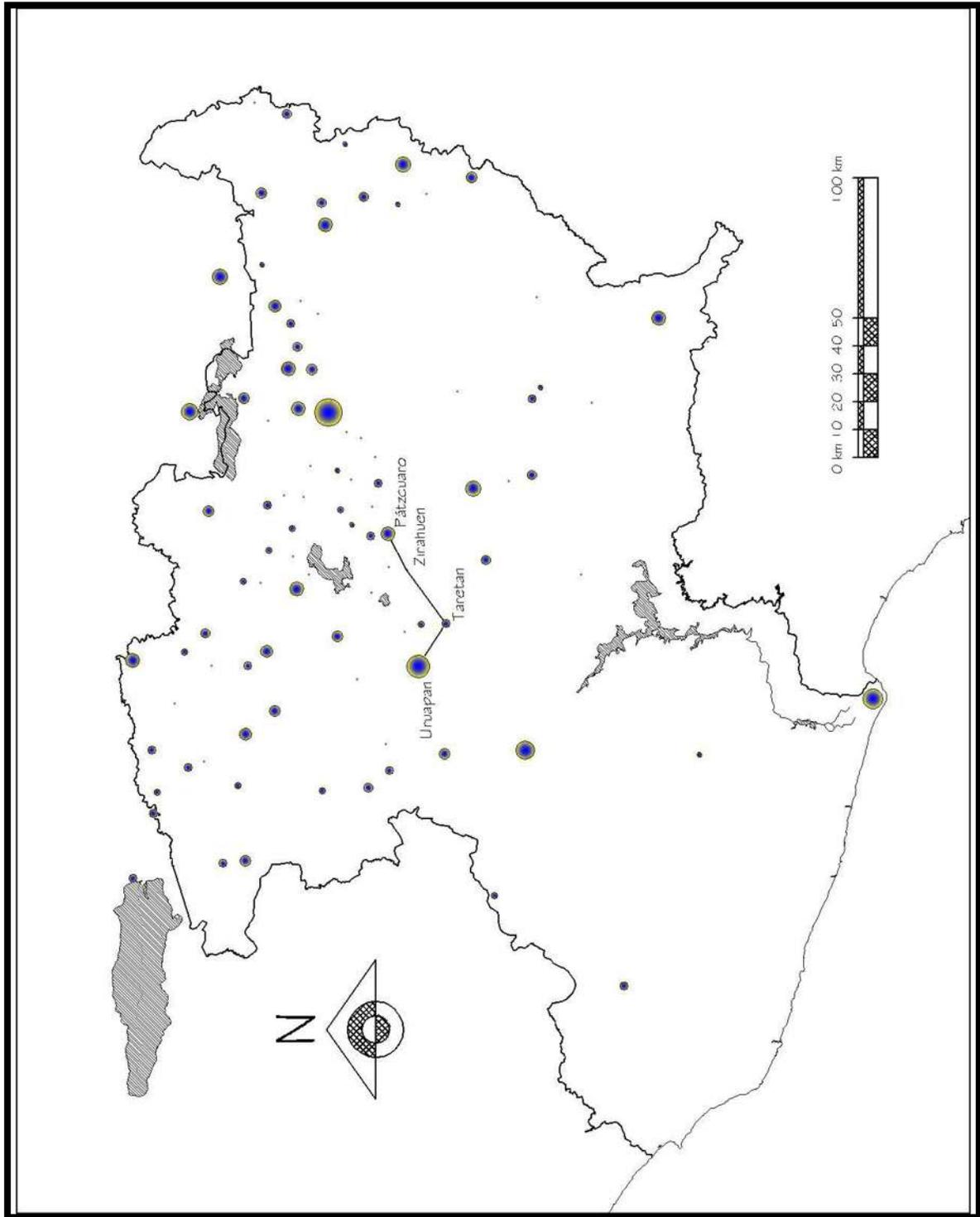


Fig. 10 CG6. Itinerario de Pátzcuaro a Uruapan. (18 leguas – 107.67 km) 1856.

Elaboración propia.

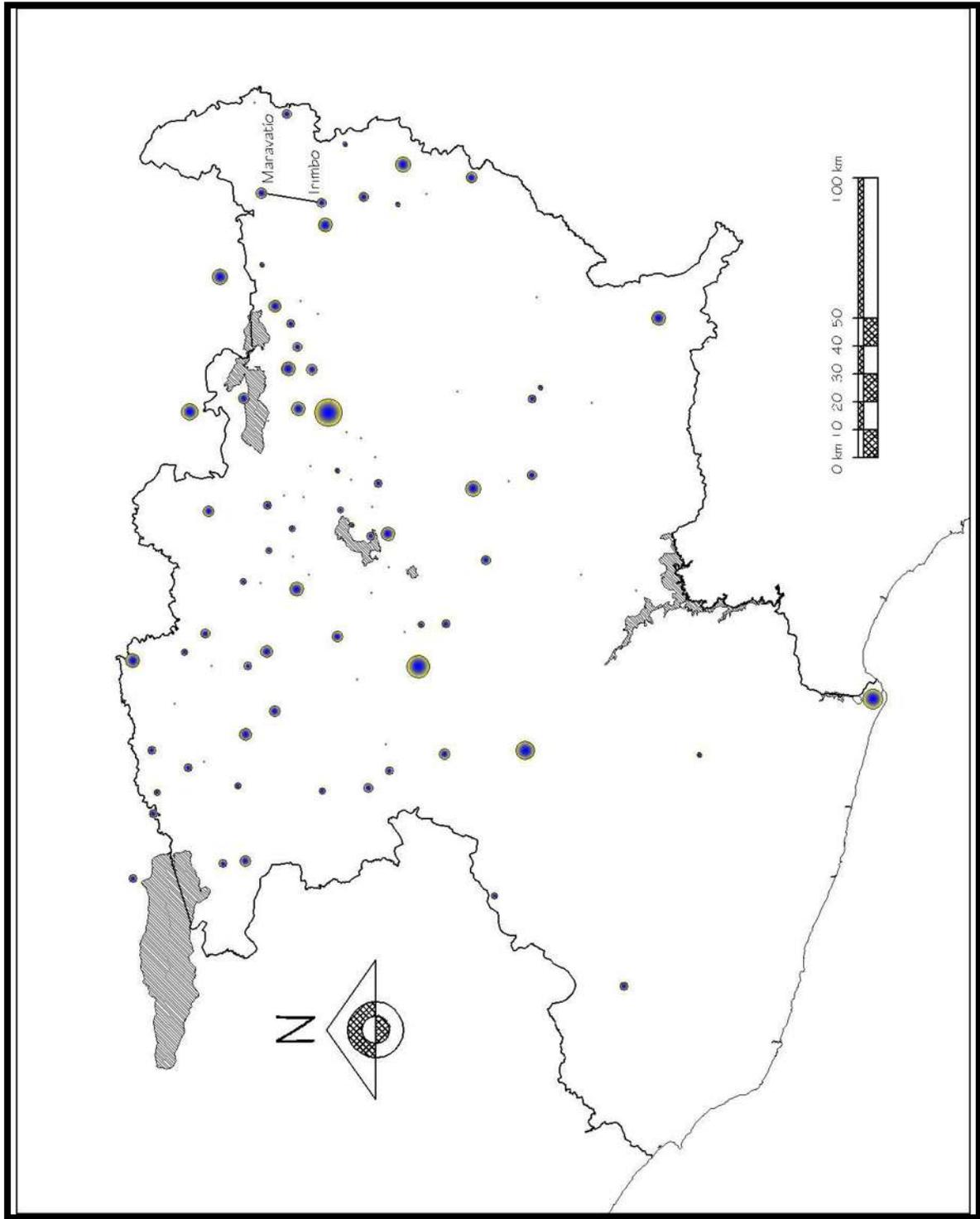


Fig. 11 CG7. Itinerario de Maravatío a Irimbo. (6 leguas – 35.89 km) 1856.

Elaboración propia.

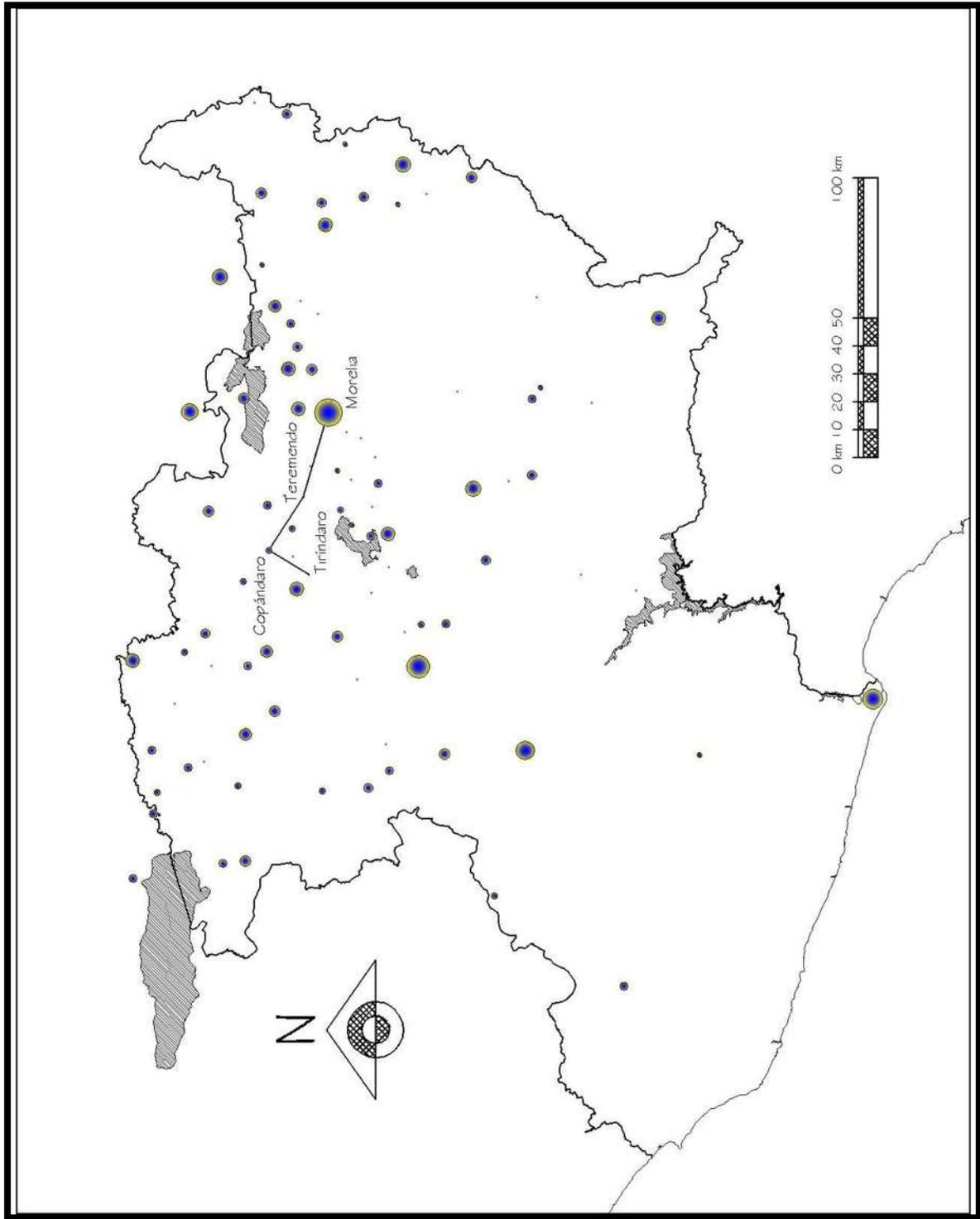


Fig. 12 CG8. Itinerario de Morelia a Tiríndaro. (27 leguas – 161.50 km) 1856.

Elaboración propia.

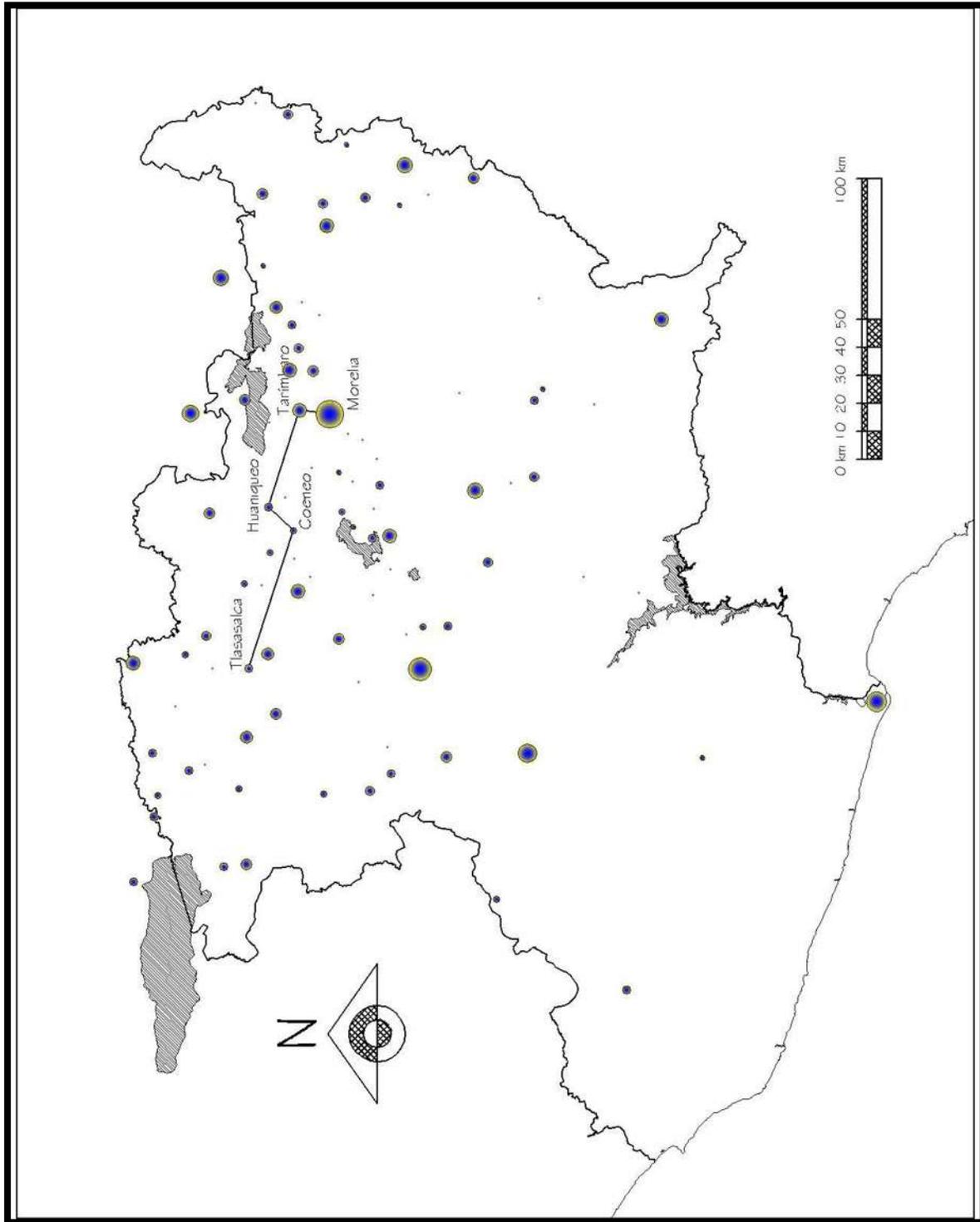


Fig. 13 CG9. Itinerario de Morelia a Tlasascalca, por Tarímbaro. (28.5 leguas – 170.47 km) 1856. Elaboración propia.

CG10. Itinerario de Morelia a Zamora. (33 leguas – 197.39 km) 1856.

De Morelia a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tecahco	Camino carretero malo.	10	10	59.82	59.82
Bellas Fuentes	Camino carretero malo.	5.5	15.5	32.90	92.71
Zipimeo	Camino carretero malo.	2.5	18	14.95	107.67
Panindícuaro	Camino carretero malo y se pasa un río.	1	19	5.98	113.65
Tlasasalca	Camino carretero malo.	8	27	47.85	161.50
Zamora	Se pasa un río a vado.	6	33	35.89	197.39

CG11. Itinerario de Tarímbaro a Cuitzeo. (7 leguas – 41.87 km) 1856.

De Tarímbaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Copándaro	Se pasa la laguna para llegar a Cuitzeo.	3.5	3.5	20.94	20.94
Cuitzeo	---	3.5	7	20.94	41.87

CG12. Itinerario de Zamora a Sahuayo. (14 leguas – 83.74 km) 1856.

De Zamora a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Sahuayo	---	14	14	83.74	83.74

CG13. Itinerario de Pátzcuaro a Copácuaro. (15 leguas - 89.72 km) 1856.

De Pátzcuaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Copácuaro	---	15	15	89.72	89.72

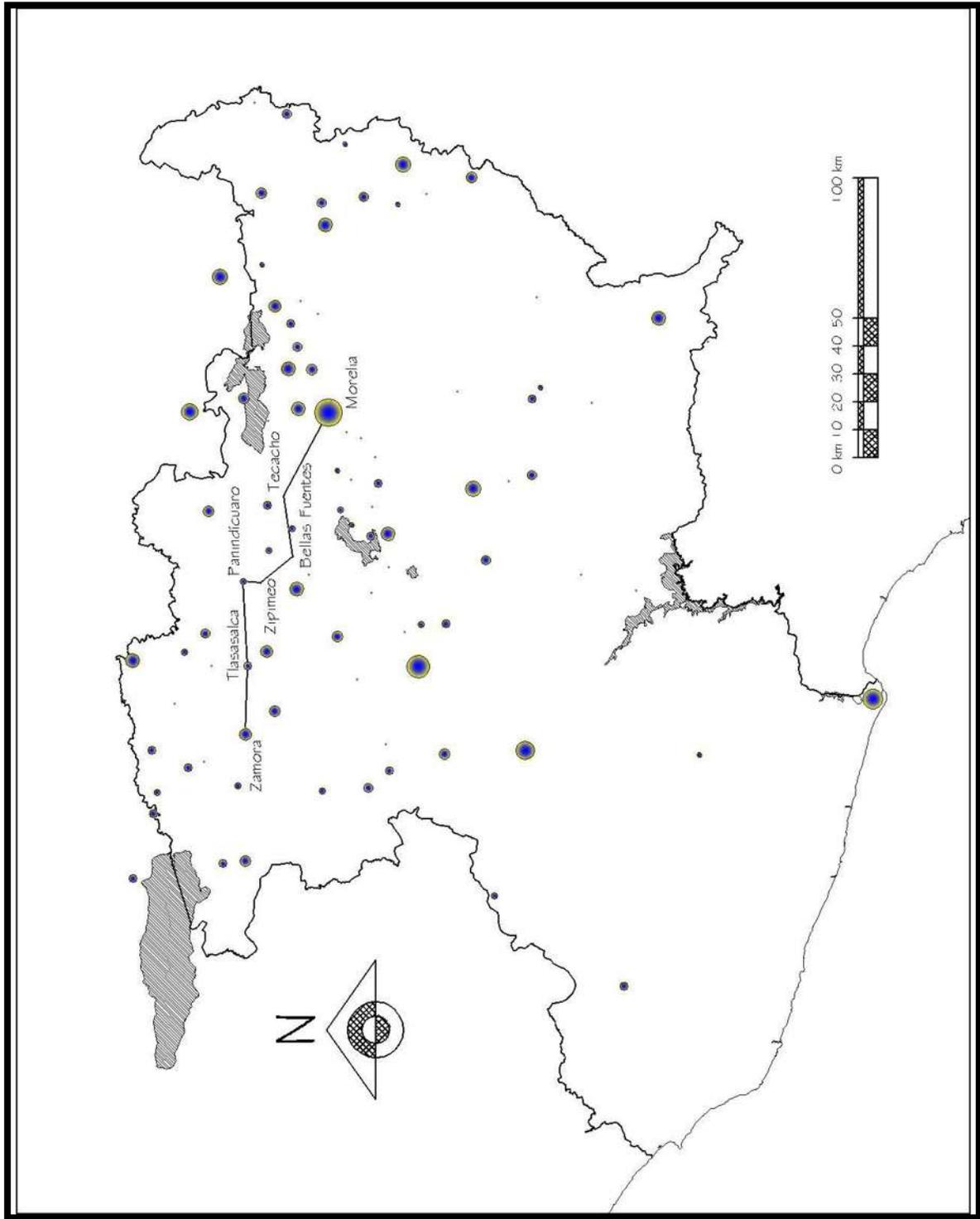


Fig. 14 CG10. Itinerario de Morelia a Zamora. (33 leguas – 197.39 km) 1856.

Elaboración propia.

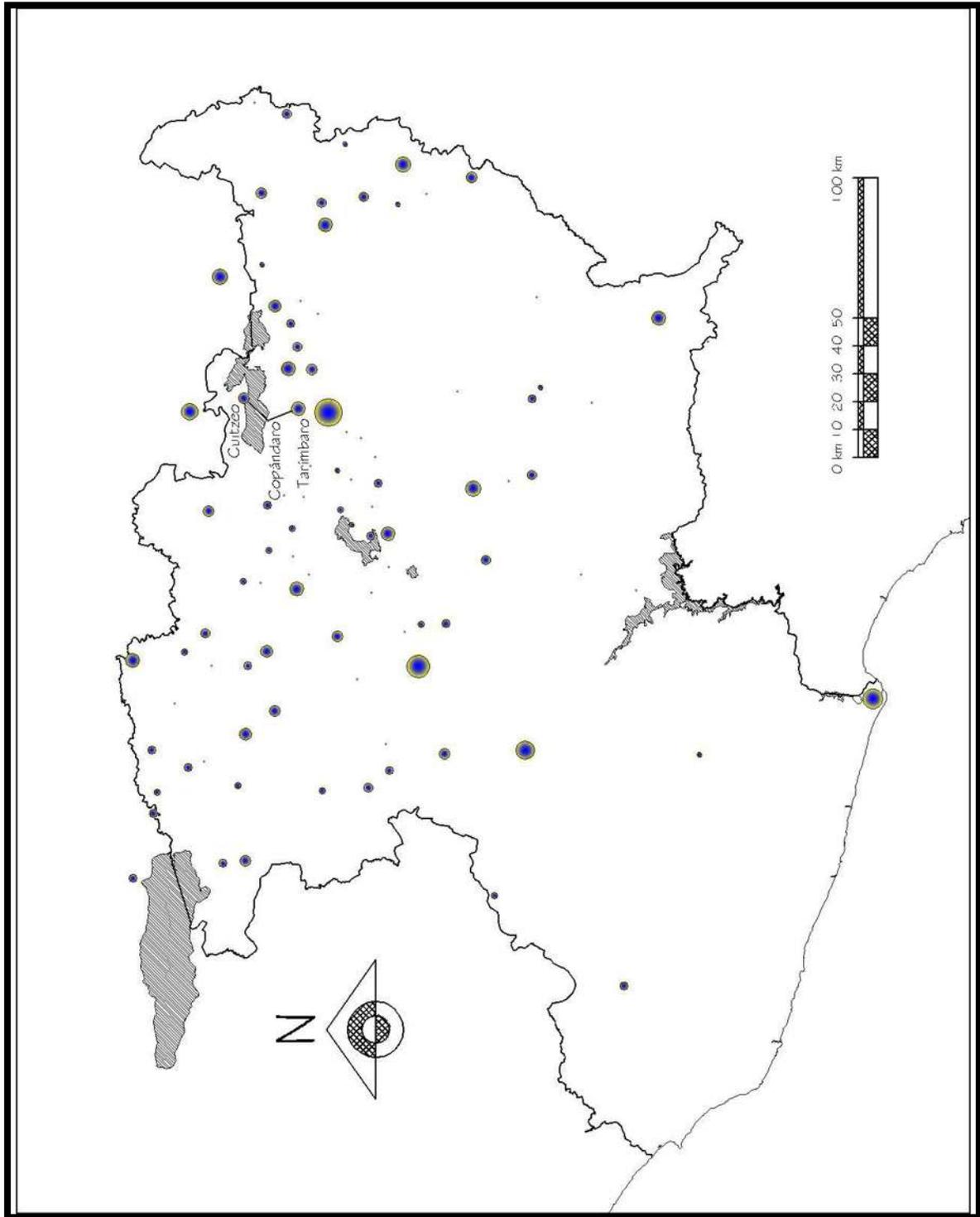


Fig. 15 CG11. Itinerario de Tarímbaro a Cuitzeo. (7 leguas – 41.87 km) 1856.

Elaboración propia.

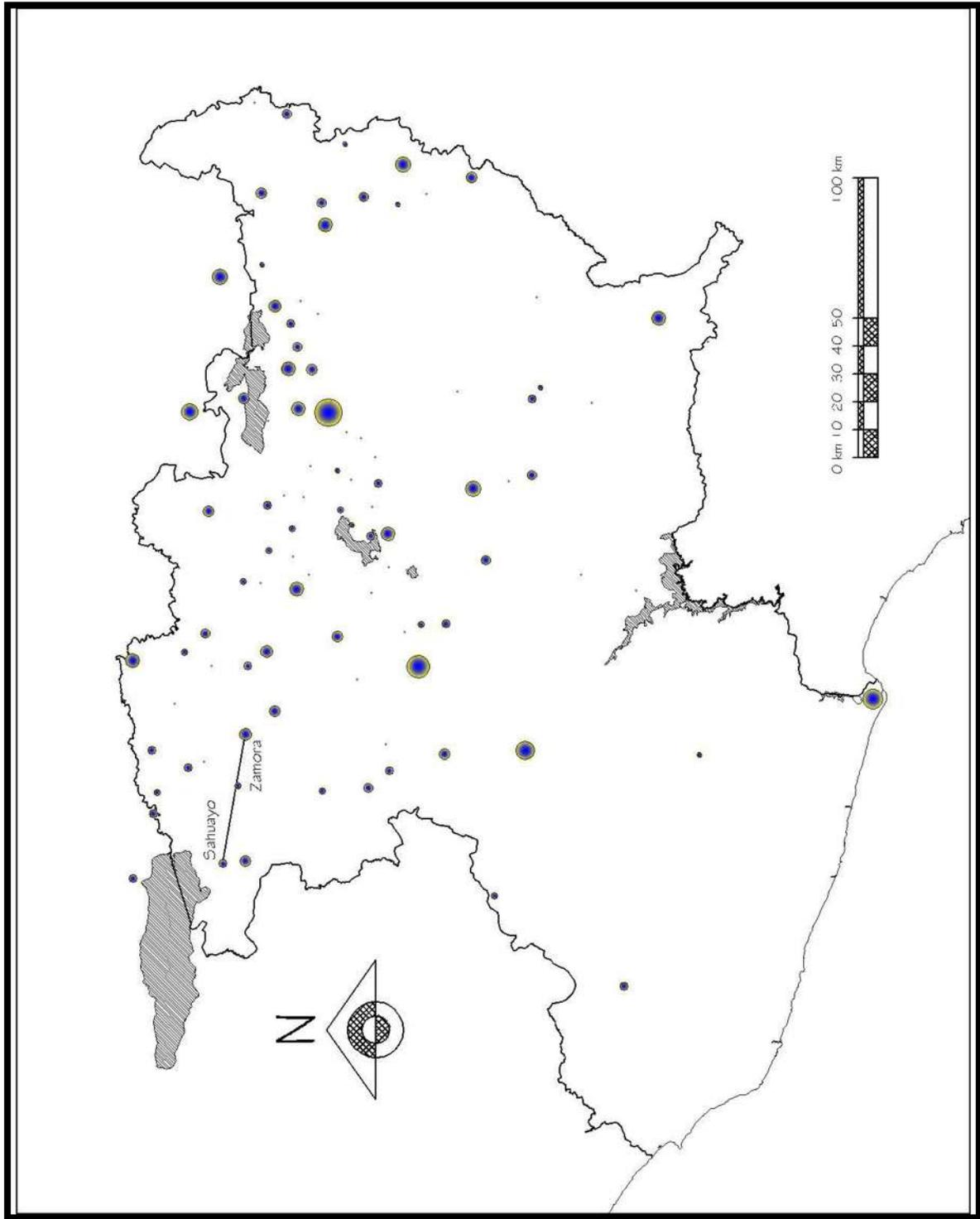


Fig. 16 CG12. Itinerario de Zamora a Sahuayo. (14 leguas – 83.74 km) 1856.

Elaboración propia.

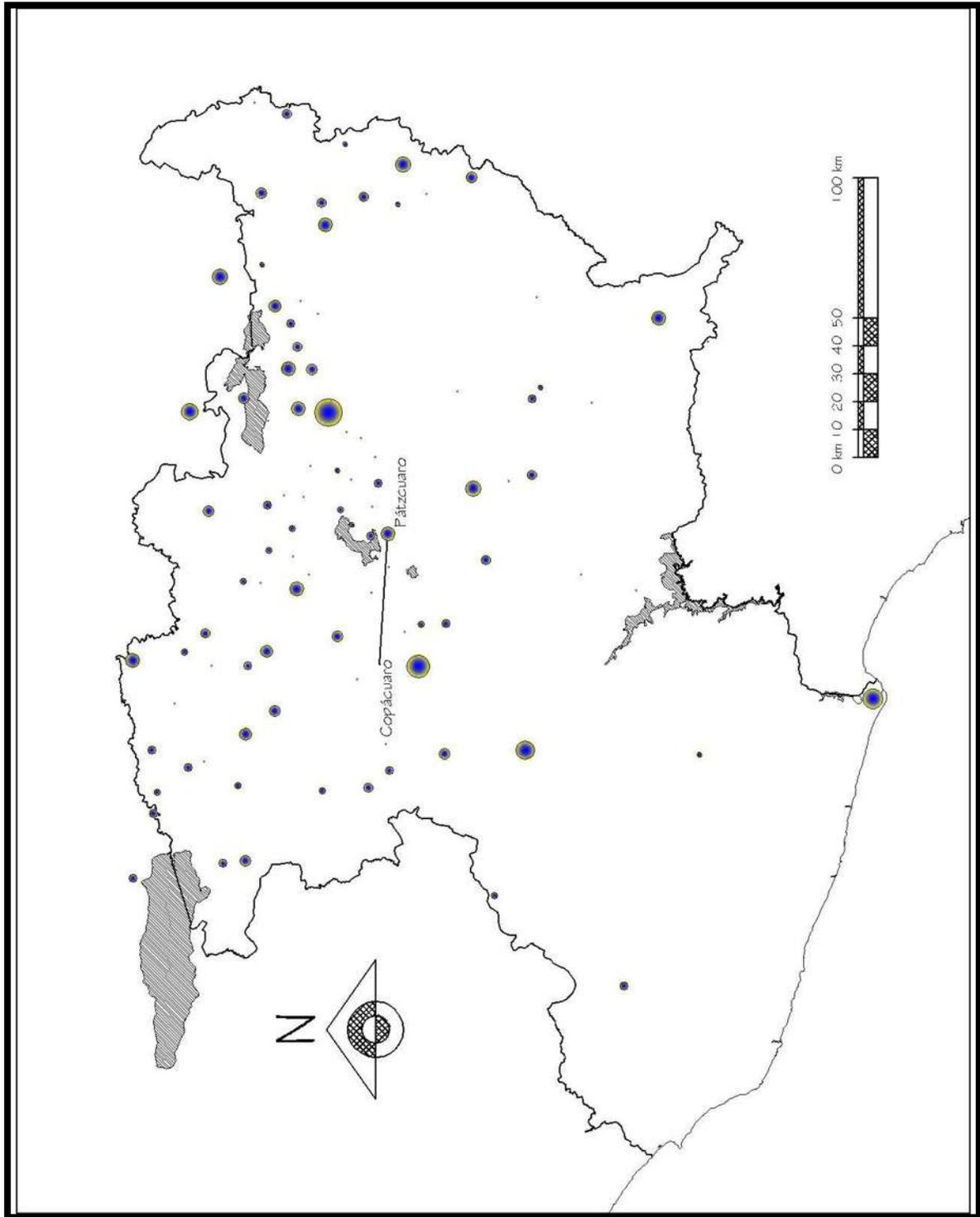


Fig. 17 CG13. Itinerario de Pátzcuaro a Copácuaro. (15 leguas - 89.72 km) 1856.

Elaboración propia.

CG14. Itinerario de Uruapan a Coalcoman. (34 leguas – 203.37 km) 1856.

De Uruapan a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tancítaro	Camino quebrado.	12	12	71.78	71.78
Tepalcatepec	Camino quebrado.	13	25	77.76	149.54
Coalcoman	Está situado en la sierra de Michoacán.	9	34	53.83	203.37

CG15. Itinerario de Tlasasalca a la Piedad. (12 leguas – 71.78 km) 1856.

De Tlasasalca a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Penjamillo	---	6	6	35.89	35.89
Zináparo	---	3	9	17.94	53.83
La Piedad	---	3	12	17.94	71.78

CG16. Itinerario de Pátzcuaro a Perivan. (36 leguas – 215.34 km) 1856.

De Pátzcuaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Pomacuarán	---	15	15	89.72	89.72
Sirosto	---	12	27	71.78	161.50
Perivan	Por los Reyes.	9	36	53.83	215.34

CG17. Itinerario de Morelia a Cinagua. (46 leguas – 275.15 km) 1856.

De Morelia a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Capullo	Carretero bueno.	8	8	47.85	47.85
Tacámbaro	Carretero bueno.	8	16	47.85	95.71
San Antonio de las Huertas	Carretero bueno, pasa artillería.	7	23	41.87	137.58
Etucuarillo	---	6	29	35.89	173.47
Cayaco	---	8	37	47.85	221.32
Cinagua	---	9	46	53.83	275.15

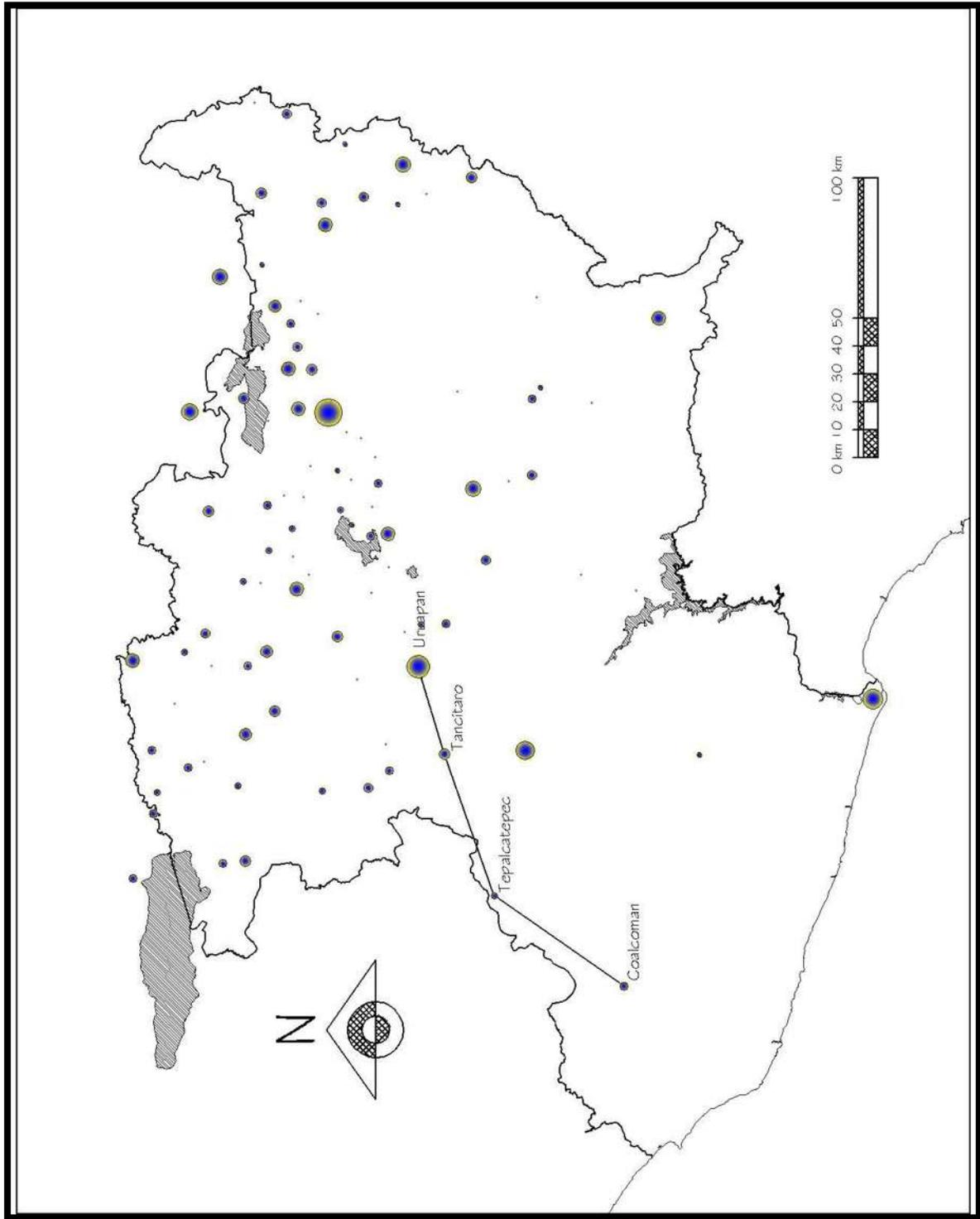


Fig. 18 CG14. Uruapan a Coalcoman. (34 leguas – 203.37 km) 1856. Elaboración propia.

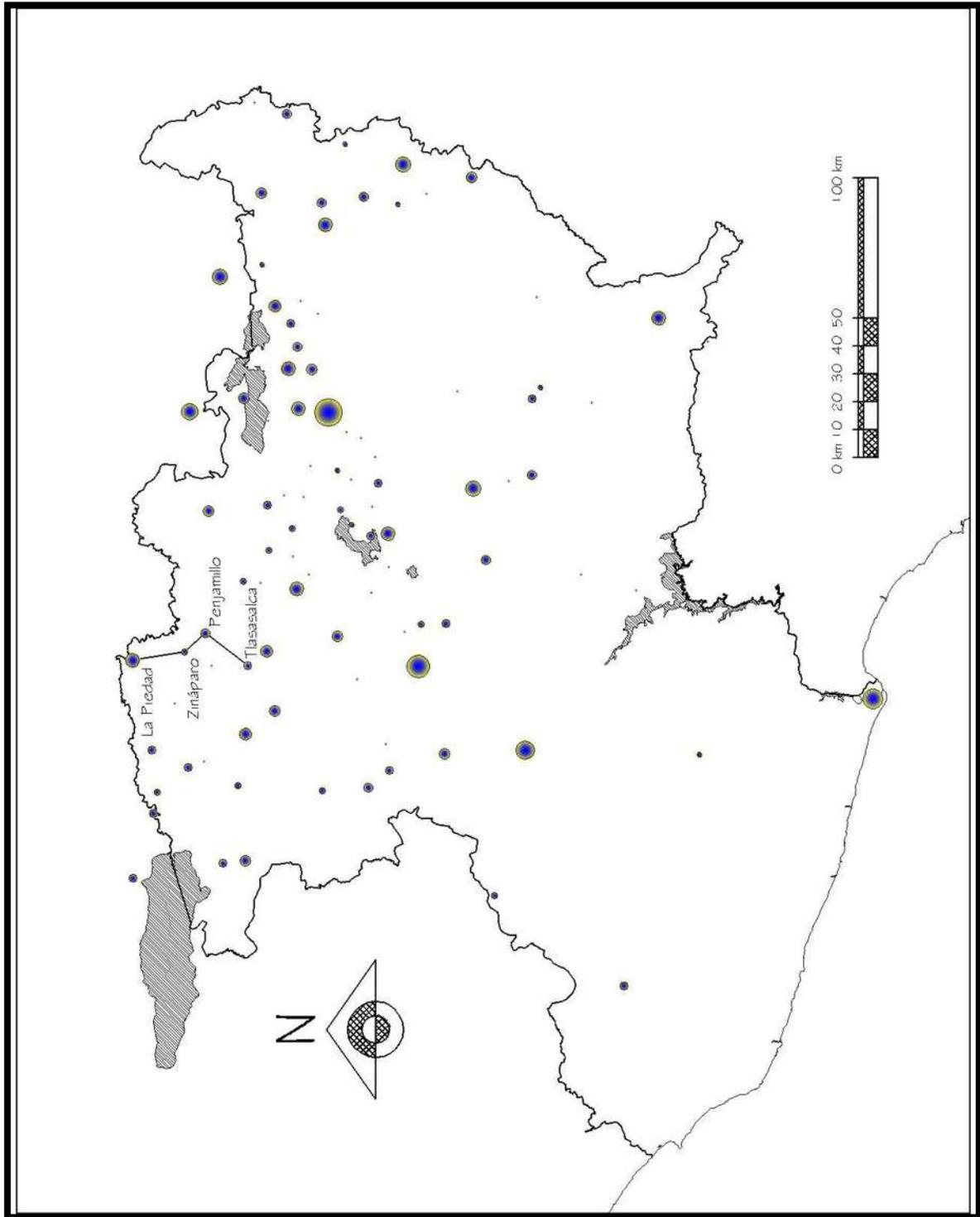


Fig. 19 CG15. Itinerario de Tlasasalca a la Piedad. (12 leguas – 71.78 km) 1856.

Elaboración propia.

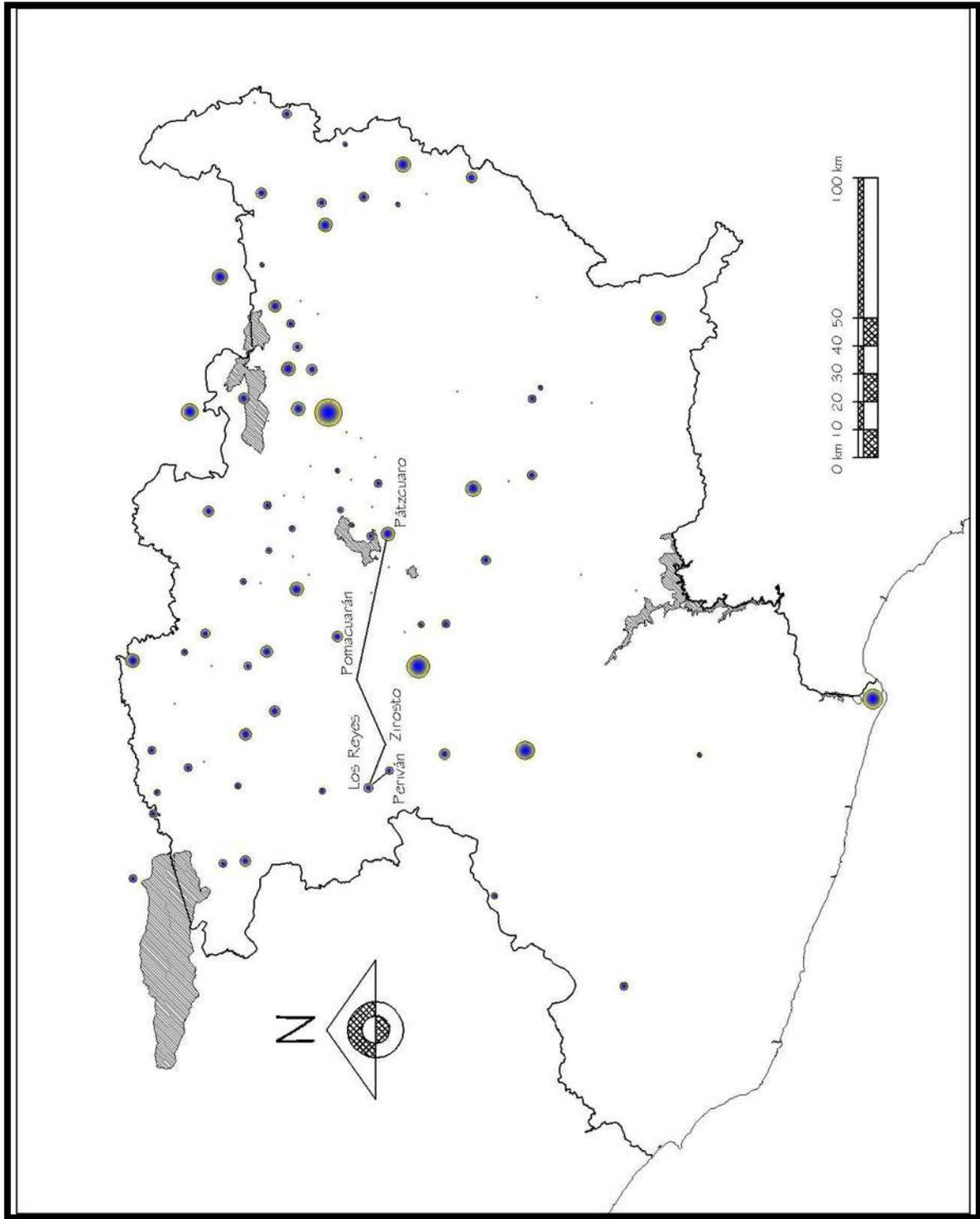


Fig. 20 CG16. Itinerario de Pátzcuaro a Perivan. (36 leguas – 215.34 km) 1856.

Elaboración propia.

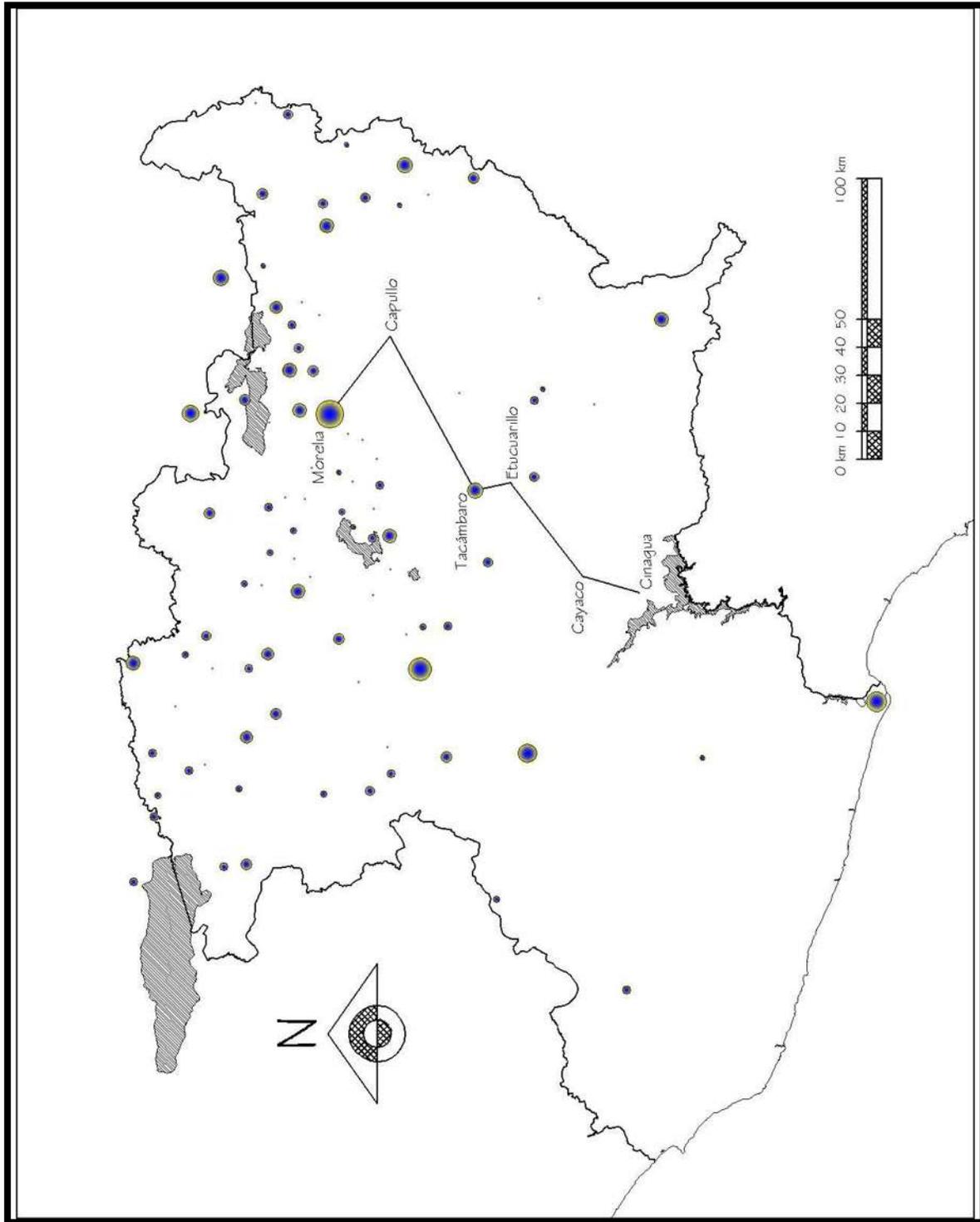


Fig. 21 CG17. Itinerario de Morelia a Cinagua. (46 leguas – 275.15 km) 1856.

Elaboración propia.

CG18. Itinerario de Etucuarillo a Coyuca. (39 leguas – 233.28 km) 1856.

De Etucuarillo a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Nocupétaro	---	8	8	47.85	47.85
Carácuaro	---	6	14	35.89	83.74
Acuyo	---	5	19	29.91	113.65
Huetamo San Juan	---	9	28	53.83	167.48
Zirándaro	---	5	33	29.91	197.39
Coyuca	---	6	39	35.89	233.28

CG19. Itinerario de Pomacuarán a Tinguindín. (14 leguas – 83.74 km) 1856.

De Pomacuarán	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tinguindin	---	14	14	83.74	83.74

CG20. Itinerario de Copándaro a Puruándiro. (18 leguas – 107.67 km) 1856.

De Copándaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Puruándiro	---	18	18	107.67	107.67

CG21. Itinerario de Cinagua a Zacatula. (41 leguas – 245.24) 1856.

De Cinagua a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tumbiscatio o Atoyac	---	21	21	125.61	125.61
Zacatula	---	20	41	119.63	245.24

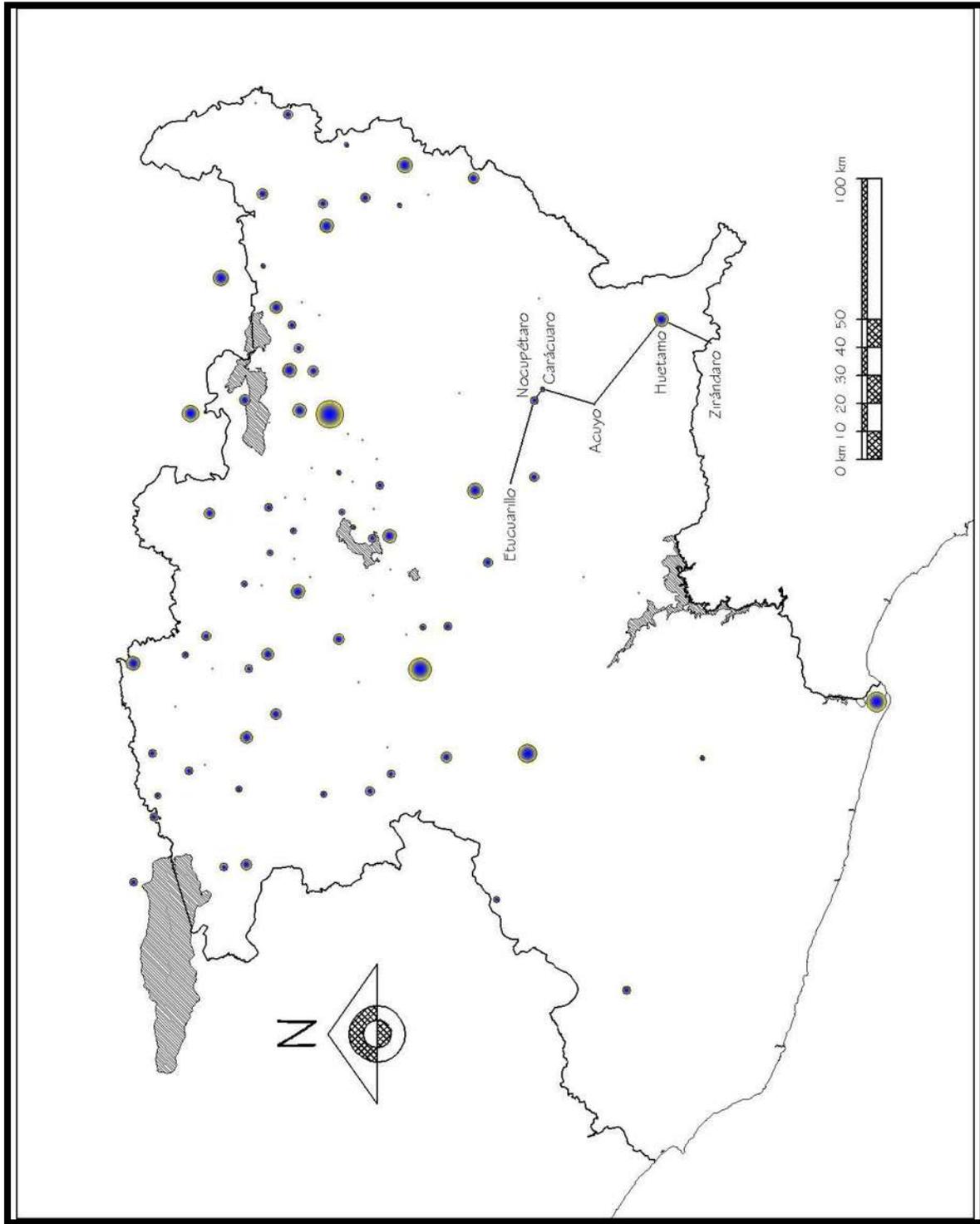


Fig. 22 CG18. Itinerario de Etucuarillo a Coyuca. (39 leguas – 233.28 km) 1856.

Elaboración propia.

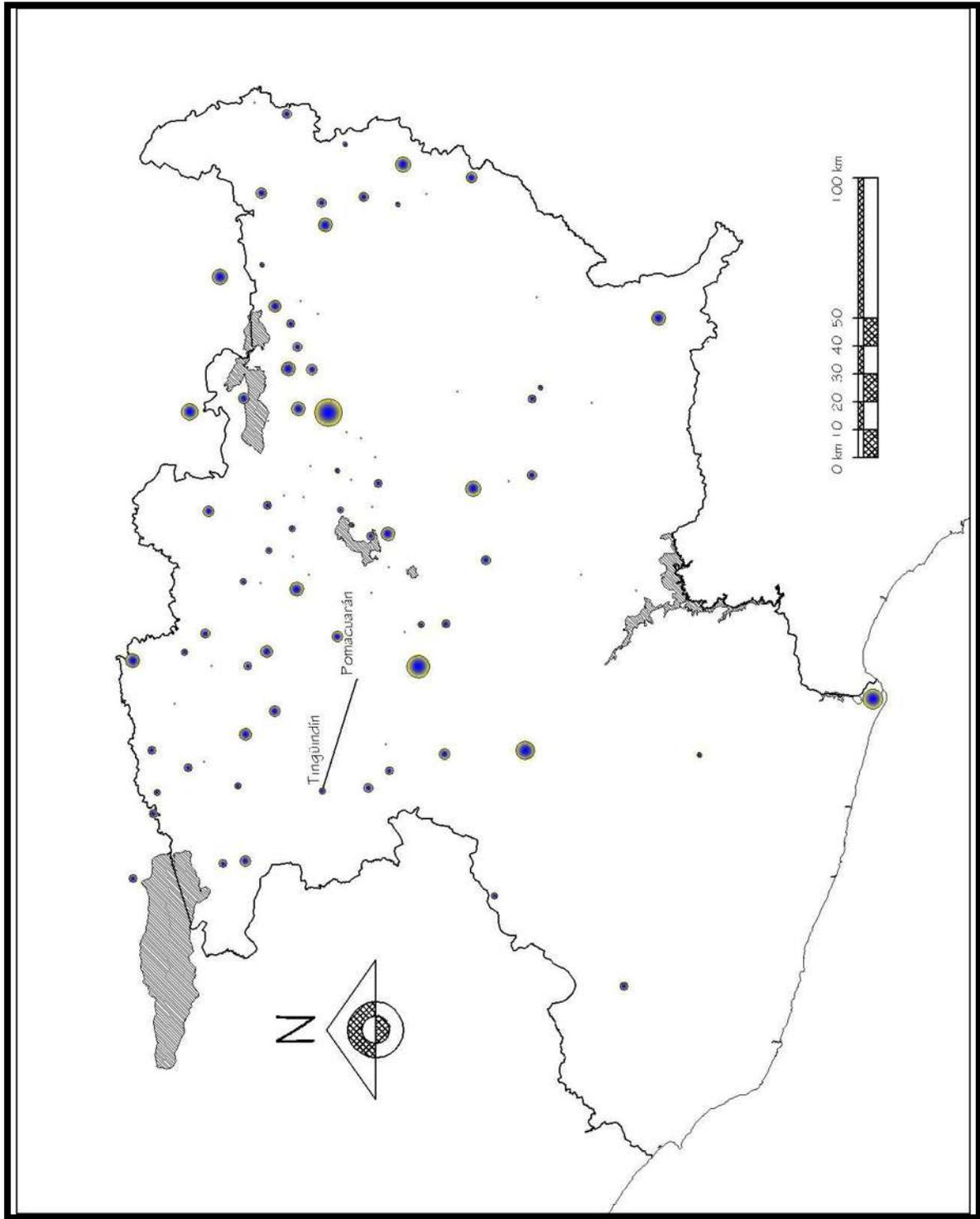


Fig. 23 CG19. Itinerario de Pomacuarán a Tingüindín. (14 leguas – 83.74 km)

1856. Elaboración propia.

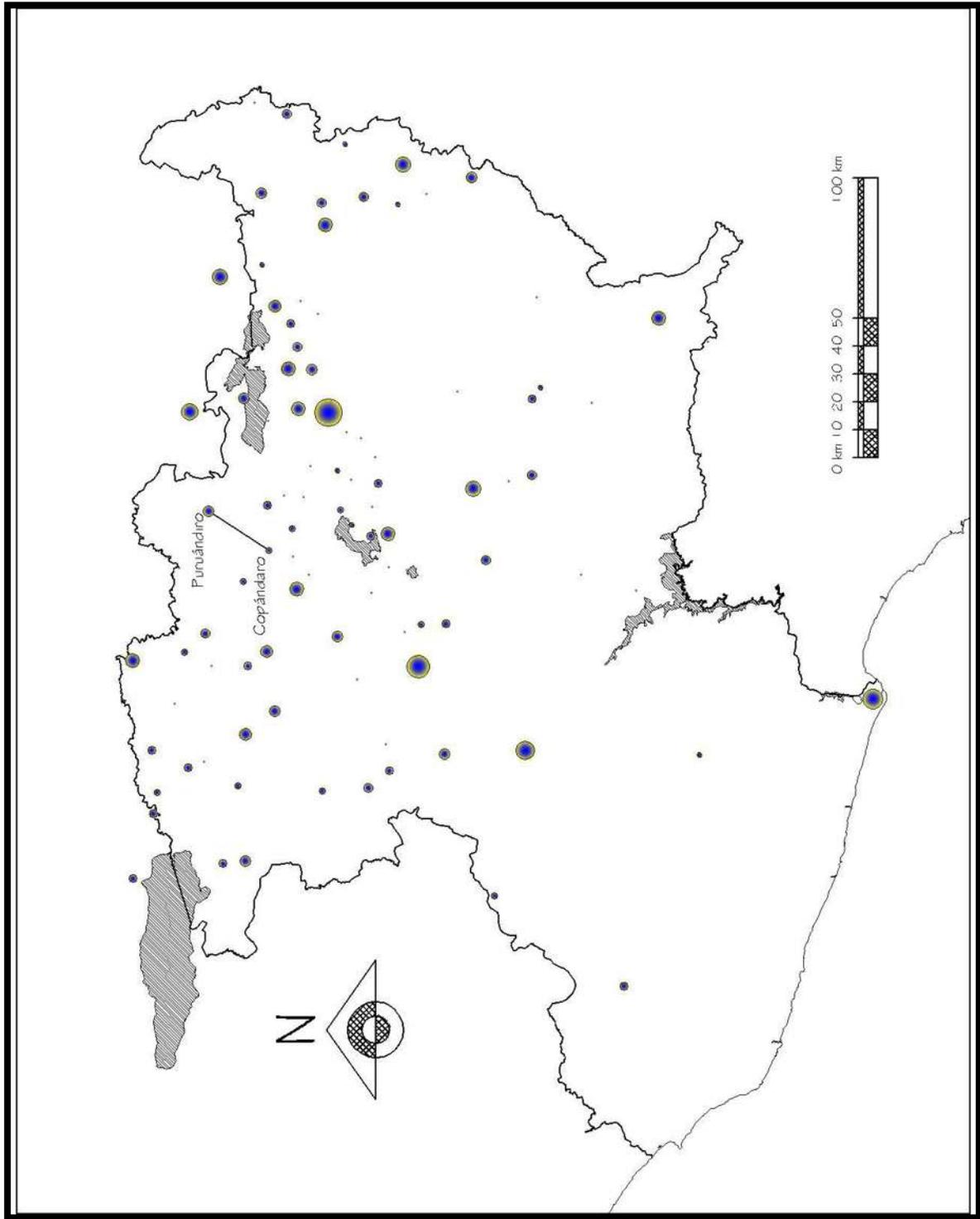


Fig. 24 CG20. Itinerario de Copándaro a Puruándiro. (18 leguas – 107.67 km)
1856. Elaboración propia.

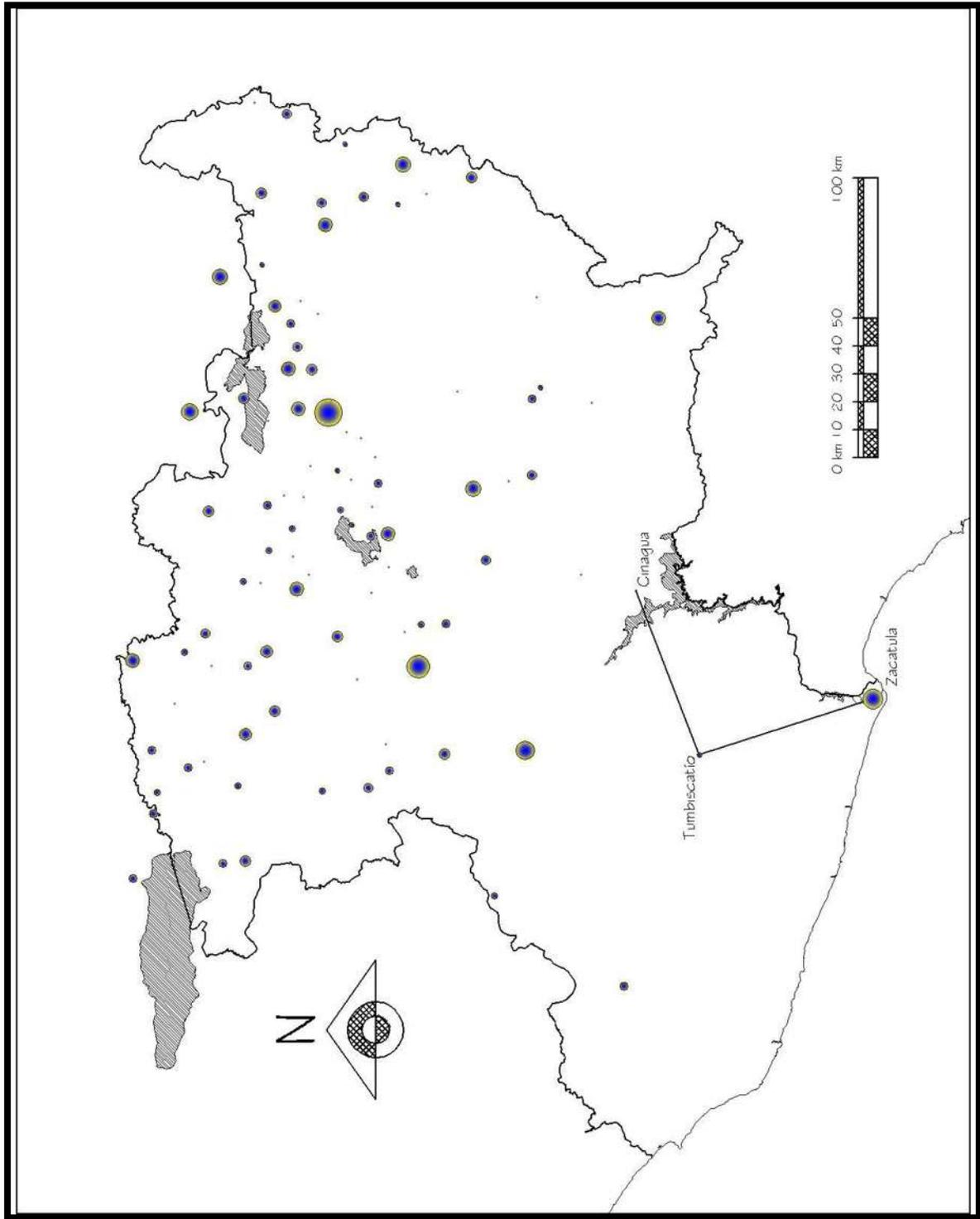


Fig. 25 CG21. Itinerario de Cinagua a Zacatula. (41 leguas – 245.24) 1856.

Elaboración propia.

CG22. Itinerario de Zitácuaro a S. Juan Huetamo. (47 leguas – 281.13 km)
1856.

De Zitácuaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Jungapeo	---	5	5	29.91	29.91
Corocupaceo	---	11	16	65.80	95.71
Tacámbaro	---	6	22	35.89	131.59
Etucuarillo	---	4	26	23.93	155.52
Turicato	---	2	28	11.96	167.48
Nocupétaro	---	4	32	23.93	191.41
Caracuaro	---	2	34	11.96	203.37
Purangueo	---	4	38	23.93	227.30
Cutzio	---	8	46	47.85	275.15
San Juan Huetamo	---	1	47	5.98	281.13

Caminos Vecinales Tipo 1

CV1. Itinerario de Charo a Zitácuaro. (25 leguas – 149.54 km) 1856.

De Charo a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Ozumatlán	Más de la mitad bueno.	6	6	35.89	35.89
Taximaroa	Quebrado.	8	14	47.85	83.74
Tuxpan	Quebrado.	4	18	23.93	107.67
Zitácuaro	Bueno hasta llegar a la barranca.	7	25	41.87	149.54

CV2. Itinerario de Maravatío a Tlalpujahua. (8 leguas – 47.85 km) 1856.

De Maravatío a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tlalpujahua	---	8	8	47.85	47.85

CV3. Itinerario de Zirosto a Perivan. (9 leguas – 53.83 km) 1856.

De Zirosto a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Perivan	---	9	9	53.83	53.83

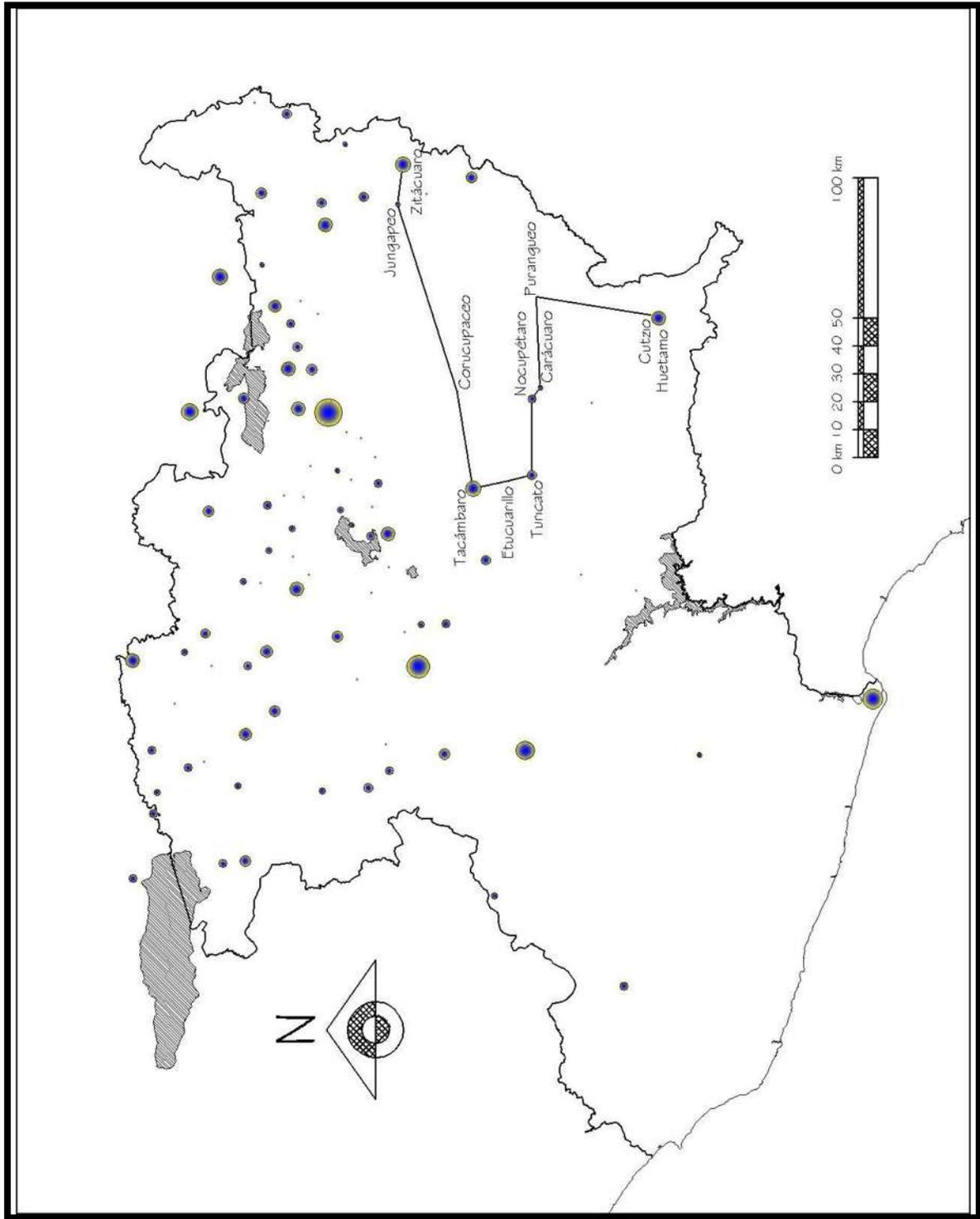


Fig. 26 CG22. Itinerario de Zitácuaro a S. Juan Huetamo. (47 leguas – 281.13 km)
1856. Elaboración propia.

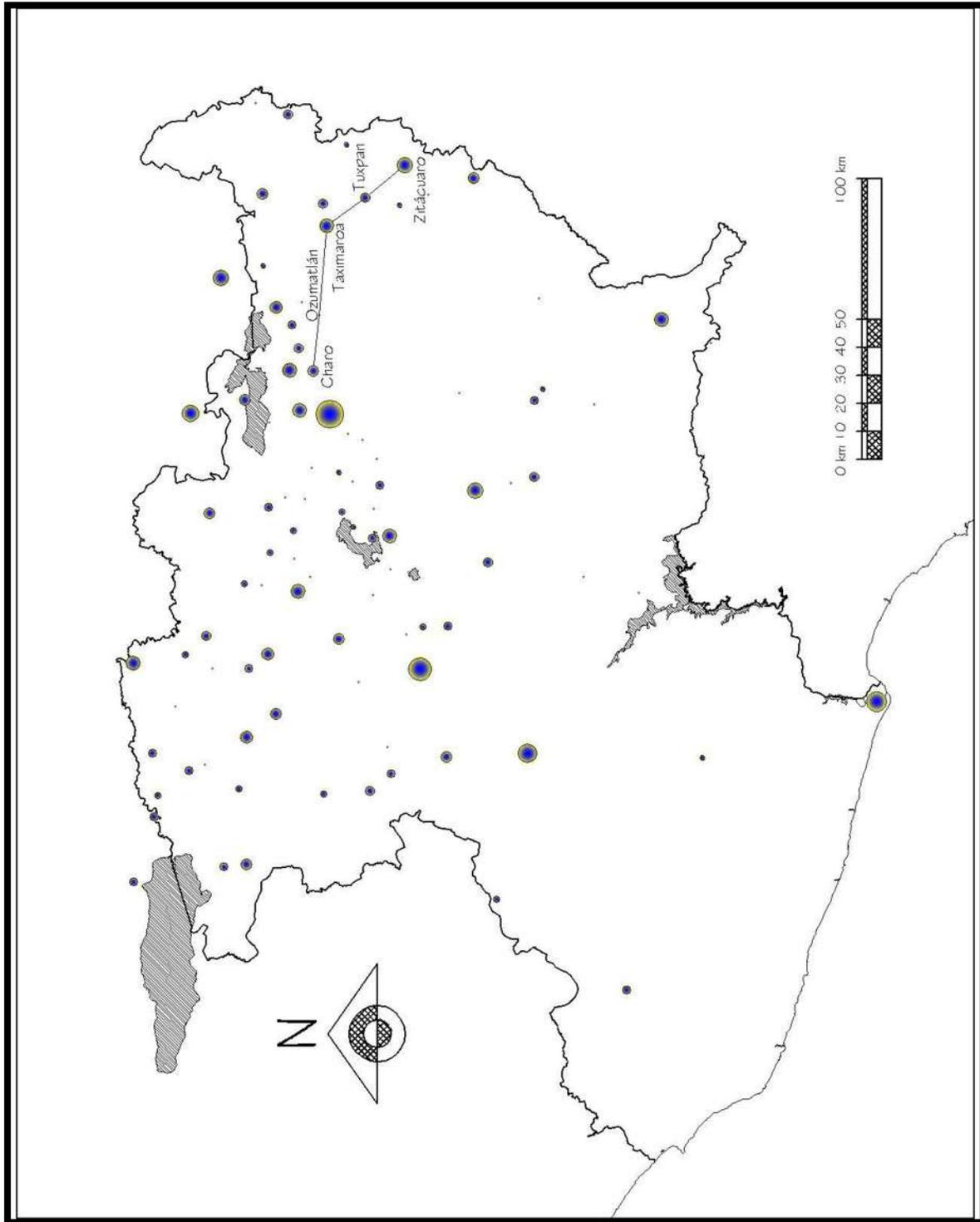


Fig. 27 CV1. Itinerario de Charo a Zitácuaro. (25 leguas – 149.54 km) 1856.
Elaboración propia.

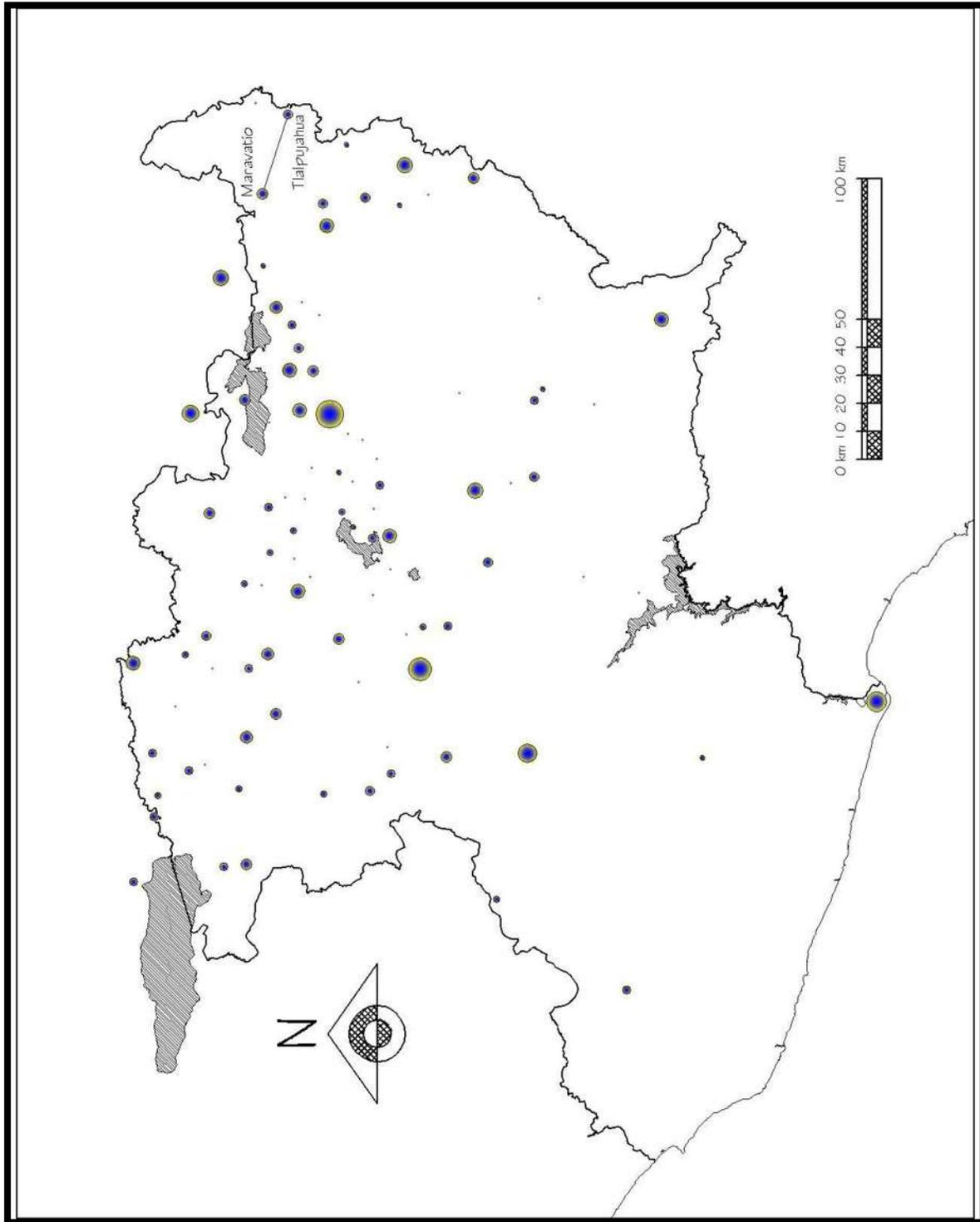


Fig. 28 CV2. Itinerario de Maravatío a Talpujahua. (8 leguas – 47.85 km) 1856.
Elaboración propia.

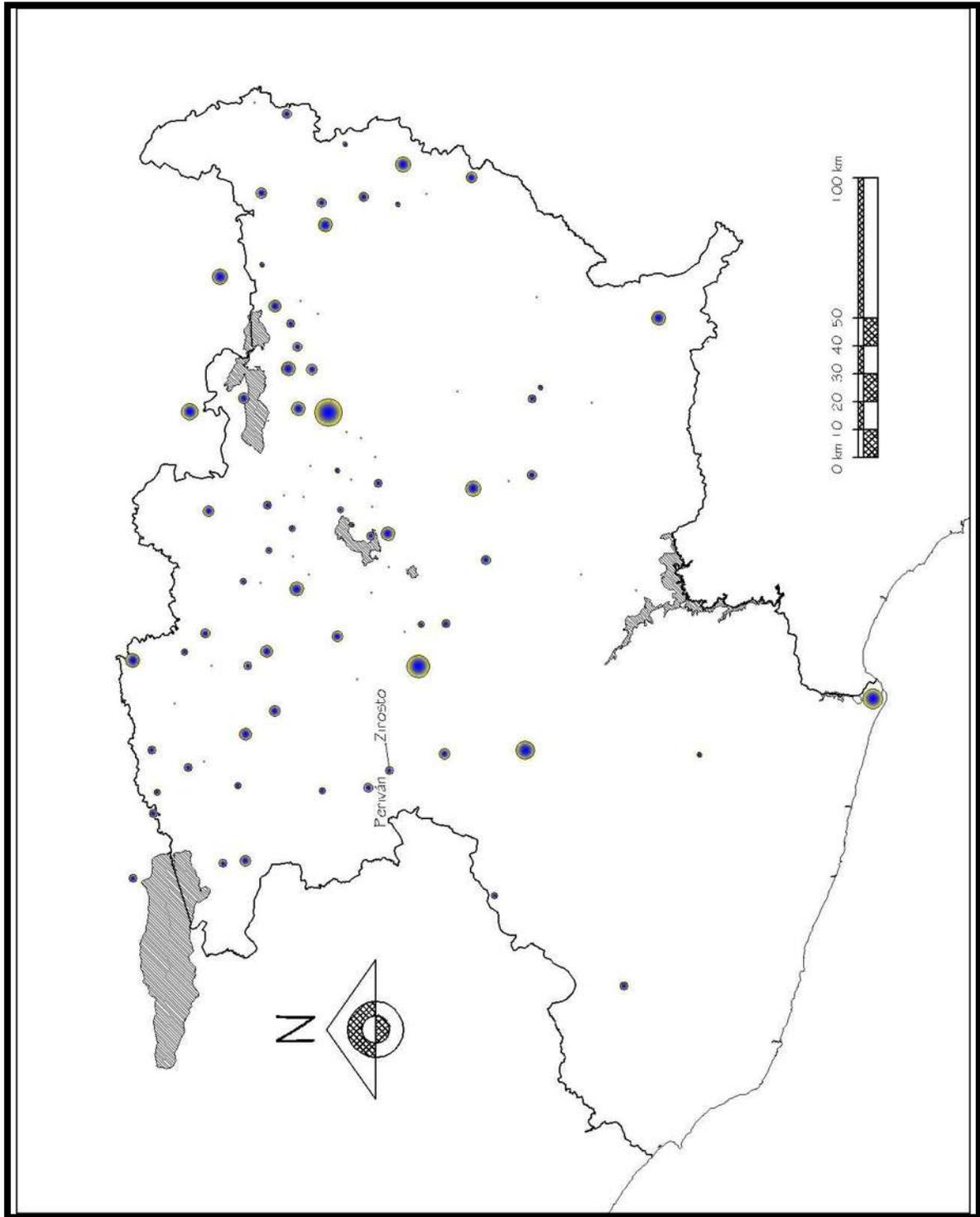


Fig. 29 CV3. Itinerario de Zirosto a Perivan. (9 leguas – 53.83 km) 1856.
Elaboración propia.

CV4. Itinerario de Pátzcuaro a Tacámbaro. (10 leguas – 59.82 km) 1856.

De Pátzcuaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tacámbaro	---	10	10	59.82	59.82

CV5. Itinerario de Zinapécuaro a Acámbaro. (6 leguas – 35.89 km) 1856.

De Zinapécuaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Acámbaro	---	6	6	35.89	35.89

CV6. Itinerario de Tacícuaru a Zacapu. (14.5 leguas – 62.81 km) 1856.

De Tacícuaru a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Capula	---	1	1	5.98	5.98
Cipiexo o Quiroga	---	5	10	29.91	35.89
Zacapu	---	4.5	14.5	26.92	62.81

CV7. Itinerario de Pátzcuaro a Ario. (12 leguas – 71.78 km) 1856.

De Pátzcuaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Santa Clara del Cobre	---	4	4	23.93	23.93
Ario	---	8	12	47.85	71.78

CV8. Itinerario de Puruándiro a Conguripo. (5 leguas – 29.91 km) 1856.

De Puruándiro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Conguripo	---	5	5	29.91	29.91

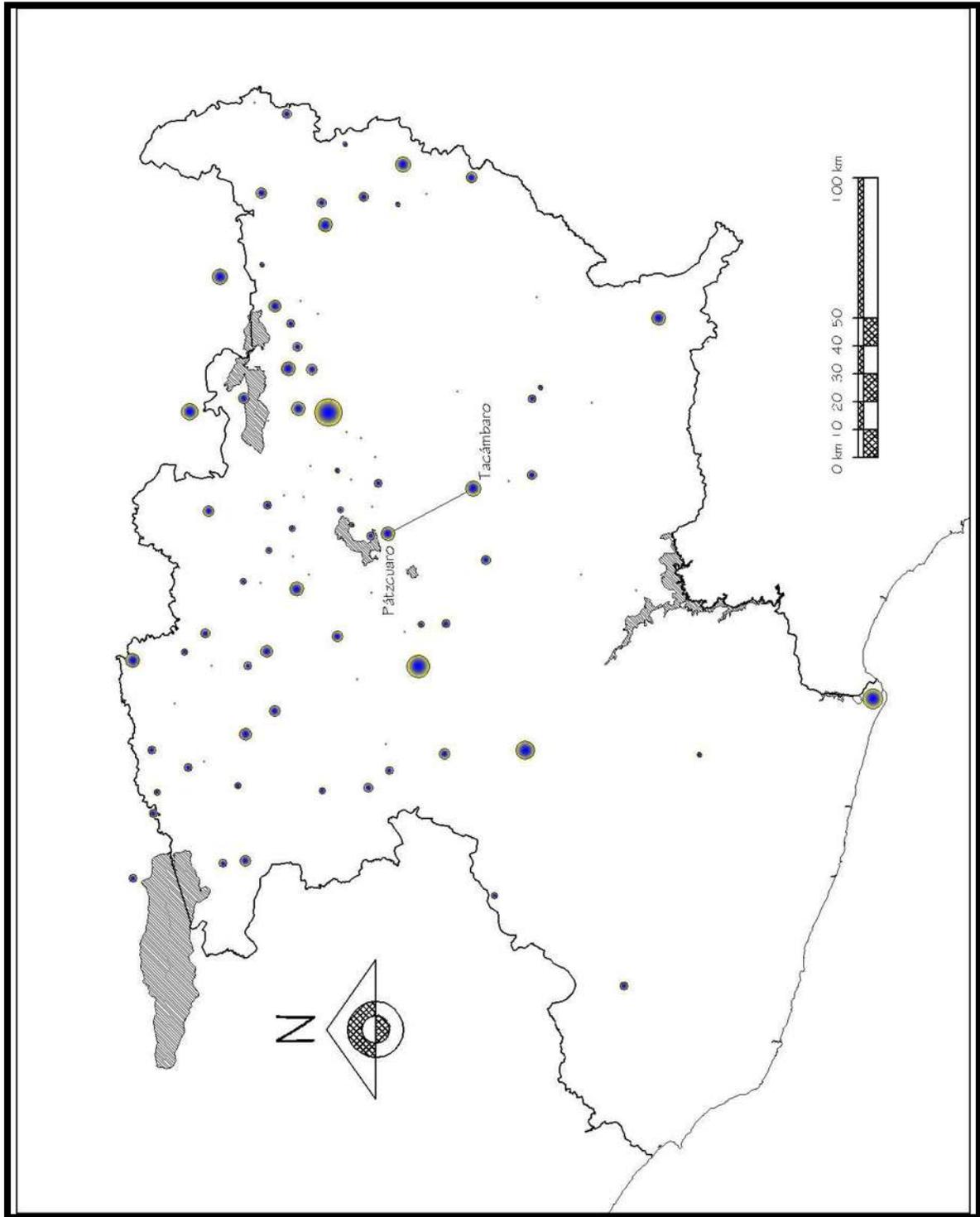


Fig. 30 CV4. Itinerario de Pátzcuaro a Tacámbaro. (10 leguas – 59.82 km) 1856.
Elaboración propia.

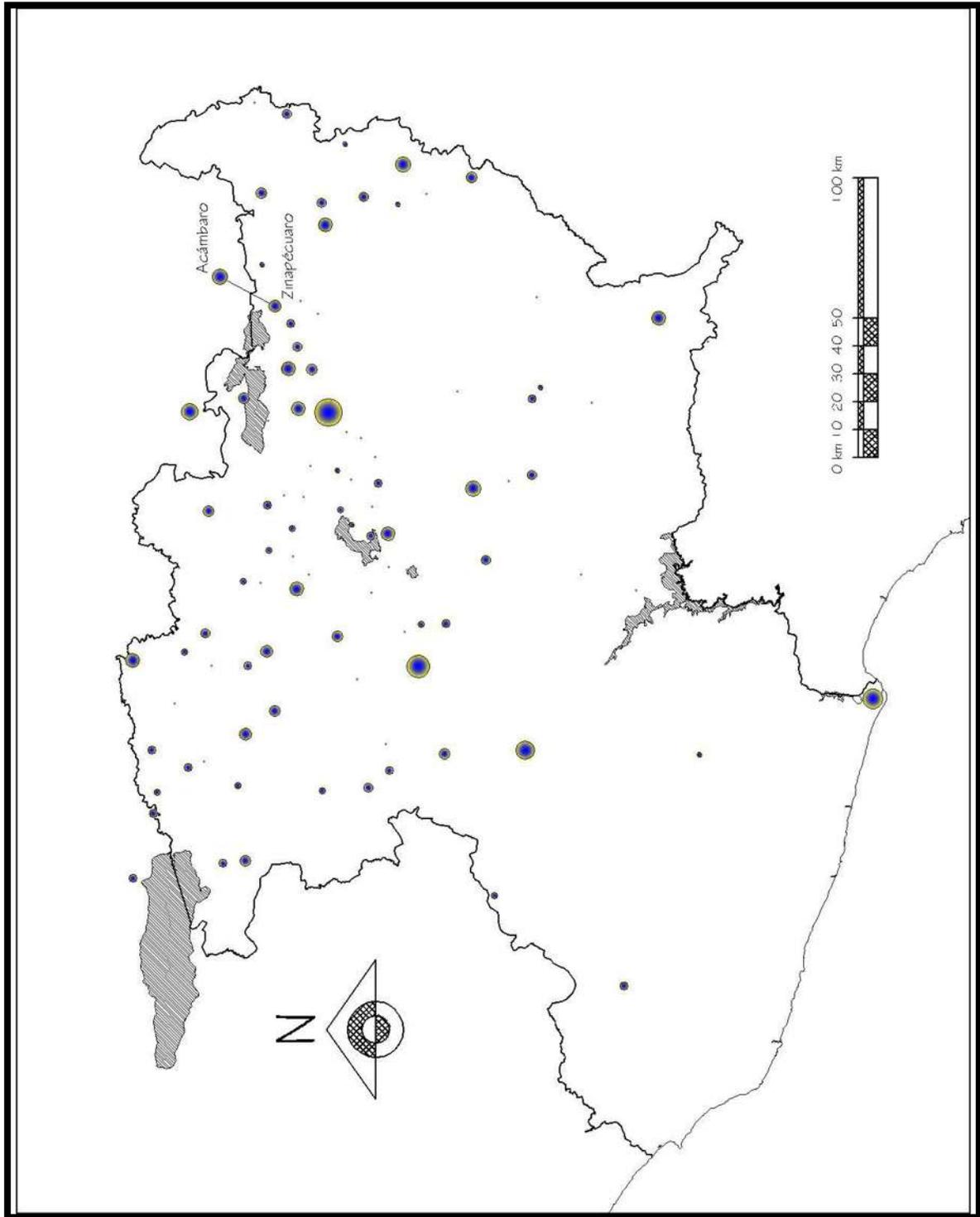


Fig. 31 CV5. Itinerario de Zinapécuaro a Acámbaro. (6 leguas – 35.89 km) 1856.
Elaboración propia.

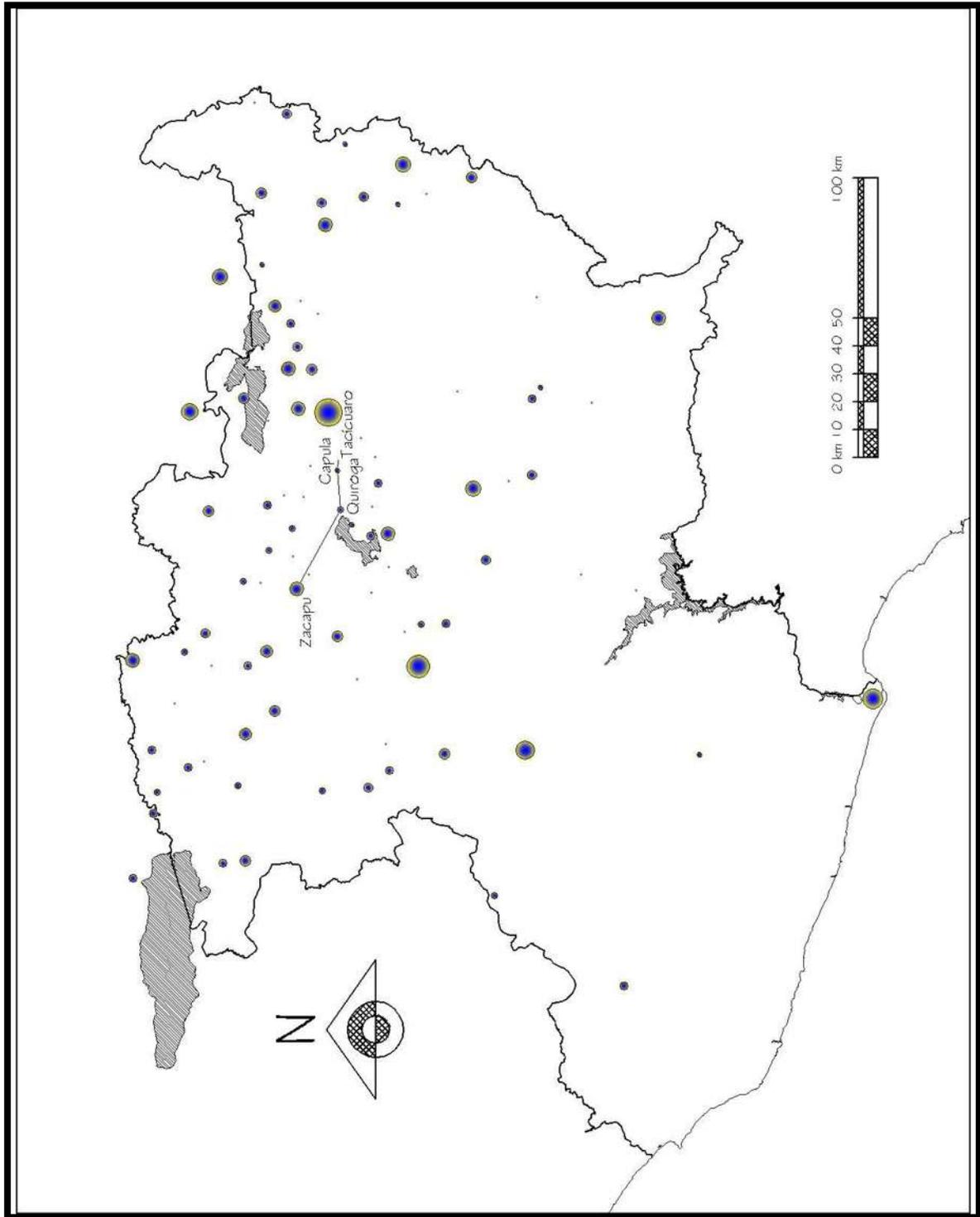


Fig. 32 CV6. Itinerario de Tacicuaró a Zacapu. (14.5 leguas – 62.81 km) 1856.
Elaboración propia.

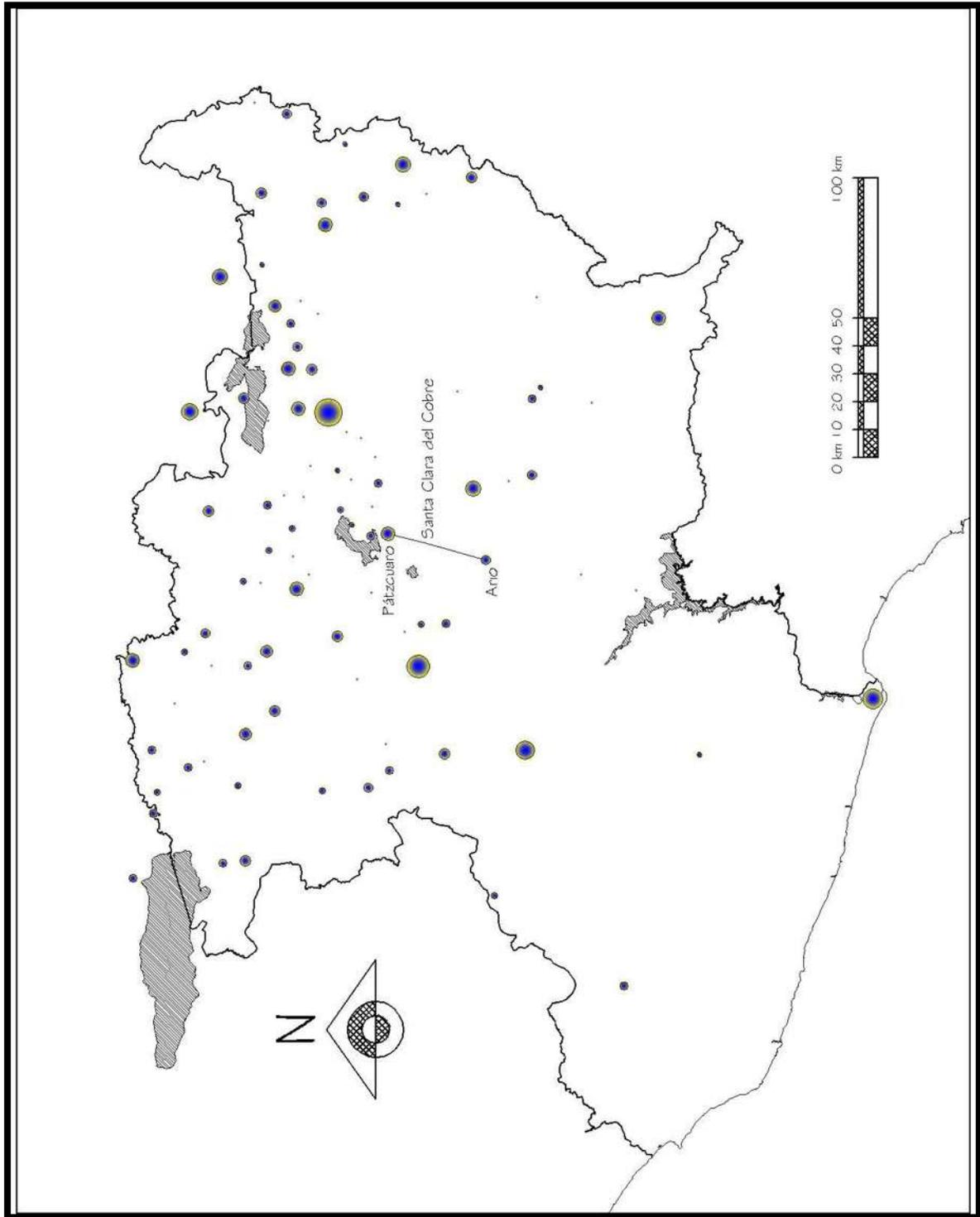


Fig. 33 CV7. Itinerario de Pátzcuaro a Ario. (12 leguas – 71.78 km) 1856.
Elaboración propia.

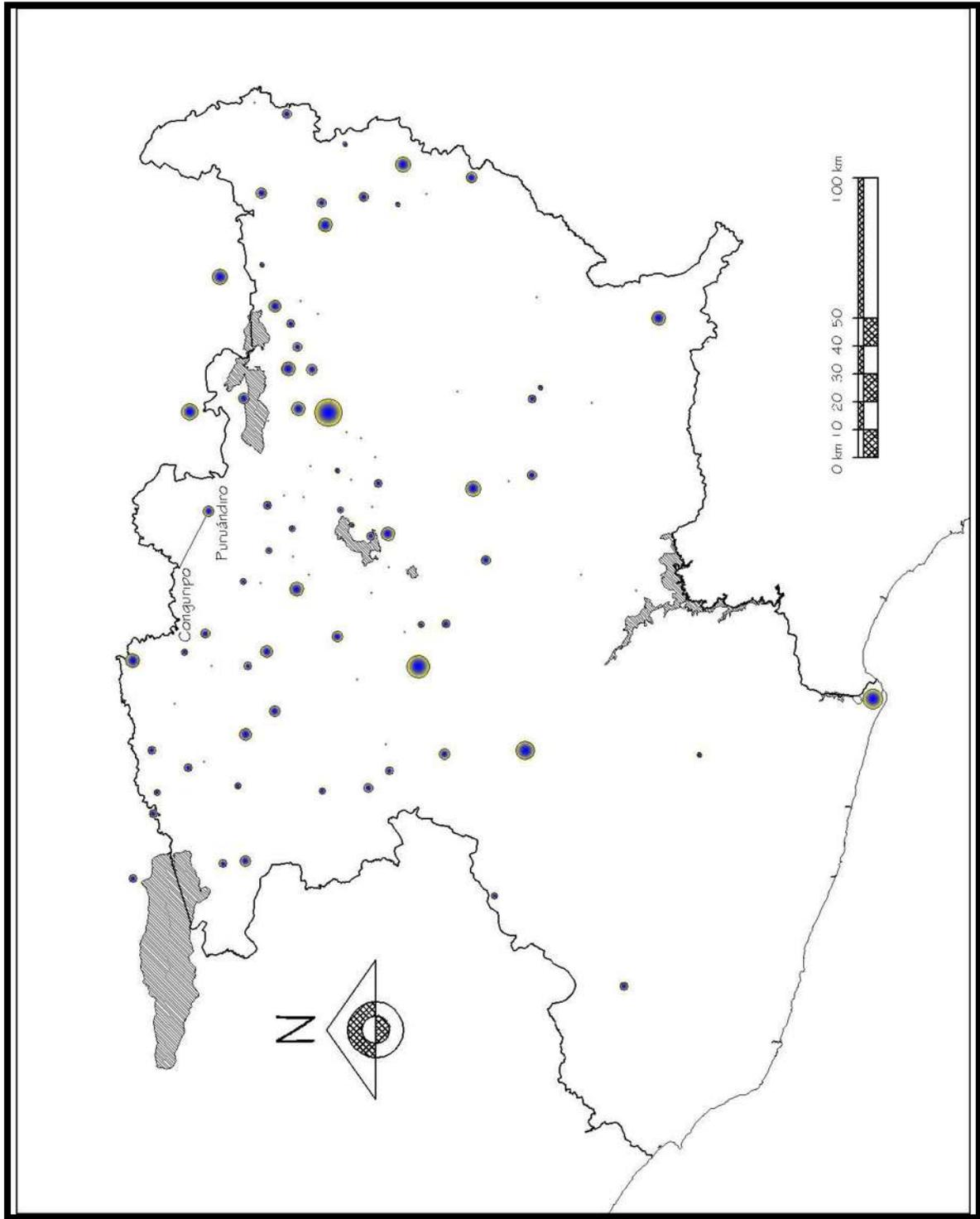


Fig. 34 CV8. Itinerario de Puruándiro a Conguripo. (5 leguas – 29.91 km) 1856.
Elaboración propia.

CV9. Itinerario de Zitácuaro a Susupuato. (14 leguas – 83.74 km) 1856.

De Zitácuaro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Eñanclio	---	7	7	41.87	41.87
Susupuato	---	7	14	41.87	83.74

CV10. Itinerario de Morelia a Tlasasalca, por Tiristarán. (30 leguas – 179.45 km) 1856.

De Morelia a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Rancho Tiristarán	Camino pedregoso el primer tramo y con un tramo estrecho, malo para carruajes.	6	6	35.89	35.89
Tecacho	Se pasa un camino cenagoso y después se pasa a terreno firme y quebrado.	6	12	35.89	71.78
Zipimeo	Lomeando, se pasa un dique angosto de más de 100 varas para después cruzar por el llano del Cuatro, intransitable para carruajes en lluvias.	11	23	65.80	137.58
Tlasasalca	Salida fangosa y pesada, después lomas quebradas y pedregosas.	7	30	41.87	179.45

CV11. Itinerario de Puruándiro a Zináparo. (8 leguas – 47.85 km) 1856.

De Puruándiro a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Zináparo	Camino llano.	8	8	47.85	47.85

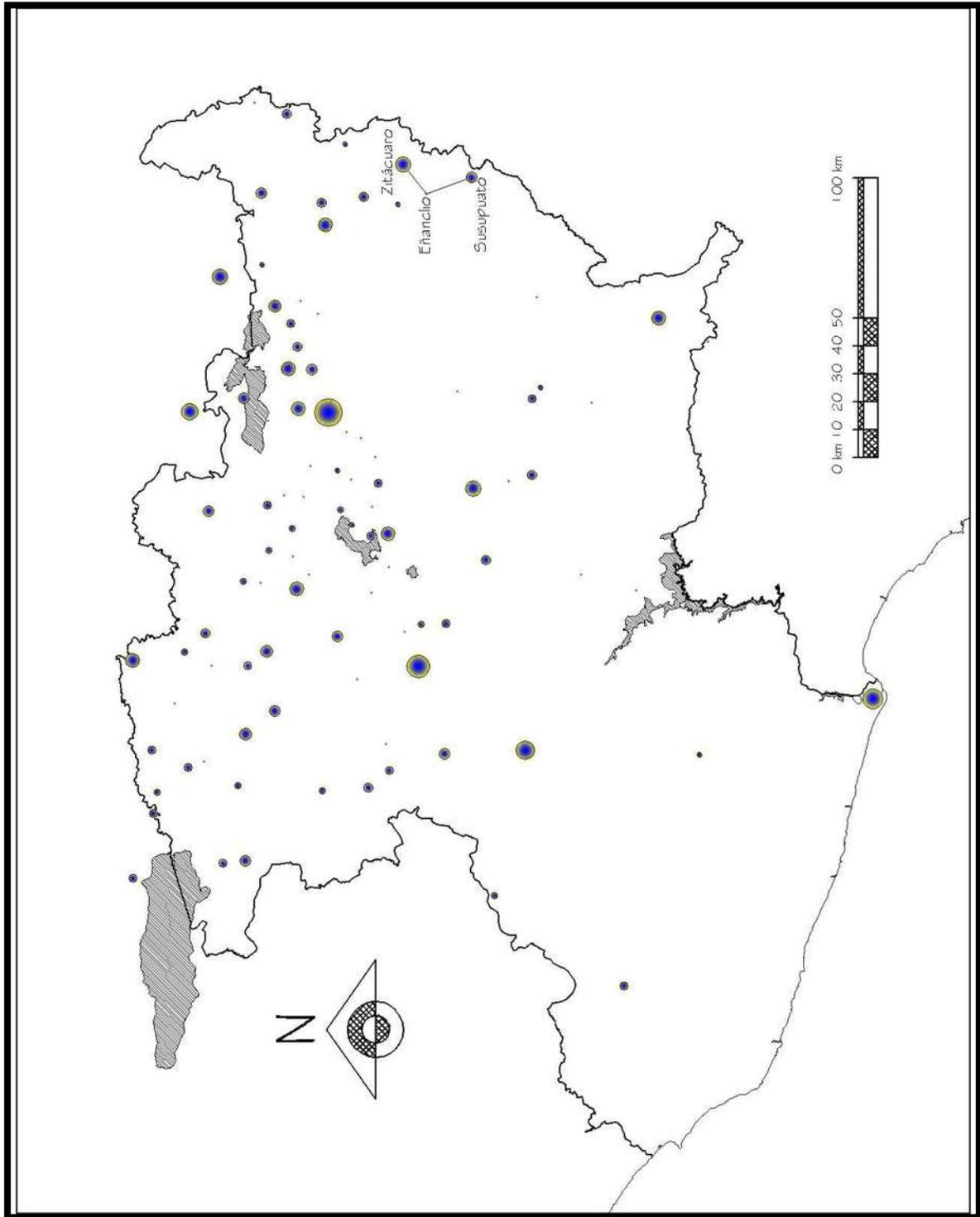


Fig. 35 CV9. Itinerario de Zitácuaro a Susupuato. (14 leguas – 83.74 km) 1856.
Elaboración propia.

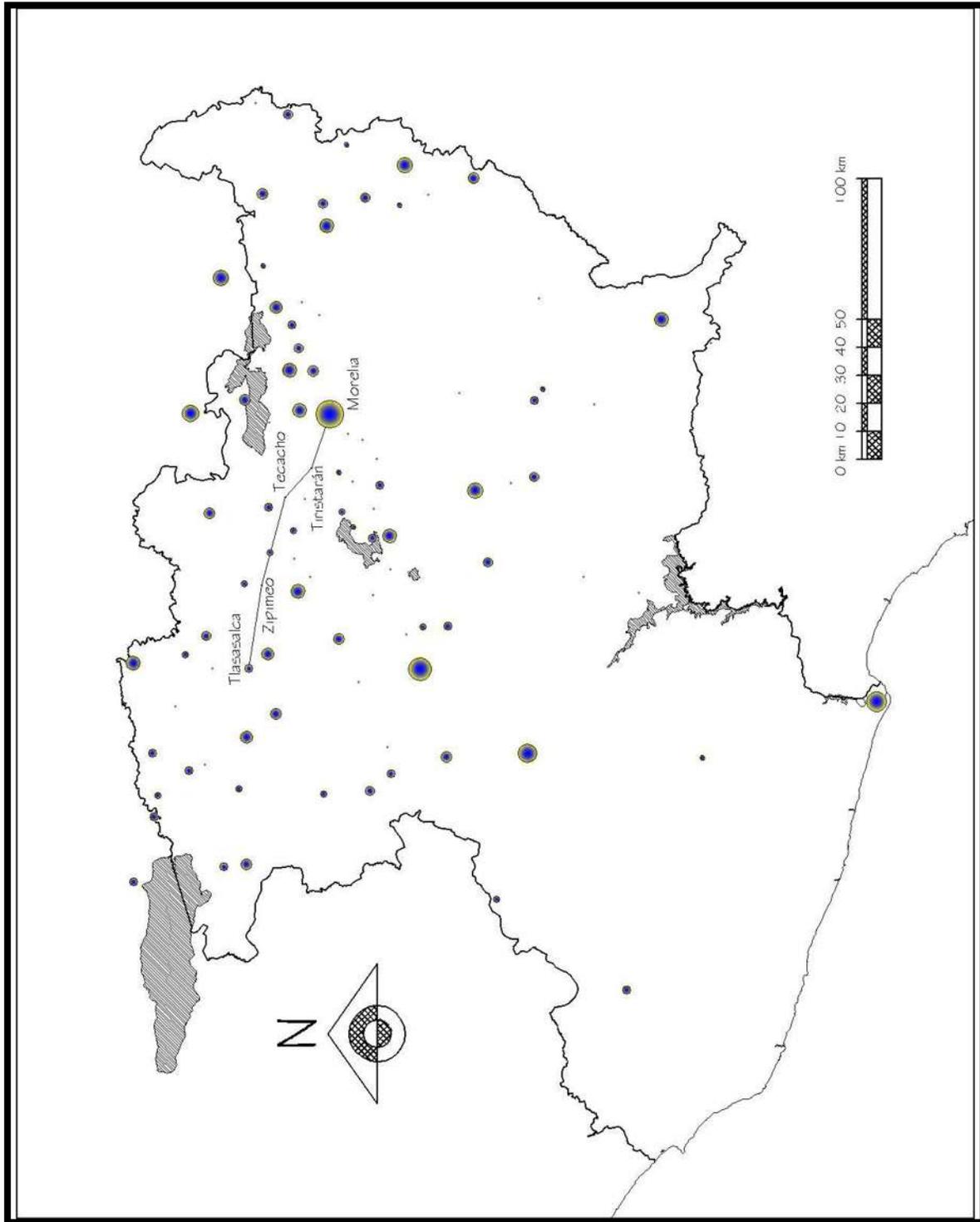


Fig. 36 CV10. Itinerario de Morelia a Tlasasalca, por Tiristarán. (30 leguas – 179.45 km) 1856. Elaboración propia.

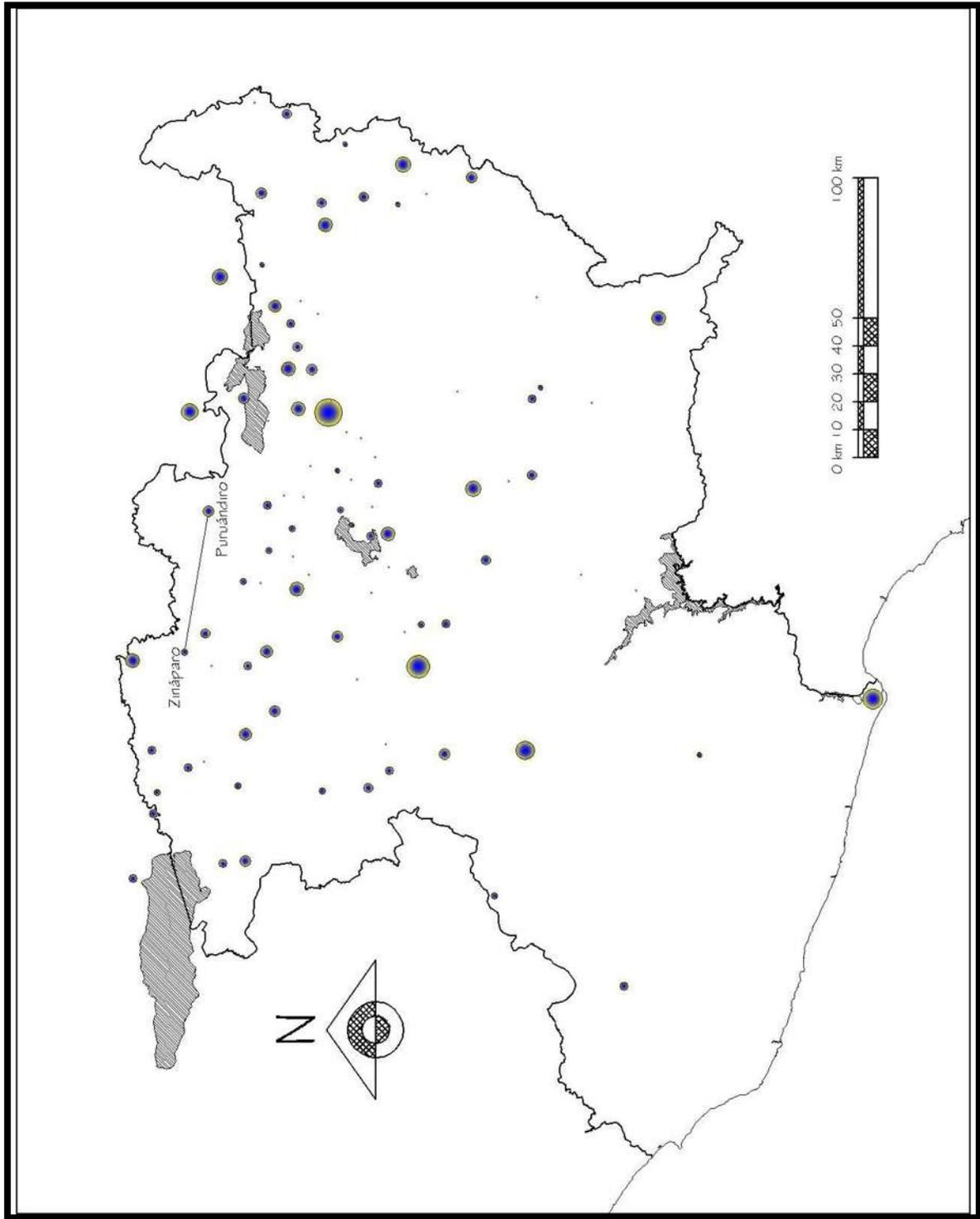


Fig. 37 CV11. Itinerario de Puruándiro a Zináparo. (8 leguas – 47.85 km) 1856.
Elaboración propia.

CV12. Itinerario de Coeneo a Jiquilpan. (26 leguas – 155.52 km) 1856.

De Coeneo a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tavegero	Camino carretero.	3	3	17.94	17.94
Tanganzícuaru	---	7	10	41.87	59.82
Chavinda	---	9	19	53.83	113.65
Jiquilpan	---	7	26	41.87	155.52

CV13. Itinerario de Sahuayo a Cojumatlán, alternativa a Guadalajara. (14 leguas – 83.74 km) 1856.

De Sahuayo a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Cojumatlán	---	14	14	83.74	83.74

Caminos de Travesía

CT1. Itinerario de Morelia a Uriangato, camino a Guanajuato. (15 leguas – 89.72 km) 1856.

De Morelia a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Tarímbaro	Camino carretero.	3.5	3.5	20.94	20.94
Copándaro	Se pasa en canoa la laguna.	3.5	7	20.94	41.87
Cuitzeo	---	3.5	10.5	20.94	62.81
Uriangato	Entre este punto y el anterior se sale de Michoacán.	4.5	15	26.92	89.72

CT2. Itinerario de Zamora a Ocotlán, camino a Guadalajara. (22 leguas – 131.59 km) 1856.

De Zamora a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Ixtlán	Camino plano y fangoso y se cruza una pequeña loma pedregosa.	6	6	35.89	35.89
La Barca	Entre lomas escabrosas y después suaves, se cruza el río en escasas y malas canoas.	8	14	47.85	83.74
Cuitzeo o Ocotlán	Llano pantanoso, después sembradíos y se sigue a la orilla del lago.	8	22	47.85	131.59

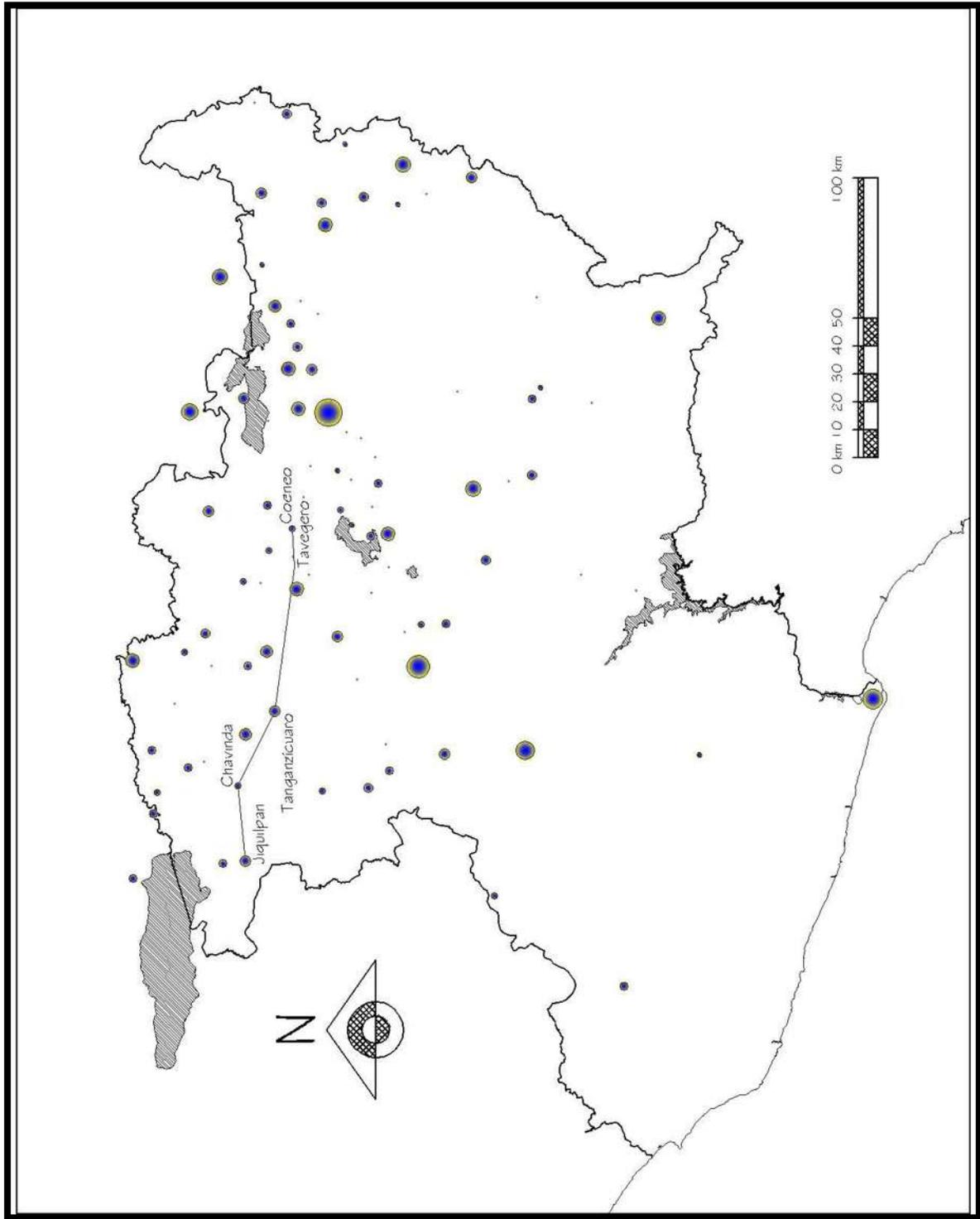


Fig. 38 CV12. Itinerario de Coeneo a Jiquilpan. (26 leguas – 155.52 km) 1856.
Elaboración propia.

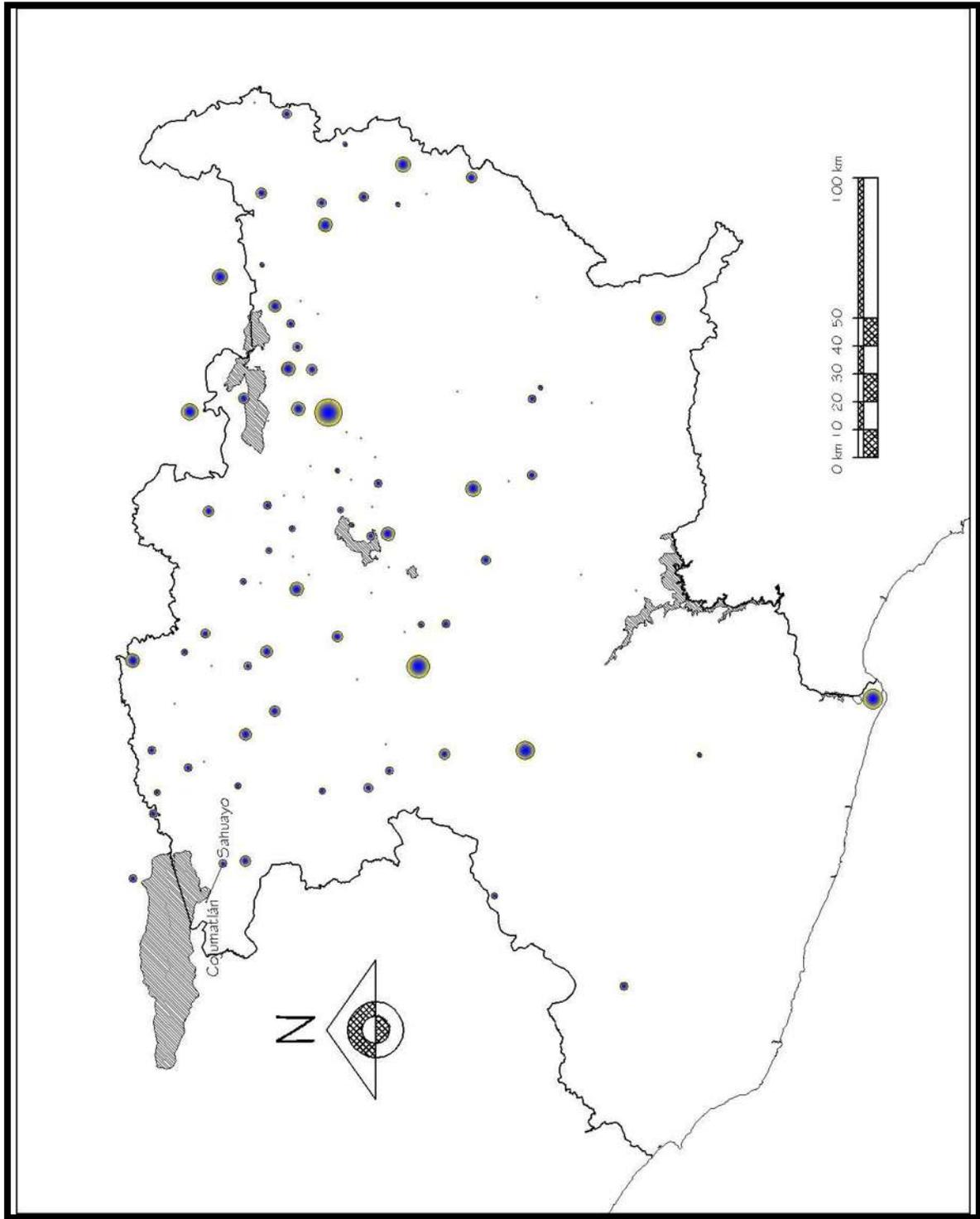


Fig. 39 CV13. Itinerario de Sahuayo a Cojumatlán, alternativa a Guadalajara.

(14 leguas – 83.74 km) 1856. Elaboración propia.

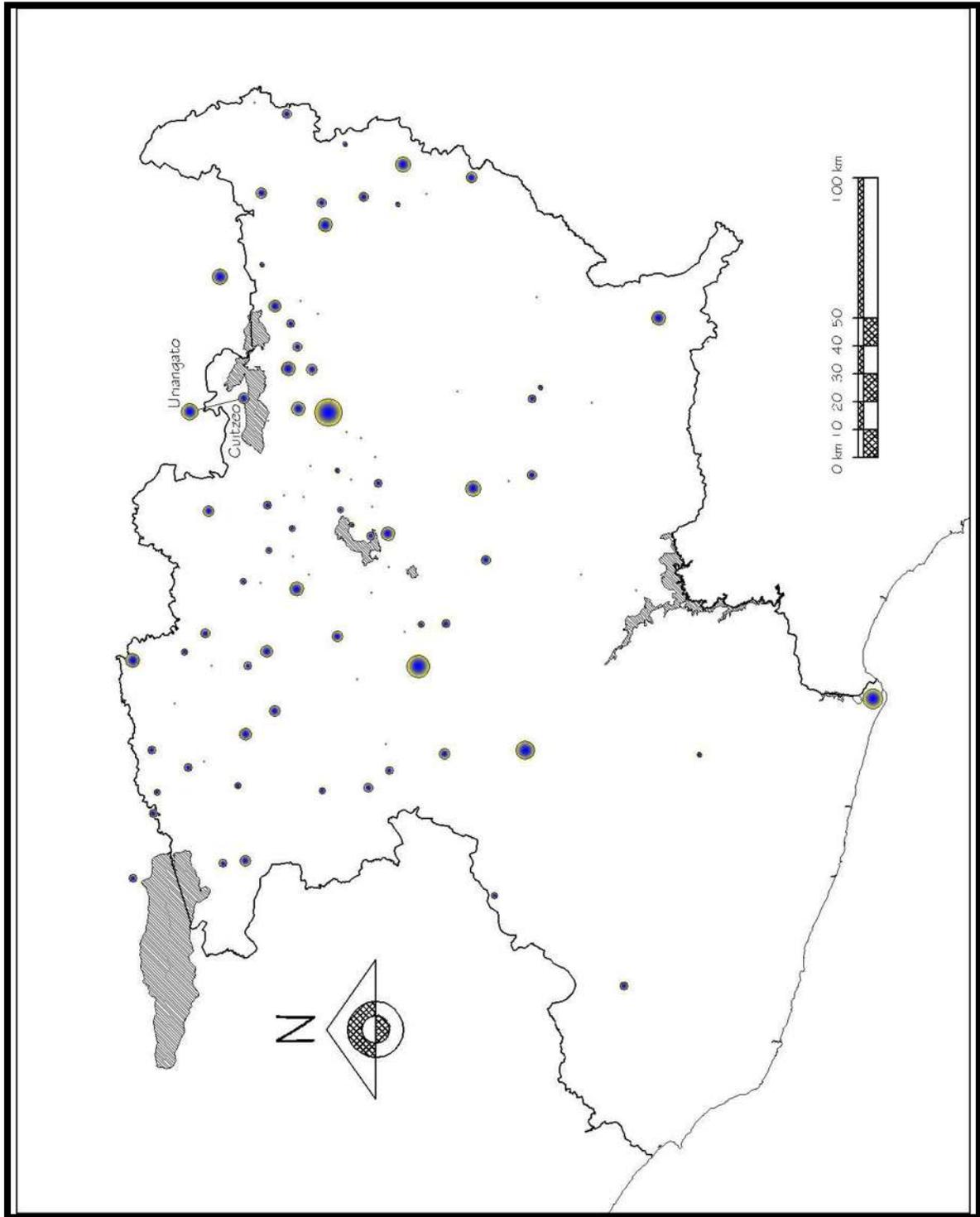


Fig. 40 CT1. Itinerario de Morelia a Uriangato, camino a Guanajuato. (15 leguas – 89.72 km) 1856. Elaboración propia.

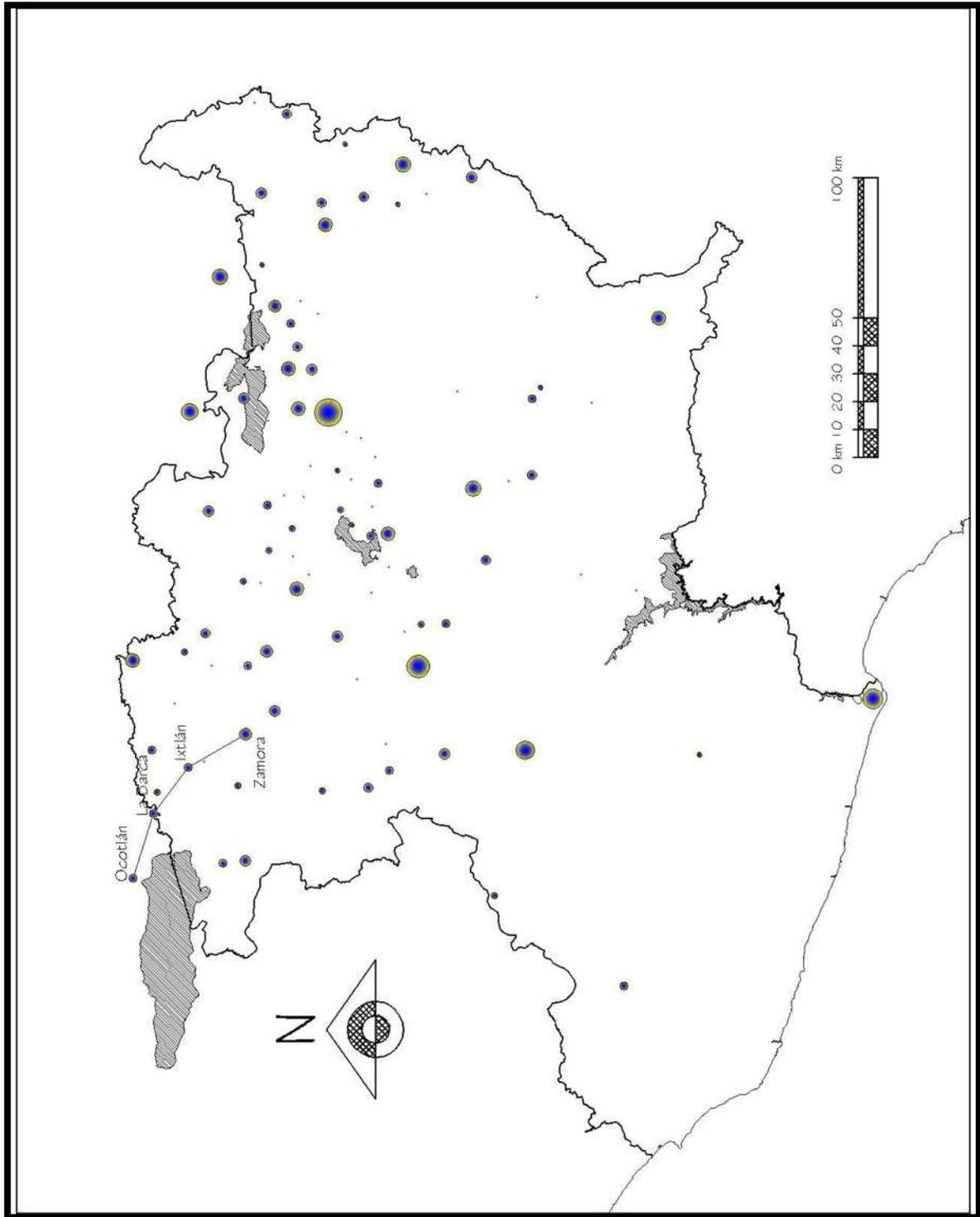


Fig. 41 CT2. Itinerario de Zamora a Ocotlán, camino a Guadalajara. (22 leguas – 131.59 km) 1856. Elaboración propia.

Caminos Vecinales Tipo II

CVV1. Itinerario de Uruapan a Apatzingán. (18 leguas – 107.67 km) 1856.

De Uruapan a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Apatzingán	---	18	18	107.67	107.67

CVV2. Itinerario de Tlasasalca a Pátzcuaro. (25.5 leguas – 152.53 km) 1856.

De Tlasasalca a:	Observaciones:	Leguas	Totales	km	Totales
Purépero	---	2	2	11.96	11.96
Cherán	---	9	11	53.83	65.80
Nahuatzen	---	3.5	14.5	20.94	86.73
Pichátaro	---	5.5	20	32.90	119.63
Pátzcuaro	---	5.5	25.5	32.90	152.53

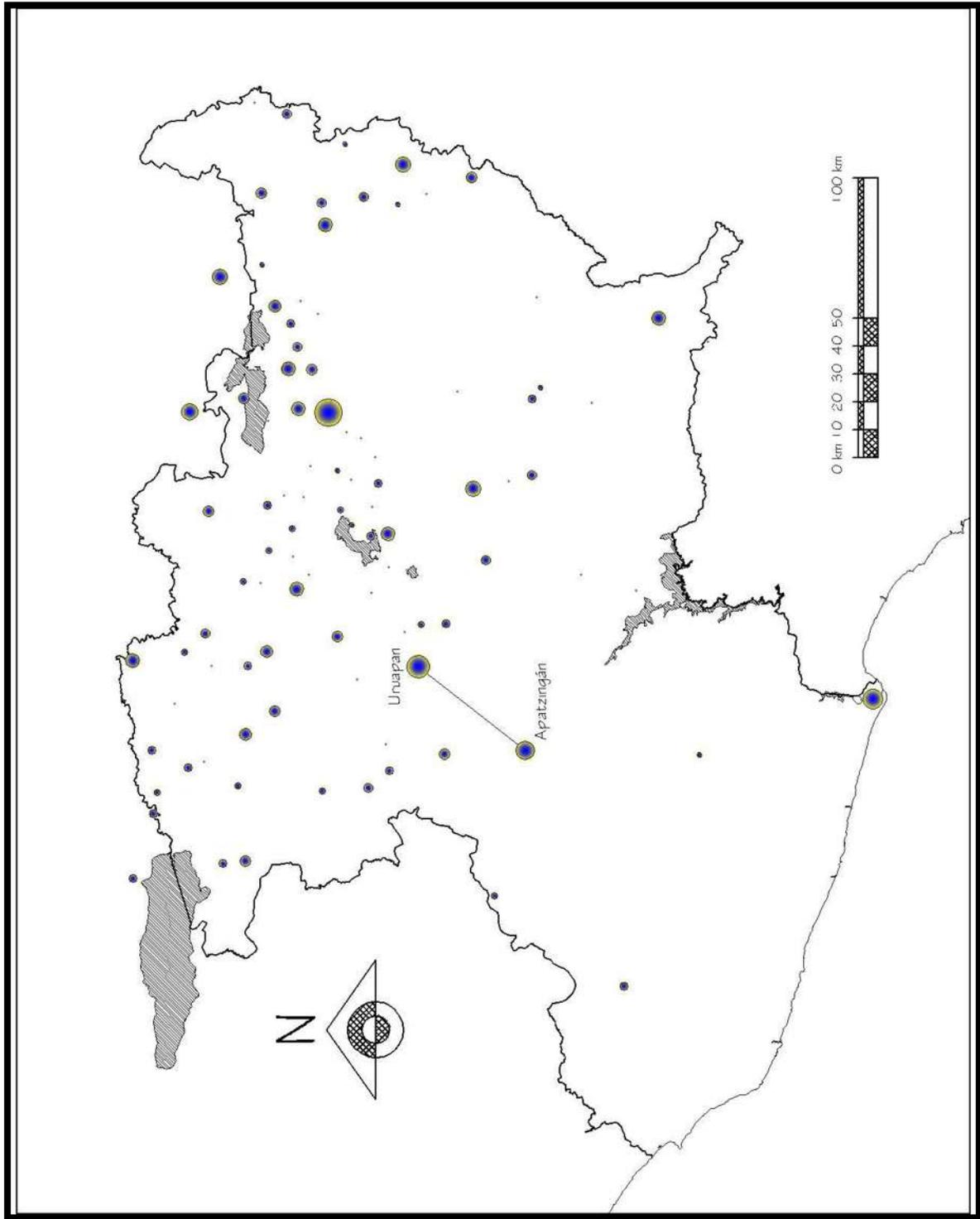


Fig. 42 CVV1. Itinerario de Uruapan a Apatzingán. (18 leguas – 107.67 km) 1856.
Elaboración propia.

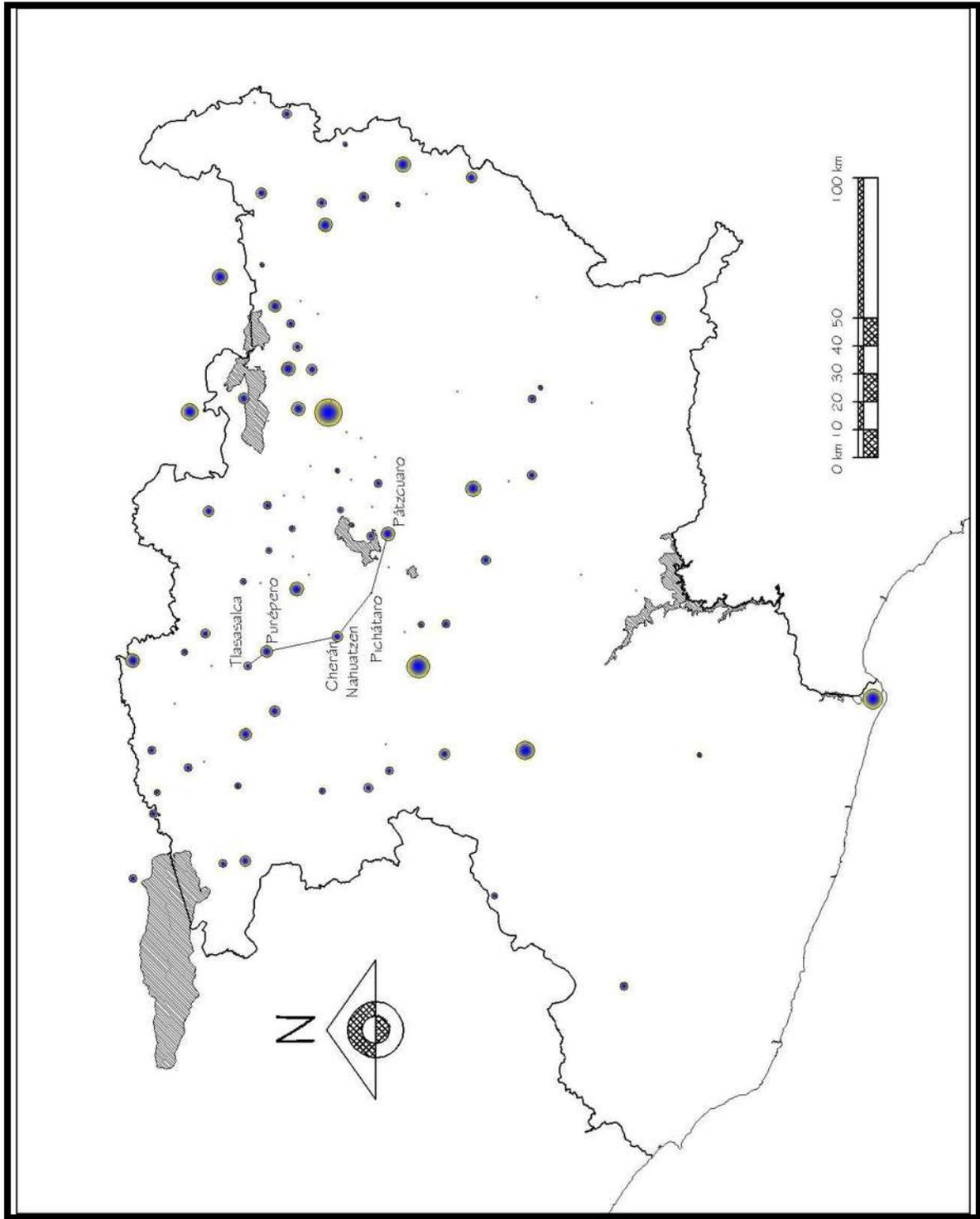


Fig. 43 CVV2. Itinerario de Tlaxascalca a Pátzcuaro. (25.5 leguas – 152.53 km)
1856. Elaboración propia.

El resultado de esta serie de itinerarios y derroteros, nos muestra una red amplia y con tantas posibilidades, que no es más que explicable por la razón de que estas rutas y los vehículos o modos de transporte que los transitaban, no necesitaban de una significativa infraestructura. Lo anterior nos invita a pensar que más aún de los nombrados itinerarios, existían muchísimas rutas y atajos, que quizás no del conocimiento general, formaban parte del conocimiento y memoria colectiva de los pueblos y que permitían agregar el sentido de pertenencia al territorio en el que se desarrollan sus vidas.

Si trazáramos dos ejes que partieran el estado en cuatro grandes sectores, teniendo como punto central a la ciudad de Pátzcuaro, observamos claramente que el orden en densidad de caminos sería: en primer lugar con la mayor densidad de caminos está el sector noroeste, región cercana al bajío y que se caracterizó por un gran desarrollo comercial y agropecuario; en segundo lugar el sector noreste, el cual tiene gran importancia, pues por aquí pasa el camino que une a la ciudad de México con la capital del estado, mismo que cuenta con un gran número de poblaciones a su vera; en tercer lugar tenemos el sector sureste, dentro del cual está el área con mayor influencia de minas en el estado; por último el sector suroeste, el cual comprende gran parte de la Tierra Caliente y toda la región de la costa, este cuenta con la menor densidad de caminos, además de ser las regiones que tenían menos población, aquí se muestra también la falta de atención a la región costera y la notoria ausencia de un puerto marítimo que activara la comunicación. Es así que se conformó la red caminera del estado de Michoacán a mediados del siglo XIX, mismo que ha sufrido grandes transformaciones, pero que aún en la actualidad refleja los contrastes en el desarrollo de las diversas regiones del estado.

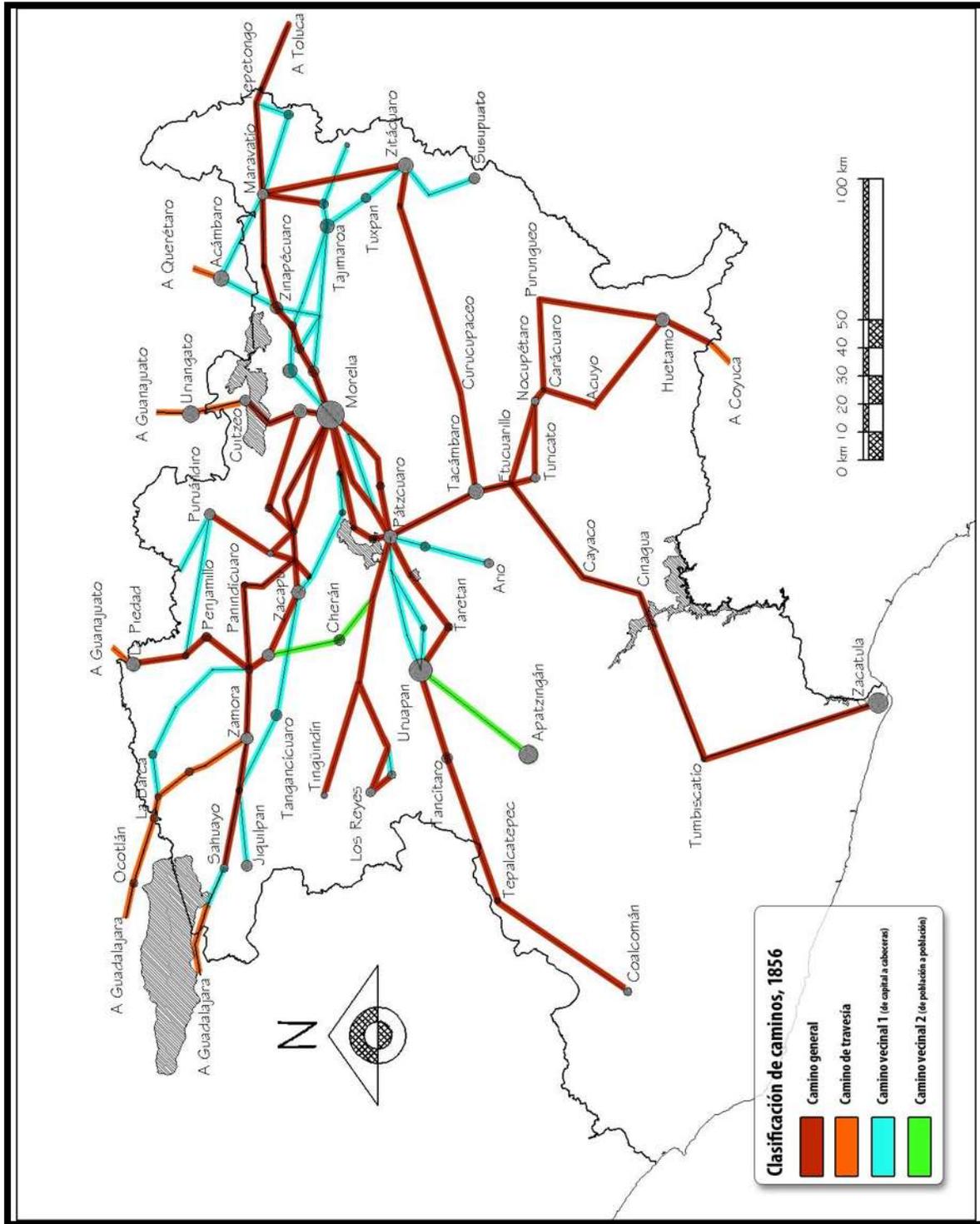


Fig. 44 Red Estatal formada con los itinerarios de 1856.

IV. El Camino México-Morelia-Guadalajara

IV.1 Contexto Geográfico e Histórico

Eran dos los caminos, que ya desde el siglo XVI, comunicaban a la ciudad de México con la de Guadalajara. El primero y más importante era el llamado “septentrional”, mandado a abrir por el virrey don Antonio de Mendoza en 1535; el segundo y no menos importante, y que más nos atañe por cruzar por el estado de Michoacán es el llamado “meridional”, el cual llegaba a Valladolid, hoy Morelia, y seguía su camino para llegar por el norte o por el sur del lago de Chapala. (Castañeda C. 2006)

A fines del siglo XVI según lo relatan algunos viajeros, a pesar de ser más fácil el camino septentrional, se recomendaba hacer el viaje por el otro camino, esto debido a la naturaleza agresiva y el bandidaje de los indios Chichimecas que habitaban las regiones de Querétaro y el Bajío. Referente a las condiciones implícitas al camino, uno de los mayores obstáculos era el cruce de ríos y arroyuelos que se encontraban a su paso, y una forma de cruzarlos, que continuó utilizándose hasta principios del siglo XX, era el cruce en balsas puestas a flote gracias a grandes calabazas o “tecomates” e impulsadas por indios nadadores asidos de la misma balsa. (Castañeda C. 2006)

La construcción de algunos puentes de gran magnitud durante el siglo XVIII, sobre todo en el cruce del Río Grande en la ruta “septentrional”, amplió el comercio y mejoró la seguridad del camino, razón que aseguró la supremacía definitiva de este camino para dirigirse de México a Guadalajara. (Castañeda C. 2006)

Ambas rutas quedaron mejor establecidas hasta finales del periodo virreinal:

La primera, la “Septentrional” o por Querétaro y Los Altos, 160 leguas, De México a Tlanepantla, La Lechería, Cuautitlán, San Miguel, Tepejí del Río, Hacienda La Cañada, San Francisco Soyaniquilpan, Arroyo Zarco, Encinillas, Ruano, San Antonio, Palmillas, San Juan del Río, Las Trojes Mochas, El Sanz, Arroyo Seco, El

Colorado, La Noria, Querétaro, La Estancia de las Vacas, El Rayo, La Calera, Apaseo, Celaya, El Guaje, Salamanca, Buena Vista, Irapuato, San Antonio, San Miguelito, Los Sauces, Los Magueyes, León, Lagunillas, Lagos de Moreno, San Juanico, Agua del Obispo, San Juan de los Lagos, Jalostitlán, La Laja, La Venta, Pegueros, Tepatitlán, Tierra Colorada, Puente de Calderón, Zapotlanejo y Puente de Tololotlán, para llegar por fin a Guadalajara. (Castañeda C. 2006)

La segunda y más importante para este trabajo, y de la que se desprende el tramo México-Toluca-Morelia, “Meridional” o por Valladolid, 150 leguas. De México a Valladolid camino carretero bueno, 69 leguas. De México por Tacubaya a Cuajimalpa, Jajalpa, Toluca, Ixtlahuaca, San Felipe del Obraje, Hacienda de Tepetongo, Maravatío, Ucareo, Zinapécuaro, Indaparapeo, Charo, Valladolid, Zamora, Rancho de Tiristarán, Hacienda de Tecacho, Zipimeo, Tlasesalca, Ixtlán de los Hervores, La Barca, Cuitzeo, Hacienda de Atequiza, San Antonio y se llega a Guadalajara. (Castañeda C. 2006)

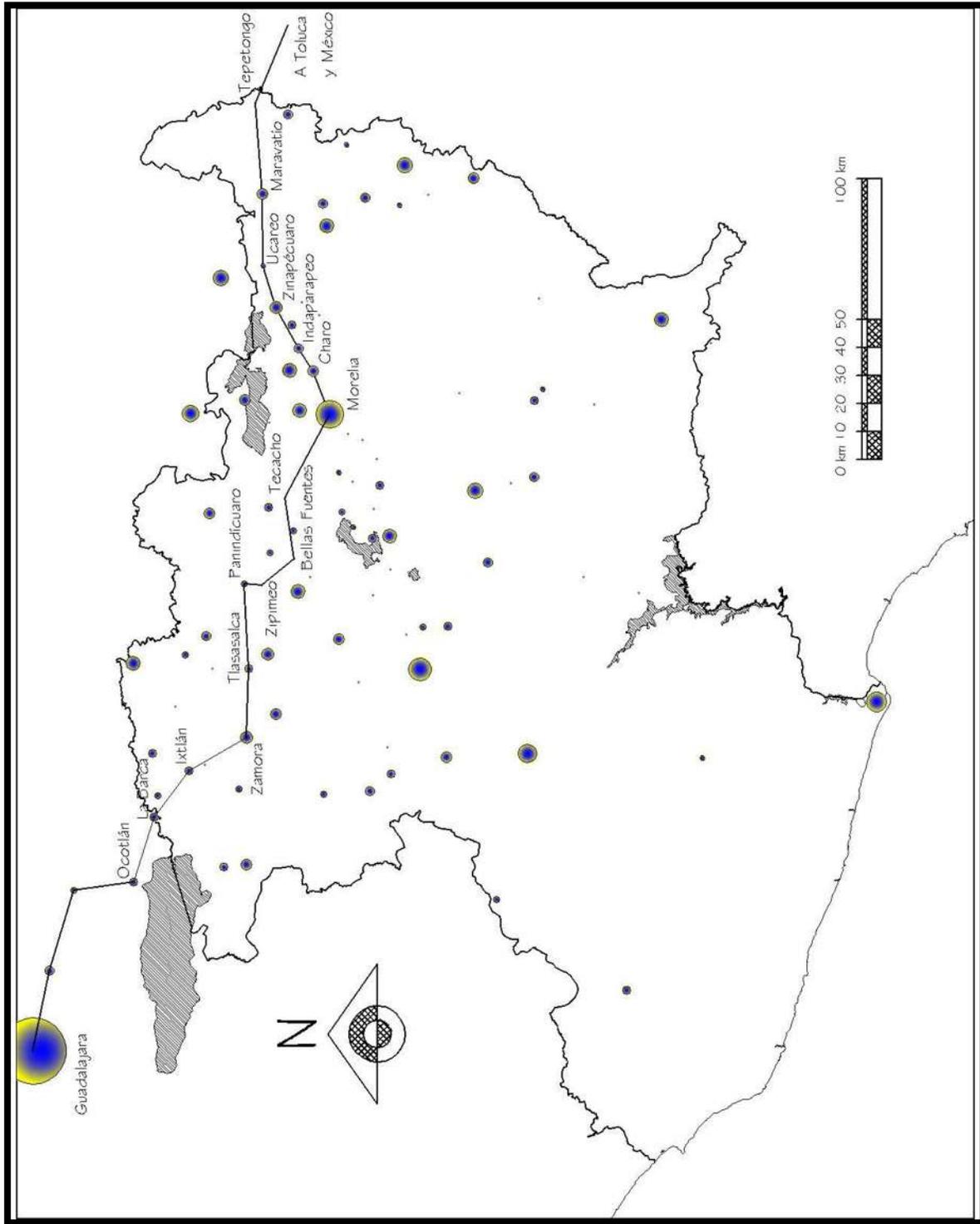


Fig. 45 Camino Meridional o por Valladolid hoy Morelia. 150 leguas. Finales del Siglo XVIII. Elaboración propia.

IV.2 El Viaje por Diligencia

Como ya se había mencionado en el segundo capítulo, a finales del siglo XVIII se establece el servicio de Diligencias entre México y Guadalajara, sin embargo, el itinerario corriente de este servicio era el que tomaba el camino septentrional, pasando por Querétaro. De cualquier manera, también se establece una ruta de las Diligencias, hacia la ciudad de Morelia, Pátzcuaro y Uruapan.

El viaje en diligencia era muy cómodo, en comparación de los viajes a lomo de bestia, pero no siempre se podía hacer, ya que dependía de las rutas establecidas y por caminos que reunían las condiciones adecuadas.

Como lo afirma Juan Nepomuceno en su obra “Guía de Forasteros y Repertorio de Conocimientos Útiles”, en la capital de la República, estaban establecidas las líneas de Diligencias Generales y algunas particulares, que ofrecían servicios con salidas frecuentes a varias partes de la república. Uno de estos servicios, era el que ofrecían de México a Morelia, y cuyas postas y lugares de término se expresan en la siguiente tabla, extraída de la misma obra: (Nepomuceno A. J. 1852 pp. 442-447)

Postas de la línea de Diligencias Generales, de México a Morelia: ¹²

Cuajimalpa.....	Lugar de almuerzo.
Jajalpa.....	---
Toluca.....	Capital, tiene hotel.
Arroyo.....	---
Ixtlahuaca.....	---
San José.....	---
Acíbar.....	---
Venta del Aire.....	Lugar de almuerzo.
Tepetongo.....	---
Pomoca.....	---
Maravatío.....	Administración y fin de jornada.
San Joaquín.....	---
Acámbaro.....	---
Santa Clara.....	---
Zinapécuaro.....	Lugar de almuerzo.
Indaparapeo.....	---
Goleta.....	---
Morelia.....	Capital, tiene hotel.

Con salidas para Morelia los días Lunes, Miércoles y Viernes a las cuatro de la mañana.

El precio que pagaban los usuarios por viajar en la diligencia de México a Toluca tres pesos, de México a Maravatío doce pesos y de México a Morelia veinte pesos. (Nepomuceno A. J. 1852 pp. 442-447)

El viaje de México a Morelia se hacía en tres días. La diligencia salía de México a las siete de la mañana en punto, se almorzaba en Cuajimalpa y se llegaba a Toluca a las dos de la tarde del mismo día. Ahí se dormía, y a las cuatro de la

mañana del día siguiente se continuaba el viaje para almorzar en la Jordana, de donde se salía después para llegar a Maravatío a las tres de la tarde del mismo día. Ahí se dormía, y a las cuatro de la mañana del día siguiente se continuaba el viaje para almorzar en Zinapécuaro de donde después se salía para llegar a Morelia a las tres de la tarde. (Nepomuceno A. J. 1852 pp. 442-447)

Asientos, cada uno. Exceso de equipaje.

De México a Toluca...	3 pesos	1 peso
Jordana.....	9 pesos	2 pesos
Maravatío.....	12 pesos	2 pesos 4/8
Morelia.....	20 pesos	4 pesos

Nota. Cada asiento tenía una arroba de equipaje libre; pasando de este peso, se debería pagar el exceso, como está expresado.

IV.3 Informe de la Empresa del Camino Toluca-Morelia. (1850)

Según el Informe, el presente camino “malamente llamado carretero” como lo califica la empresa, no era más que llanos, bajíos o colinas pequeñas, en que no había trazada ninguna ruta, quedando esta misma a elección e interés del transeúnte. Voladeros, despeñaderos o fangales ponían en riesgo la vida de los caminantes y los llevaban a pasar larguísimas horas para triunfar sobre las dificultades que oponía a su tránsito la naturaleza del terreno, mucho mayores en la estación de lluvias. Las únicas excepciones eran el Puerto de Medina, mandado componer por el Sr. Ugarte cuando fue Gobernador del Estado de Michoacán y bajo la dirección del entonces Prefecto de Maravatío, Sr. Urquiza; así como algunos escasos puntos arreglados con esfuerzo de los mismos pueblos y motivados por la necesidad de comunicarse entre sí. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

La empresa puso atención en componer con la mayor solidez posible e indistintamente, todos aquellos pasos peligrosos o difíciles, buscando que el camino quedara rápido y con los menores obstáculos, tanto como las condiciones inherentes a la formación natural lo hicieran posible, así como la proximidad a las lluvias estacionales que destruirían gran parte de los trabajos. Terminando la primera estación de lluvias, la empresa redoblo los esfuerzos con la mira de avanzar lo más posible, antes de que llegaran las nuevas lluvias. Así, se buscaba que durante la estación de secas se obtuvieran resultados del triple o cuádruple de los obtenidos a marcha ordinaria. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

Los resultados obtenidos esperados de esta compostura y conservación, como lo aseguraba la empresa, darían posibilidad al camino de competir contra cualquier otro de la república e incluso superándolos en algunas partes. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

Las condiciones que se estipulaban en el contrato, hablan de la manera en que se compondrían las acciones y de cómo se reintegrarían a los accionistas con sus respectivas utilidades, más allá de la reinversión del producto de peajes durante los primeros 24 meses. Aún se continuaba invitando en la prensa a quienes estuvieran dispuestos a invertir en tan importante proyecto. Una vez que se cumplieran los 24 meses, lo más adelante recaudado sería dividido en 3 porciones, siendo la primera para la conservación y mejora, la segunda para el reembolso del capital invertido por los socios y la tercera dada como utilidad a los mismos socios. También en este contrato se establecía que una vez terminado el reembolso del capital invertido, los accionistas devolverían el camino a los respectivos estados. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

Además, se indicaba los lugares en los que deberían de instalarse las garitas de recaudación, siendo estos: en el estado de México en Puente de Ixtlahuaca y Puerto de Medina; y en el estado de Michoacán en Maravatío, Zinapécuaro y Calzada de Santa Rita. El cobro en las garitas se haría según la tarifa señalada. Quedando establecido el peaje el día 1 de Abril de 1849 e iniciándose los trabajos el 1 de Febrero anterior, debiendo para esta última fecha haber designado su

régimen interior, las garitas y el ingeniero que dirigiría los trabajos. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

La empresa o junta directiva del camino quedaba autorizada para la libre administración del negocio, debiendo formar su propio reglamento interior y darlo a conocer a los gobiernos de Michoacán y México. El número de acciones sería de 280 con valor de 100 pesos, más las que se aumentarían por la invitación arriba señalada. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

Las acciones pertenecientes a los primeros socios fundadores son las siguientes: (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

Porciones de 4,000 pesos	Propietario	Importe (pesos)
2	Estado de Michoacán.....	8,000
2	Estado de México.....	8,000
1	Sr. López Pimentel.....	4,000
1	Sr. Zurutuza.....	4,000
1	Compañía del Oro.....	4,000
7	CAPITAL	28,000

El número de acciones a la fecha del informe, contando a todos los que hasta ese entonces se habían unido a la causa estaba distribuido en: 242 acciones en México, de las cuales 80 eran del Estado de México; 1 acción en Toluca; 13 acciones en Ixtlahuaca; 27 acciones en Maravatío; 128 en Morelia, de las cuales 80 eran del Estado de Michoacán; y 2 acciones en Pátzcuaro. Dando un total de 413 acciones. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

Tarifa para los peajes del nuevo camino de Toluca a Morelia, exenciones y disposiciones generales. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

CARRUAJES

En cada garita

Pesos**R**eales**O**ctavos

Diligencias cargadas o vacías.....	0 6 0
Coches llenos o vacíos y berlinas o carretelas de cuatro ruedas, tiradas hasta por ocho bestias.....	0 4 0
Volantes y carruajes de dos ruedas para pasajeros tiradas hasta por dos bestias.....	0 2 0
Literas con dos cabalgaduras.....	0 1 0
Por cada cabalgadura de refacción que lleven los antedichos carruajes.....	0 0 ¼
Carros de cuatro ruedas con llantas que no bajen de tres pulgadas de ancho y clavos embutidos, cargados y tirados hasta por ocho bestias.....	1 4 0
Los mismos de vacío.....	0 6 0
Juegos de coches o de otros carruajes que conduzcan carga y vayan tirados hasta por ocho bestias.....	1 0 0
Los mismos vacíos.....	0 4 0
Carros o carretas de dos ruedas, con llanta, que no baje de tres pulgadas de ancho, tiradas hasta por tres bestias y cargadas.....	0 2 0
Los mismos de vacío.....	0 1 0
Por cada bestia enganchada a más de las señaladas a dichos carros o juegos..	0 0 1/8

RECUAS Y EQUIPAJES

En cada garita

Pesos**R**eales**O**ctavos

Cada bestia caballar o mular con carga o de silla.....	0 0 3/8
La misma de vacío.....	0 0 1/8
Burros con carga o de silla.....	0 0 1/8
Los mismos vacíos (x2).....	0 0 1/8

Advertencia.

Todos los carruajes y animales referidos, cuando retornen por la misma garita en el mismo día no pagarán peaje.

GANADO DE LANA Y CERDO

En cada garita

Pesos**R**eales**O**ctavos

Cada cabeza de ganado vacuno, cuya edad sea por lo menos de un año.....	0 0 ¼
Cada centenar de cabezas de ganado de lana.....	0 2 0
Cada cerdo.....	0 0 ¼

Exenciones.

La tropa armada.

Los dueños, administradores y vaqueros de las haciendas colindantes con las garitas de recaudación y los ganados de estas mismas haciendas a su tránsito de unas tierras a otras de la propia finca.

Disposiciones generales: (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

- En cada garita se entregaba un boleto que era entregado en la garita próxima.
- Eran acreedores a multas desde uno hasta treinta pesos aquellos que arrastraren madera, esta tenía que ser transportada en carros o de alguna otra forma en que no fuera arrastrada y según la conveniencia de los dueños.
- En el cruce por los puentes, tenía que ser uno a la vez y en forma cuidadosa, y si no se hacía así, la multa era de 25 pesos, en caso de que los puentes tuvieran algún daño los peritos graduaban el daño que los dueños tenían que pagar.
- Otra multa de 25 pesos era aplicada cuando los carruajes se aproximaran y dañaran los muros laterales de los caminos y puentes, así como los daños calculados por el perito.
- No se permitía que ningún transeúnte con caballerías o ganados saliera del camino, saltando los bordes y zanjas ni que se detuvieran embarazando el paso de los demás, pagando los perjuicios que ocasionaran.
- Recuas y carruajes al encontrarse al paso por tramos estrechos del camino, tenían que detenerse hasta que una de ellas pasara, cediéndose mutuamente su derecha.
- Eran responsables y tenían que evitar desgracias los dueños y conductores de partidas de toros, teniendo que tomar todas las precauciones pertinentes.
- Eran responsables de cuidar el cumplimiento de estas prevenciones, la junta directiva, el director de obras, los sobrestantes y los recaudadores.
- Ninguna persona, incluyendo a los hacendados, podían dañar el camino, ya sea arrojando las aguas sobre él, abriendo zanjas, cerrando los bordes ni de ninguna manera.

En el Informe del día 1 de Febrero de 1850 presentado a la sociedad de accionistas, se reportó un desglose o enumeración de los trabajos realizados a la fecha:

- 11 Puentes, siendo los más de ellos con gualdrillas de $\frac{1}{2}$ vara de ancho y $\frac{1}{3}$ de grueso, puestas de canto y planchones del mismo ancho y de $\frac{1}{4}$ de grueso, puestos de plano encima de los primeros para darles doble solidez, y además se les puso su correspondiente capa de tierra y empedrado, para que las aguas, bestias y carruajes no destruyan la madera que indudablemente durará de esta manera muchos años
- 2 Atarjeas y 38 alcantarillas, siendo unas de cal y canto, y otras de sólo piedra bien colocada según que ha sido necesario, y cubiertas con vigas y planchones más o menos gruesos, según que se ha creído conveniente.
- 15 Rampas, empezadas unas con piedra labrada, y otras con piedra bruta, pero bien colocada.
- 443,106 Varas cuadradas de camino emparejado, terraplenado y cascajeado en muchos puntos hasta donde hoy ha sido posible.
- 46,992 Varas cuadradas de desmonte.
- 47,807 Varas cúbicas de retajes y terraplenes.
- 30,229 Varas lineales de zanja desde $1 \frac{1}{4}$ hasta 2 varas de ancho y de igual profundidad.
- 5,382 Varas lineales de empedrado.
- 2,240 Varas cúbicas de mampostería en cortinas y calzadas.

Además de los trabajos, se muestran las rayas, los gastos generales, herramienta y sueldos del ingeniero, ayudantes y administradores de las garitas. Sacando la diferencia entre las sumas de las acciones y el producto de las garitas contra los gastos. De tal diferencia, la empresa observó que no serían suficientes los ingresos para las obras que se deseaban concluir antes de la temporada de aguas, alcanzando el préstamo solicitado el monto de entre 12,000 y 15,000

pesos. La razón era apurar el paso y terminar lo más posible de los trabajos para antes que llegaran las lluvias. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

De la misma manera, el ingeniero en base al itinerario formado, apunta que todavía debían hacerse la siguientes obras: 12 puentes de diversos tamaños, 13 atarjeas, 63 alcantarillas, 4 calzadas y componer todo el tramo entre Charo y Morelia, pues en este último se había trabajado muy poco por la escasez de personas para dirigir con atino los trabajos de las cuadrillas. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)



Fig. 46 “Calzada Cabalgata Morelos”. Camino y puente del siglo XVIII.
Charo, Mich. [Foto de A. Castro. 2010.]

Sobre la evasión de peajes, se lamentaban de que, siendo la compostura y construcción de caminos un medio que permitía a los transeúntes reducir gastos y riesgos a cambio de los peajes establecidos, muchos lo eludían, dando algunas vueltas y atravesando lugares bastante peligrosos en las inmediaciones de las

garitas, pero siempre utilizando la mayor parte del camino compuesto. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

Uno de los innumerables inconvenientes que surgieron para la realización de los trabajos, según lo dice el informe, es "...la absoluta carencia de personas dotadas de conocimientos científicos o prácticos en esta clase de materias, y de manos secundarias de utilidad y eficacia para encomendar el desempeño de tan nuevos trabajos". Sin embargo, con el transcurso del tiempo y la práctica, ha servido de aprendizaje para las personas a quienes se encomienda la obra, y se esperaba un mejor aprovechamiento de los conocimientos adquiridos, neutralizando aquella carencia. (Informe Empresa Toluca-Morelia. 1850.)

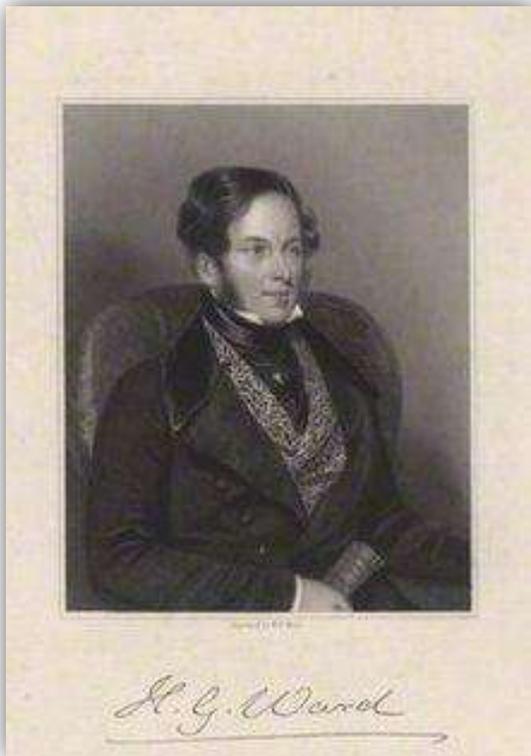
V. Viajeros Extranjeros por Michoacán

En el presente capítulo realizamos una selección de los viajes por Michoacán en el siglo XIX de 3 extranjeros, de la obra “Michoacán desde afuera: visto por algunos de sus ilustres visitantes extranjeros en los siglos XVI al XX”, los cuales nos servirán para conocer el estado de los caminos y las experiencias relatadas a partir de sus memorias de viaje.

Gracias a las narraciones de los viajeros, podemos observar el mal estado de los caminos y las dificultades que pasaron al transitarlos. Sin embargo, estos no eran obstáculos para ellos, pues estaban deseosos de conocer nuevos lugares y culturas diferentes.

Resaltan también las mujeres con arrojo, como la marquesa Calderón de la Barca, quien se lanzó a la aventura del viaje. Y que nos aporta una fascinante descripción de sus experiencias.

V.1. Henry George Ward, Inglés (1827)



Nació en 1798-1860, fue representante de Inglaterra en diversos países, miembro del parlamento británico y desempeño varios puestos y comisiones para su gobierno. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

Su primera visita a México la realizó en 1823, momento en el cual consumada la independencia, los mexicanos se encontraban en disputa sobre el sistema político a adoptar después del desmoronamiento del efímero período imperial de Agustín de Iturbide. En esa

ocasión, vino acompañado de Lyonel Harvey y Charles O' Gorman como parte de una comisión enviada por George Canning, ministro de Relaciones Exteriores de Inglaterra para expresar a las autoridades mexicanas el reconocimiento de su independencia. Otro de los motivos era el expresar al gobierno mexicano el interés de Inglaterra por la pronta firma de un Convenio de Amistad, Comercio y Navegación, que hincara las bases para la futura colocación de capitales ingleses en las actividades productivas mexicanas. Su estancia fue corta, pero sin embargo, vuelve a nuestro país en Marzo de 1825, con la investidura diplomática para representar a su país en la firma del mencionado Convenio de Amistad y desempeñarse como embajador Británico en México. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

Fue embajador de Marzo de 1825 hasta Mayo de 1827, período en el cual tuvo mucha pugna con el primer embajador Norteamericano Joel R. Poinset, quien fiel a la Doctrina Monroe, trató de contrarrestar por todos los medios la influencia europea en nuestro país, y en especial la inglesa. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

Oponentes a la masonería de rito Yorkino, impulsada por Poinset, en más de una ocasión exigieron al gobierno del presidente Guadalupe Victoria y al propio Congreso de la Unión, la expulsión del diplomático norteamericano, esto por su actitud intervencionista en los asuntos políticos que sólo competían a los mexicanos. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

Muchos políticos mexicanos, conscientes del peligro intervencionista de Poinset, se plegaron a la influencia de Ward, que tampoco escatimó esfuerzos ni recursos para ganarse a altos funcionarios del gobierno y del clero. Muestra de ello es que se asegura que el diplomático británico llegó a entablar una estrecha amistad con el propio presidente Guadalupe Victoria y con algunos miembros de su gabinete, con quienes negoció concesiones para los capitalistas ingleses que trataron de reactivar la minería mexicana. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

Durante su estancia en México, Ward hizo varios recorridos por el país, viajando por los actuales estados de Puebla, Morelos, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, San Luis Potosí, Zacatecas, Durango, Sonora, Baja California, Sinaloa, Michoacán y el Estado de México. En algunos de estos viajes, fue acompañado por su esposa Emily Elizabeth, quien dibujó varios edificios, vistas panorámicas de algunas ciudades y paisajes, sin faltar un famoso maguey mexicano, ilustraciones que publicó en su obra "Six Views of the Most Important Towns and Mining Districts upon the Table Land of Mexico", editada por Henry Caburn en 1829 en Londres. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

Por su parte, Ward publicó "Mexico in 1827", publicado en español, gracias a la traducción de Ricardo Haas, editado por el Fondo de Cultura Económica en 1981. Dicha obra está compuesta de todas sus notas de viaje y la extensa información reunida acerca del origen y desarrollo del movimiento de independencia, el sistema político mexicano y la actividad minera en el país. Dentro encontramos los recorridos que hizo Ward por Michoacán, el primero por el distrito minero de Tlalpujahuá en donde supervisó los trabajos de la Mexican Tlalpujahuá Company en Septiembre de 1826, además realizando una descripción detallada de las minas de Angangueo, por donde él pasó. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

Un segundo viaje por Michoacán, lo hizo en compañía de su esposa Emily y sus pequeñas hijas a principios de 1827, después de haber recorrido los estados del norte del país. La mañana del 10 de Enero, Ward, en compañía de su familia, cruzó el río Grande para internarse en tierras michoacanas, pasando luego por Tanhuato para dirigirse posteriormente a Tlazazalca y a la hacienda de Zipimeo, donde llegaron a pernoctar el día 12 y partieron la mañana siguiente hacia la hacienda de Tecacho, en el Valle de Huaniqueo, de donde al día siguiente enfilaron rumbo hacia la ciudad de Valladolid, a la que arribaron el día 14, alojándose en la Posada de Nuestra Señora de la Soledad, lugar en el que encontraron un cómodo alojamiento. El 15 de Enero lo pasaron recorriendo las calles y edificios de la ciudad y la señora Emily se dio el tiempo para salir a las afueras a dibujar la urbe vallisoletana en la que resaltan las construcciones de

iglesias y conventos, sin faltar las torres de la Catedral. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

Por la mañana del 16 de Enero, Ward y su comitiva emprenden el viaje a las minas de Otzumatlán, pasando por Charo e Indaparapeo, el motivo era inspeccionar los trabajos de las minas de San Pedro el Barreno, Los Apóstoles y La Machorra, filiales a la Real del Monte Company, integrada por capitalistas ingleses. De otzumatlán, los viajeros se dirigieron a Tajimaroa en donde tomaron la ruta a Tlalpujahuá pasando por Irimbo y Maravatío. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

Los Ward permanecen en Tlalpujahuá del 18 al 21 de Enero, donde el diplomático supervisó nuevamente los trabajos mineros y asistió a la bendición de la nueva maquinaria diseñada por un maquinista alemán de apellido Seidenstücker, que sería utilizada para desaguar la mina de Arévalo utilizando la fuerza del vapor. El día 21, Ward y su familia salen de Tlalpujahuá con rumbo a la ciudad de México, de donde al poco tiempo parten hacia Veracruz para embarcarse a Nueva York y de ahí a Londres. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

El mismo año que se publicó su obra en Londres, fue traducida al alemán y editada en la ciudad de Weimar, situación que demuestra el interés que se tenía en Europa por el conocimiento de la realidad mexicana. (Sánchez D. G. 1995 pp. 183-191)

A continuación presentamos la síntesis de la narración de su viaje, destacando las acciones y observaciones de interés para la presente tesis:

Acciones:

10/Ene
Se detuvieron a
desayunar en
Tanguato a las 10 de
la mañana.

Observaciones:

A Chiringuicharo. Temprano cruzaron el río y prosiguieron por Buena Vista, gran hacienda, y el pueblo de Tanguato hasta Chiringuicharo. Les habían hecho creer que evitando Zamora era la ruta ideal a Valladolid, llegarían un día antes. Desde que se acercaban a Tanguato se notaba una apreciable mejoría en el país. Más formas en las montañas, más árboles, más agua y una vegetación más rica. Jacales pequeños pero limpios. Eran gente aseada y cortés.

Pasaron la noche en Chiringuicharo. Después de una jornada de 14 leguas.	Sólo encontraron los restos de una casa, pues la hacienda había sido quemada durante la revolución. Instalaron dos apartamentos muy tolerables en el corredor, usando cobijas y capas, dentro de las cuales pasaron la noche.
11/Ene Pasan por Changuetiro cerca de las 2 de la tarde.	Hacia Tlasesalca.
Después de 10 leguas de haber salido de Chiringuicharo, llegaron cerca de las 7 a pasar la noche a Tlasesalca.	La experiencia de ese día los convenció de la tontería de tomar atajos con un carruaje. Encontraron que su avance se veía impedido por varios estrechamientos, a través de los cuales era preciso abrirse camino haciendo brechas en la piedra para permitir el paso del carruaje. Después de haber cruzado como 6 o 7 gargantas, encontraron la puesta de sol en la cima de un cerro inmediatamente sobre el pueblo de Tlasesalca. No les fue fácil llegar, la bajada era toda de fragmentos de roca sobre los que parecía imposible que pasara un carruaje sin romperse. Un vaquero se ofreció a enseñarles una serpenteante vereda por la cual había conducido una vez a la artillería insurgente durante la independencia. Llegaron al pueblo por una ruta muy tortuosa cerca de las 7.
12/Ene A 10 leguas de Tlasesalca, llegaron a Zipimeo.	Camino bastante abrupto pero la región sumamente hermosa, agradable y variado paisaje montañoso. Tiempo nublado y sintiéndose en los bosques de pinos un severo frío.
13/Ene A 12 leguas de Zipimeo, encontraron Tecacho.	A Tecacho. Este camino seguía siendo pintoresco, rodeado de cerros, algunos de formas más fantásticas, otros aislados pero parecían vaciados del mismo molde. Maté 9 patos y 2 gansos salvajes, que fueron nuestra comida.
14/Ene Salieron de Tecacho a las 7 de la mañana para llegar a Valladolid a las tres y media de la tarde.	Nada había en la ruta que les anunciara que viajaban sobre un camino real o que se acercaran a la capital de un floreciente estado. Conocían pocos lugares cuyo acceso fuera tan tedioso como el de Valladolid. Por más de dos horas se podía ver la ciudad al parecer debajo de ellos, mientras el camino continuaba serpenteando entre los cerros circundantes. Al fin una rápida bajada los llevó a la planicie donde una larga calzada construida a través de una ciénaga constituía la entrada a la ciudad. Los suburbios eran pobres e insignificantes, pero la calle mayor era magnífica y la catedral producía un efecto imponente. Se alojaron en la posada de nuestra Señora de la Soledad.
14/Ene De Valladolid a Charo.	---
De Indaparapeo a Ozumatlán.	Hacia Ozumatlán. De acceso extremadamente difícil; las montañas estaban cortadas por inmensas barrancas, y las veredas eran tan poco frecuentadas que a menudo se perdía todo rastro de ellas. Con un excelente caballo, lograron encontrar el camino a la boca de una barranca de más de una legua de longitud, en cuya parte alta se encontraban situadas la villa y las minas. A los lados, las montañas eran elevadas y estaban cubiertas de magníficos bosques de encinos y pinos, mientras que un arroyo de curso rápido, pero con poca agua, ocupaba casi todo el espacio intermedio. El camino serpenteaba alternativamente de margen a margen, hasta que en una vuelta pronunciada, se descubría una pequeña plataforma sobre la que se encontraba la villa.

17/Ene De Ozumatlán a Zinapécuaro. 5 leguas.	Prosiguieron a través de las montañas hasta Zinapécuaro. El camino después de la barranca era bueno por unas tres leguas, punto donde una bajada casi a pico llevaba desde el borde de una elevada plataforma hasta el valle de Zinapécuaro que se encontraba abajo. Creían que nunca llegarían al pueblo, durante una hora lo estuvieron viendo abajo de ellos sin que aparentemente se encontraran más cerca que cuando empezaron la bajada.
De Zinapécuaro a Acámbaro. 6 leguas. Donde alcanzaría al grupo y cambió de caballo.	Despidió al guía que llevaba y siguió a paso rápido por el camino hacia Maravatío, que tres horas antes había seguido el carruaje.
De Acámbaro a Maravatío. 10 leguas. Llegando cerca de las once de la noche.	Continuaron su ruta hacia Maravatío. Les sorprendió la noche, luego de perder el camino y errar durante varias horas por las llanuras, llegaron cerca de las once. Una lata de carne les salvo de morir de hambre en Maravatío, ya que hubieran tenido que ir a dormir sin comer, por ser tan tarde y no conseguir ni pan.
18/Ene De Maravatío a la hacienda de Tepetongo. 10 leguas. Llegada cerca de las 11 de la noche.	Hacia Tlalpujahua. El camino para el carruaje dejaba la elevada serranía sobre la cual viajaban, hacia la derecha se encontraba Tlalpujahua, el camino serpenteaba casi alrededor de ella dentro del valle de Tepetongo, donde reanudaba su dirección a la capital, mientras el camino hacia el real se bifurcaba cerca de dos leguas arriba del valle o cañada de Tlalpujahua, y era transitable sólo para caballos y mulas.
De Tepetongo a Tlalpujahua. Aquí se detuvieron dos días.	Camino a Tlalpujahua, a través de la entonces nueva hacienda de Chimal, donde se detuvieron a desayunar. Nada más bonito que el acceso al real por ese lado. El paisaje variaba a cada vuelta de la barranca, mientras la abundancia de agua y la magnífica y vigorosa vegetación de los bosques sobre las montañas circundantes constituían un contraste sumamente agradable con los monótonos llanos del interior, por cuyo recuerdo se vieron perseguidos durante largo tiempo.
21/Ene De Tlalpujahua a la hacienda de Tepatitlán. Cerca de 7 leguas. Aquí se alojaron.	Viajaron a través de las montañas hasta la hacienda de Tepetitlán.

La descripción de Henry George Ward nos permite relacionar los itinerarios del capítulo II, dándonos más referencias sobre el estado de los caminos.

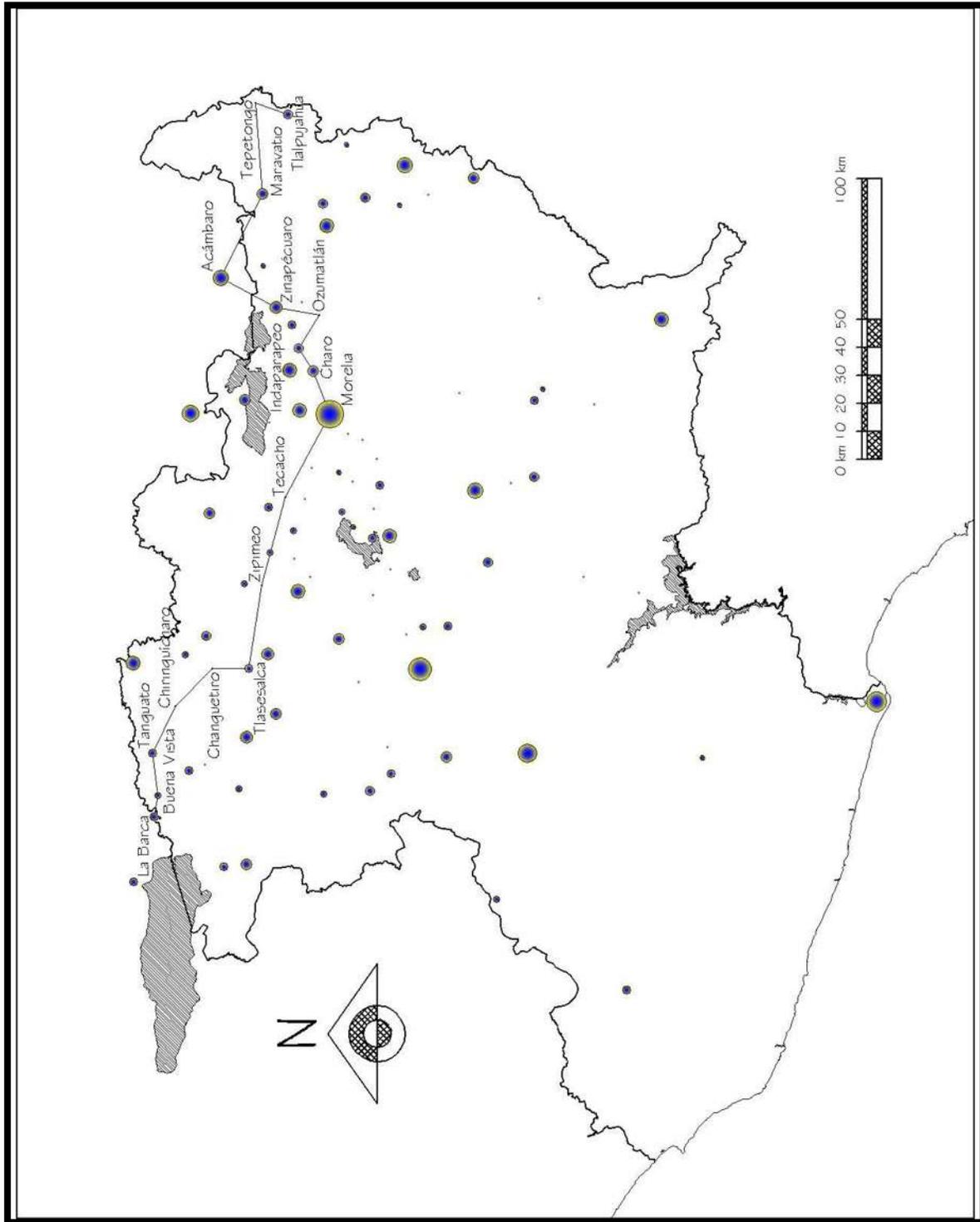


Fig. 47 Itinerario de viaje por Michoacán de Henry George Ward. (1827)

Elaboración propia.

V.2. Frances Erskine Inglis ó Marquesa Calderón de la Barca, Escocesa. (1839)



Nació en 1804 en Edimburgo, Escocia. Su padre era descendiente de una familia aristocrática escocesa y falleció cuando Frances era pequeña. Su madre emigró a Estados Unidos y se estableció en Boston; donde crecieron y se educaron sus hijos. Frances, mejor conocida como Fanny, se inclinó por las actividades literarias y pedagógicas, motivo que la hizo cultivar amistad con el afamado historiador norteamericano William H. Prescott. En 1838 contrae matrimonio con el diplomático español Ángel Calderón de la Barca, con quien vivió un tiempo en Washington. Al año siguiente el matrimonio Calderón-Erskine

se trasladó a México, donde el diplomático español se ocuparía de la representación del gobierno monárquico de su país. (Sánchez D. G. 1995 pp. 207-233)

En México, Fanny acompañó a su esposo en varios recorridos, a veces en diligencia y otras a lomo de mula, en compañía de un séquito de sirvientes. Sus vivencias quedaron registradas en las cartas que ella escribía a su familia en Boston y que más tarde fueron origen del libro "Life in Mexico During a Residence in Two Years in that Country", que con breve prólogo de William H. Prescott, publicó en dos volúmenes Charles Little en la ciudad de Boston en 1843; ese mismo año se editó en Londres. Hoy la conocemos en la lengua castellana gracias a la magnífica traducción preparada por don Felipe Teixidor. (Sánchez D. G. 1995 pp. 207-233)

El libro se divide en 54 capítulos en los que la señora Calderón de la Barca narra, desde su salida de la Bahía de Nueva York a bordo del buque Norma, su paso por Cuba, la llegada por Veracruz, el viaje a la ciudad de México, los distintos recorridos por el interior del país y su partida del puerto de Veracruz con destino a Estados Unidos en el barco Tryan, al mando del capitán Griffin, que resultó ser una embarcación vieja e incómoda. (Sánchez D. G. 1995 pp. 207-233)

La señora Calderón de la Barca viajó por Michoacán entre el 16 de Noviembre y el 14 de Diciembre de 1839. El itinerario recorrido fue por Toluca, la hacienda de la Gravia, el Mineral de Angangueo, Tajimaroa, hacienda de Queréndaro, y la hacienda de San Bartolo hasta Morelia. De Morelia continuó su camino hacia Pátzcuaro, y luego a Uruapan, pasando entre bosques de pinos y campos floridos. De vuelta en Morelia, recorrió la ciudad en compañía de algunas señoras acomodadas y uno de los canónicos le hizo una visita guiada por la Catedral, el recinto religioso de más importancia en la ciudad; con no poco trabajo, subió a una de las torres, desde donde pudo admirar el panorama de la ciudad. También conoció el Seminario de Morelia, ubicado frente a catedral, y quedó maravillada por la amplia biblioteca que poseía, cuyo acervo lo conformaban numerosas obras escritas en español, inglés, francés, alemán, latín y griego referentes a temas como teología moral y literatura religiosa, entre otros. También le llamó la atención el bien equipado gabinete de química con que contaba el Seminario, el cuál poseía abundantes instrumentos científicos en los que se apoyaba la enseñanza de los colegiales. (Sánchez D. G. 1995 pp. 207-233)

A su regreso de México, después de hacer un alto en la hacienda de San Bartolo, en la que se celebraba la fiesta de la virgen de Guadalupe y asistir a misa, la señora Calderón de la Barca emprendió el regreso a la ciudad de México pasando nuevamente por Tajimaroa y Angangueo, en donde escribió una nueva carta dirigida a su hermana en la que contaba las vivencias de los días anteriores y la impresión que le causó escuchar viejas canciones alemanas entre los empleados y trabajadores de este fundo minero. Anexando también, descripciones muy detalladas del paisaje montañoso michoacano. (Sánchez D. G. 1995 pp. 207-233)

Al concluir la misión diplomática de su esposo en México, la señora Calderón de la Barca volvió a Washington, donde permanece hasta 1853, año en que su marido fue llamado a España para ser ministro de Estado en el gabinete de gobierno que precedía el conde de San Luis. En 1854 se alzó un potente movimiento revolucionario en contra de la reina Isabel II, por el cual fue derrocada. El matrimonio Calderón-Erskine tuvo que salir estrepitosamente rumbo a Francia, donde vivieron exiliados hasta 1858, cuando ya calmadas las cosas, Ángel Calderón pudo volver a España para ocupar un lugar en el Senado, el que permaneció hasta su muerte, ocurrida en San Sebastián en 1861. (Sánchez D. G. 1995 pp. 207-233)

Restaurada la dinastía borbónica, el rey Alfonso II distingue a la señora Erskine con el título de Marquesa, encomendándole el cuidado de una de las infantas, cargo que desempeñó hasta su muerte, ocurrida en el Palacio Real de Madrid el 6 de Febrero de 1882. (Sánchez D. G. 1995 pp. 207-233)

El itinerario de movimientos, acciones y observaciones relatadas en relación al camino por la Marquesa Calderón de la Barca es el siguiente:

Acciones:**Observaciones:**

Llegaron a Tajimaroa a las 5 de la tarde.
Cenaron y descansaron.

El mesón era muy hostil y optaron por pedir asilo en una buena casa.

De Tajimaroa a Pueblo Viejo.
Salieron a las 5 de la mañana y llegaron a comer.

Escenario con montes, valle, corrientes, aguas y bosques. Pasaron de largo el pueblo de San Andrés. Comieron unas tortillas en una sórdida choza.

De Pueblo Viejo a Queréndaro.
Llegaron a las 5 y media, donde comieron y pasaron la noche.

Entraron a un camino sinuoso que cruzaba un vivero natural de arbustos que llevaba a Queréndaro. Conocieron la hacienda de los Pimentel.

De Queréndaro a ---
San Bartolo. Salieron
a las 9 de la mañana
y llegaron a
almorzar.
Demorándose
también hasta la
comida.

De San Bartolo a Ameno paso a través de un país frágil y boscoso, camino muy bueno.
Morelia. 6 leguas.
Salieron a las 4 de la
tarde y llegaron al
anocheecer, ahí
durmieron.

De Morelia a Tomaron camino a Pátzcuaro. Salieron por los baños termales de Coincho.
Coincho. 5 leguas. Disfrutaron de un placentero paseo a caballo. Las mulas habían de alcanzarlos a la
hora de almorzar, pues iban a paso moderado, para de ahí seguir a Pátzcuaro,
Llegaron a las 10 y media, ahí se distante 9 leguas.
detuvieron a tomar
un baño.

De Coincho a la Camino a través del valle y brincando arroyos, lo encontraron delicioso, sin trabas
Puerta de y divertido. Almorzaron tortillas de un indio de media casta.
Chapultepec. Ahí se
detuvieron a
almorzar.

De La Puerta de Dejando Chapultepec subió de punto la amenidad del paisaje, hermosa vista de los
Chapultepec a cerros en cuyas faldas yacía la antigua ciudad de Tzintzuntzan, próxima a la orilla
Pátzcuaro. Ahí se opuesta del lago de Pátzcuaro. Llegaron a una de las mejores y más grandes
detuvieron esa casas, propiedad de don Miguel Hacha (amigo del coronel Yniestra).
noche y la siguiente.

30/Nov Después de misa de 6. Subieron los cerros por donde iba su camino y se pararon a
De Pátzcuaro a las contemplar el hermoso lago, con sus verdes islas que se extendía a sus pies como
chozas de Las una hoja de plata bajo el sol. Después del mediodía salieron a un camino que los
Palomas. Salieron a llevó a un valle de una belleza imponderable, alfombrado en todo su ámbito por las
las 8 de la mañana. más encantadoras flores silvestres, azules, blancas de color de rosa y escarlata, y
Ahí pararon media cubierto de huertos naturales en donde florecían los árboles del melocotón y del
hora a tomar un albaricoque, y los prados vestían con la riqueza de sus florecillas. Abajo una
refrigerio (pollos chispeante corriente de limpias e impetuosas aguas saltaba sobre las peñas y los
acompañados con cantos rodados, y el sol la convertía en un visto de plata. A poca distancia había
tortillas). unas chozas a las que les habían dado el nombre de Las Palomas y tan delicioso
el sitio que hicieron una parada de media hora.

De Las Palomas al campamento de Curu. Ahí pasaron la noche.

Subieron por aquellas breñas, emboscándose entre los árboles, cuyas frondosas ramas se bañaban en los remansos de un arroyo, y cortaron flores silvestres que serían el orgullo de cualquier jardín de la Europa. El camino se fue volviendo cada vez más salvaje y pintoresco, pero muy fatigoso para los caballos que subían y bajaban peñascos de malpaso, entre arboledas de fresnos y pinos, a través de las cuales se orientaban despacio para seguir la ruta, y ya anocheciendo descendieron una pendiente tendida que conducía a un pequeño pueblo, mejor dicho, a un campamento llamado Curu. En él no había más que unas cuantas chozas miserables en las que no cabían más indios y hasta donde registraba la vista no acertaron descubrir ni un sólo cobertizo en donde pudieran descansar bajo techo. Pero la cosa no tenía remedio. Al final descubrieron un viejo granero bajo el cual se hicieron todas las camas de la compañía. Se las ingeniaron para conseguir agua hirviendo con la que hicieron té.

De Curu a Uruapan.

Dejando el encantador pueblo de Curu comenzaron a ascender La Cuesta; caminaron muy despacio durante cuatro leguas por un terreno montañoso, inaccesible en apariencia, pero los caballos, con paso seguro, no obstante pisando sobre rocas sueltas y a punto de derrocarse, rara vez tropezaron. El monte Curu era volcánico; era un caos de rocas, con precipicios profundísimos y masas de lava que vomitó el cráter en fuego. Y, sin embargo, de cada risco y de cada quebrada de las rocas brotaban los árboles más magníficos, revestidos de florecientes plantas parásitas; arbustos de un verde deslumbrante; flores de delicada palidez, cuyos matices amables no casaban con lo salvaje del escenario. Yedras que asemejaban madre selvas escarlatas, y con toda la variedad de los colores, pendían de rama en rama, en brillantes guirnaldas y festones, adornando, pero no escondiendo, las masas de las desnudas rocas ni la amenaza de los sumideros que se entreveraban por entre la desbordante vegetación. La escena era de una horrible belleza.

Llegaron por fin, al término de esa extraordinaria montaña selvática, y en cuanto descansaron un rato los fatigados caballos en un soto de pinos y doradas acacias, se internaron por el más encantador de los bosquecillos; una sucesión de flores y arbustos, con un tupido y lozano prado y vistas a fértiles campos de maíz bordeados de árboles frutales; una escena llena de paz y regocijo para los ojos, después de haber pasado por esas salvajes y volcánicas regiones. Al dejar los bosques, seguía el camino a la orilla de esos campos y conducía al valle, en donde la gema de los pueblos indios, Uruapan, descansaba en su tranquila belleza.

Dieron un Paseo. De Uruapan al salto de Tzaráracua. Salieron muy temprano.

Pasando por los callejones orlados de árboles frutales y por otros cubiertos de flores de extraordinaria belleza. Se remontaron a los bosques de pinos, que el espliego silvestre y las flores llenaban de fragancia y alegría, y entre las rosas se desprendía el río en pequeñas cascadas.

De Uruapan a Ziracuaretiro. Salieron a las once de la mañana y llegaron cerca de las cuatro de la tarde. Ahí pasaron la noche.	Ocuparon la casa del Alcalde.
De Ziracuaretiro al pueblo de Ajuno. Salieron cerca de las 7 de la mañana. Aquí almorzaron. De aquí a Pátzcuaro eran 11 o 12 leguas.	---
De Ajuno a Pátzcuaro. Llegaron cerca de las cuatro de la tarde.	Cerca de las 4 pm habían ya subido a los cerros que dominaban a Pátzcuaro, aquí se apearon de las monturas y se echaron sobre la hierba a esperar el crepúsculo, contemplando el lago, hasta que las sombras fueron opacando despacio sus aguas de plata.
9/Dic De Pátzcuaro a Morelia. Salieron cerca de las 7 y media de la mañana y llegaron entre las 9 y las 10 de la noche.	---
11/Dic De Morelia a San Bartolo. Salieron ya por la tarde. Ahí pasaron la noche y el día siguiente.	---
13/Dic De San Bartolo a Queréndaro. Salieron a las 6 de la mañana y llegaron antes de las 10 de la mañana. Ahí almorzaron.	Pasaron por Indaparapeo.
De Queréndaro a San Andrés. Ahí cenaron y pasaron la noche.	Cenaron unos pollos con tortillas en una venta, miserable pero limpia, compuesta de tres cuartos vacíos, una taberna y una cocina.

De San Andrés a Tajimaroa. Salieron por la mañana. Pasaron sin detenerse.	No debía ser posible concebir paisaje más hermoso que el que gozaron ese día. La conformación de algunos de los cerros era muy singular, cada uno de esos grandes cerros, parecen estar compuestos de una gran variedad de ellos de menor tamaño y en forma piramidal.
De Tajimaroa a un rancho. Ahí almorzaron.	---
Del rancho a Anganguero. Llegaron cerca de las 4 de la tarde. Ahí *pasaron la noche.	Cerca de las cuatro cruzaron otra vez las lomas y bajaron a las llanuras por las cuales habían dejado antes a Anganguero, atravesando un río que, por rojo, asemejaba sangre, como si en sus orillas hubiesen entablado un fiero combate y que sus víctimas se las hubiera llevado la corriente. Debía su color, no al acero bélico, sino al pacífico cobre, aunque no lo era en sus efectos, ya que el país entero, poco más o menos, se encontraba agitado por el asunto de la moneda de cobre.

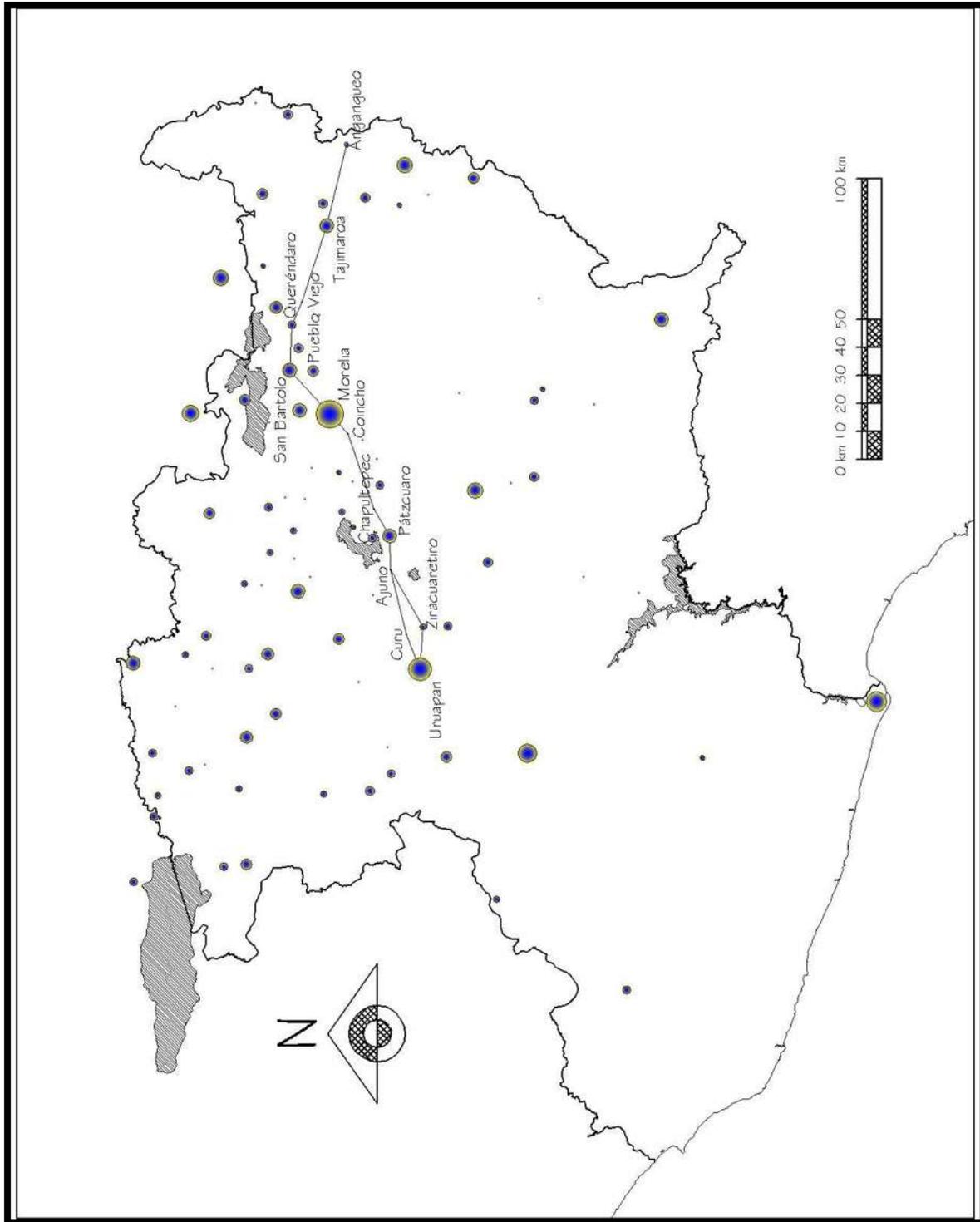


Fig. 48 Itinerario de viaje por Michoacán de Frances Erskine Inglis o Marquesa Calderón de la Barca. (1839) Elaboración propia.

V.3. William Henry Bullock, Inglés. (1864)

Viajero inglés que visitó nuestro país entre 1864 y 1865, en plena intervención francesa. Su viaje comienza en 1864 en el puerto de Tampico, lugar en el que inicia su itinerario, pasando por Ozuluama, Tantoyuca, Zacualtipán y el mineral del Real de Monte, hasta llegar a la ciudad de México de la que más tarde viajó por el occidente del país pasando por Toluca, Maravatío, Acámbaro, Zamora, hacienda de Guaracha, La Barca, Guadalajara, Tepic y San Blas, para supervisar los negocios de la Casa Borrón y Forbes. Regresó a Guadalajara para tomar el camino con rumbo a Lagos, León, Guanajuato y Querétaro, y cerrar nuevamente el circuito en la ciudad de México de donde salió a Veracruz, pasando por Puebla y Orizaba. (Sánchez D. G. 1995 pp. 235-263)

Bullock visitó Michoacán, por la invitación que recibió en México de su amigo Carlos Ruiz para visitar la hacienda de Guaracha, situada en las cercanías de Jiquilpan, de la que estaba tramitando un arrendamiento en compañía de Francisco Erdozain. Al llegar a Morelia, Bullock y Ruiz se hospedaron en la Posada de la Soledad, conocida popularmente como la Casa de las Diligencias, por ser terminal de este medio de transporte. Después de un pequeño descanso y de tomar cena, ellos fueron a la plaza de armas, donde escucharon la música de una banda que amenizaba una serenata; posteriormente dieron un paseo a la luz de la luna por las calles aledañas al centro, impregnadas de azahares de naranjos. (Sánchez D. G. 1995 pp. 235-263)

Al día siguiente, los viajeros se hospedaron en casa del distinguido jurista Manuel T. Álvarez, el cual tenía a su cargo los trámites legales para el arrendamiento de la hacienda de Guaracha. Fueron recibidos después del desayuno. (Sánchez D. G. 1995 pp. 235-263)

Dos días antes de partir hacia la hacienda de Guaracha, Bullock decidió conocer Pátzcuaro, donde llegó después de ocho horas de camino en una diligencia que lo dejó en las puertas del Mesón de San Agustín, lugar que por su estado de descuido y falta de aseo en los cuartos, casi lo hacen querer regresar a las

comodidades de Morelia. En seguida de su llegada, fue a visitar al médico responsable del hospital de Pátzcuaro, quien le recomendó una fonda en la que pudo saborear un exquisito café, como nunca lo había hecho antes, después de tomar este café, subió a una loma para admirar el paisaje lacustre y contemplar el atardecer. Esa noche cenó en la misma fonda y aceptó con gusto la invitación del médico para hospedarse en su casa. (Sánchez D. G. 1995 pp. 235-263)

Ya de vuelta en Morelia, el día 3 de Febrero de 1865, después de salir el sol, Bullock, Carlos Ruiz y Francisco Erdozain emprendieron el viaje con rumbo a Zamora, cuya primer jornada terminaron en la hacienda de Zipimeo; A las ocho de la mañana del día siguiente continuaron el recorrido, deteniéndose en Tlazazalca a tomar un refrigerio. (Sánchez D. G. 1995 pp. 235-263)

A su llegada a Zamora, se hospedaron en una casona propiedad de un próspero comerciante, con quien saborearon por cortesía del comerciante, una botella de un exquisito vieux cognac. Al día siguiente, Bullock visitó el templo, tomó desayuno y recorrió el mercado, en el que numerosos campesinos e indígenas se daban cita para vender o comprar diversos productos en puestos ambulantes bajo frondosos naranjos. (Sánchez D. G. 1995 pp. 235-263)

Avanzado el día, los viajeros tomaron rumbo a la hacienda de Guaracha, pasando por Chavinda y Guarachita. Pasaron una semana en la finca, y después se dirigieron a la hacienda de Buenavista, en la que sólo se detuvo a conocer y saludar al hacendado y militar imperialista Francisco Velarde, apodado “El Burro de Oro”, para después continuar la ruta a Guadalajara, pasando por La Barca. (Sánchez D. G. 1995 pp. 235-263)

Sus andanzas y recorridos están compiladas en un gran libro titulado “Across Mexico in 1864-1865”, publicado en Londres en 1866 por Macmillan and Company. El relato de su viaje por Michoacán, se encuentra en los capítulos XI, XII y XIII, con grandes descripciones de paisajes y personajes. (Sánchez D. G. 1995 pp. 235-263)

Las acciones tomadas en su viaje y las observaciones relativas al camino se presentan en la tabla siguiente:

Acciones:	Observaciones:
Estando en la casa de Diligencias de Morelia. Tomaron una habitación, cenaron y se retiraron a dormir después de las 10 de la noche.	La posada tenía todos los cuartos ocupados y tuvieron que compartir habitación. Viajaban a caballo. Al día siguiente se mudaron a la casa del licenciado Alvarez. Viajaban con limitado equipaje, entre ellos, utensilios de metal, desconocidos en las cocinas de los nativos. Después de la comida, a las 4 de la tarde cabalgaron para conocer más la ciudad.
De Morelia a Pátzcuaro. 40 millas. Duración, menos de 8 horas.	Paisaje desprovisto de interés. Espacios aburridos con colinas monótonas y ondulantes, descubiertas de vegetación. Sólo se rompió la monotonía en un sólo punto, donde la carretera atravesaba un bosque de robles muy infestado con bandidos, el viajero se encontraba con un paisaje hermoso para recompensar la dificultad de la travesía.
De Pátzcuaro a Morelia. Salieron antes del amanecer y llegaron temprano, por la tarde.	---
Viernes 3/Feb De Morelia a Zipimeo. Salieron poco después de la salida del sol y llegaron después de las 8 de la noche. Ahí cenaron y durmieron en la hacienda.	Al llegar a la garita del Oeste los detuvo un centinela que no los dejaba pasar hasta estar seguro de que podían portar armas. Al atravesar el cauce de piedra que pasaba sobre el suelo bajo y pantanoso que rodeaba a Morelia por tres lados, en seguida empezaron a subir la falda de unos cerros desnudos y rocosos que dominaban la ciudad al Oeste. No había carreta ni huella de ruedas, sólo un sendero angosto serpenteando entre las rocas y trechos con cactus enanos y de palo bobo, algunas veces se perdía completamente. A la izquierda el cerro de Capula, densamente vestido con pinos hasta que la cima levantaba su cabeza en el cielo, contrastando con la desnudez de los cerros más bajos. A las primeras diez millas de viaje no habían encontrado un ser viviente, repentinamente después de una cerrada curva se encontraron una cabeza de columna francesa. A quienes tuvieron que despojar de las sospechas de que éramos bandidos para continuar. Cruzaron el llano del Cuatro, vasta planicie de pastos rodeada de bajas colinas, cortada por hondas y lodosas zanjas, que era intransitable en época de lluvias, los caballos se hundían hasta su barriga en las secas. Más allá de las laderas que limitaban el llano hacia el sur, se extendía tan lejos como se podía ver, una vastedad ilimitada de montañas cubiertas de pinos, que formaban un abrigo muy conveniente para las cuadrillas de bandidos y donde atacaban a los viajeros que pasaban el llano. Salieron del valle del cuatro para las ocho de la noche. Subieron la colina y desde la cima miraron hacia abajo sobre un arroyo anónimo de considerable anchura que fluía por la hacienda de Zipimeo. Ahí les dieron una cena, no tan completa por las condiciones de austeridad que imperaban debido al constante asalto de merodeadores.

De Zipimeo al poblado de Tlasasalca. Salieron mucho antes de la salida del sol. Ahí se detuvieron a tomar un refrigerio en una fonda.	45 millas por recorrer. Inmediatamente después de Zipimeo, al abandonar la vereda, llamada por cortesía carretera, subieron los cerros a su derecha por un sendero empinado en zigzag y cruzaron la región sobre las montañas, bordeando los bosques, que consistían en su mayor parte de robles y pinos, después sumergiéndose en medio de ellos. De vez en cuando no podían evitar jalar las riendas para disfrutar más plenamente las hermosas cañadas y los anfiteatros arbolados, a través de los cuales pasaban en continua sucesión por unas veinte millas. Cuando descendieron de los cerros, de nuevo se encontraron cabalgando por la orilla de recién segados rastrojos de maíz, era difícil creer que era la mitad del invierno.
De Tlasasalca a Zamora. 8 leguas. Ahí cenaron y se hospedaron en casa de un comerciante.	Entre estos dos poblados existía una gran diferencia de clima, evidenciado por la producción respectiva de los dos lugares. En Tlasasalca se producía maíz, trigo, cebada, avenas y otros cereales. Y el valle de Zamora, era la región de la caña de azúcar y del banano.
De Zamora a Guaracha. 12 leguas. Salieron después de las 10 de la mañana y llegaron antes de las 4 de la tarde.	Saliendo por la garita del Oeste dejaron Zamora. La primera parte de la ruta fue a lo largo de una amplia carretera arenosa, flanqueada en ambos lados por zanjas mal olientes, al borde de las cuales corrían muros de adobe sobrepuestos por naranjos cargados de fruta dorada. Nada pudo ser más feo que los muros de adobe y las zanjas, así como nada más encantador que los huertos de naranjos. A una legua antes de Guaracha estaba el pequeño pueblo de Guarachita.
14/Feb De Guaracha a la hacienda de San Estanzuelo. 10 leguas. Salieron al medio día. Ahí pidieron alojamiento y se quedaron esa noche.	Continuaron su camino hacia Guadalajara, ciudad por la que tenían que pasar para llegar a San Blas, el puerto en el océano Pacífico al que se dirigían. Utilizaron la ruta que rodeaba el lago de Chapala, debido a que cruzar el lago era en todo momento difícil y los indios de la isla Mescal, estaban en abierta rebelión y deteniendo todo el tráfico. El paisaje continuaba tan monótono como siempre, cordilleras de colinas descubiertas en sucesión interminable, vestidas con una escasa y quemada vegetación. En los valles habían pocos cultivos, y de vez en cuando encontraban uno o dos indígenas melancólicos arañando la tierra con un tipo antiguo de arado. En el único pueblo que pasaron en el curso de su camino de diez leguas, los refrescaron con pedazos frescos de caña de azúcar, que encontraron sumamente agradables. Ya que en México la garganta estaba siempre más o menos seca, y los labios quemados, por el efecto combinado del enrarecido aire y la cantidad de polvo que era imposible evitar de tragar en el camino, agradable era cualquier medio para humedecerlos. Desde la cima del último de los cerros innumerables que habían vencido durante la larga tarde, hacia abajo vieron un valle, en medio del cual ondulaba un río ancho y poco profundo, cuyo curso estaba rodeado por una serpenteante línea verde que era seguro verla brotar en México dondequiera que había agua. Un corto descenso los llevó a la hacienda de San Simón, asentada en un terreno alto sobresaliendo arriba del río, enfrente había una edificación más chica, la hacienda de Estanzuela.

15/Feb
De San Estanzuelo a la hacienda de Buena Vista. Salieron después de la salida del sol y cabalaron cerca de 3 horas. Ahí comieron pan dulce que compraron en una tienda y tomaron té del que llevaban con ellos.

Rumbo hacia la hacienda de Buena Vista. Lo único digno a notar fueron los manantiales de agua caliente en Ixtlán, un gran número de fuentes naturales de agua mineral hirviendo, de las que brotaba hasta varios pies en el aire, y que hubieran hecho la fortuna del lugar si estuvieran en cualquier parte menos en México.

De Buena Vista a La Barca. Salieron al medio día y la duración fue de una hora.

A una hora toparon con la orilla del río Grande de Lerma, esperaron por la balsa para cruzar al pueblo, a cuyo lado pasaba el río. Los caballos cruzaron nadando y ellos sobre la balsa.

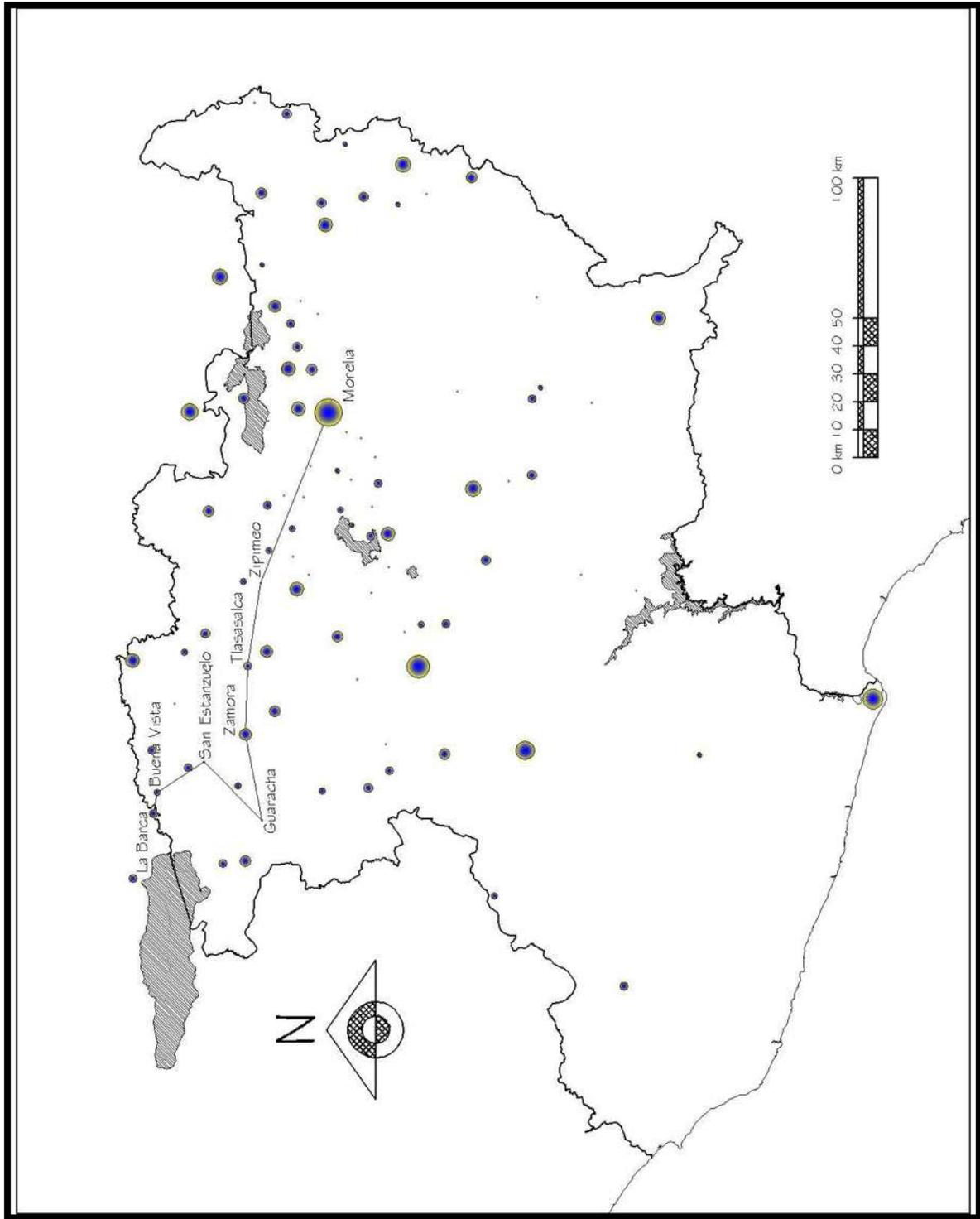


Fig. 49 Itinerario de viaje por Michoacán de William Henry Bullock. (1864)

Elaboración propia.

La razón de concluir la presente tesis, con las narrativas y experiencias de viaje de estos extranjeros, fue la de resaltar la mirada crítica que estos hacían, con las referencias de calidad que tenían del sistema de transporte europeo. Lo que hace que nos sorprendamos cuando califican de malos algunos tramos, que para entonces eran los más cuidados e importantes del estado. Y cómo además, disfrutaban del paisaje, el clima y la vegetación, riquezas naturales e inigualables de nuestro estado. Pudimos observar también, que estos itinerarios difieren un poco de los presentados en el capítulo II provenientes de la obra de 1856 de “Itinerarios y Derroteros de la República Mexicana”, quizás porque se utilicen algunos otros caminos vecinales que convenían para los intereses de los viajeros.

VI. Conclusiones

La red de caminos de Michoacán en el siglo XIX tiene en su trasfondo en la antigua red de caminos del señorío Tarasco, que si bien se ha descentralizado de la región de Pátzcuaro, mucha de la comunicación sigue dándose en esta región del centro norte. La conquista aprovechó estos caminos para el saqueo de los tesoros tarascos. Durante la vida virreinal se crean nuevos caminos, buscando mejorar el paso y abastecimiento a las regiones con mayor actividad minera, así como facilitar el comercio interoceánico. En este contexto, Michoacán queda al margen de las principales vías camineras del país, pero con una cercanía que le permite unirse al principal eje minero del país a lo largo del Camino Real de Tierra Adentro. En el siglo XIX se busca reactivar la economía, buscando el mejoramiento de la red heredada del virreinato, trabajos que fueron producto del esfuerzo conjunto del gobierno, el pueblo en general y accionistas nacionales y extranjeros, a pesar de esto, aquellos esfuerzos no fueron suficientes para dar al país y al estado de Michoacán una red caminera en buenas condiciones, prevaleciendo los malos pasos, la falta de puentes, la inseguridad y los grandes tramos intransitables en periodo de lluvias. A finales del siglo XIX, los caminos de tierra son un poco olvidados, dándose prioridad a los caminos de fierro del ferrocarril.

El modo de transporte característico del México prehispánico fueron los tamemes y cada individuo debía trasladarse sobre sus propias piernas, a excepción de los grandes señores y sacerdotes que podían tener individuos a su disposición que los llevaran cargando a sus destinos. Con la llegada de los españoles y la introducción de los grandes cuadrúpedos y la rueda, medios de transporte generalizados en Europa, se amplían y mejoran los caminos para el paso de ellos. Las mulas con el sistema de la arriería son el modo de transporte más importante para gran parte de la vida virreinal y de todo el siglo XIX. A fines del siglo XVIII se logra instaurar el sistema de diligencias para el transporte de pasajeros, pero queda supeditado a aquellos caminos con las condiciones mínimas necesarias para el paso de los carruajes, en Michoacán las rutas de diligencias nacionales

sólo llegaron a unir a la ciudad de México con la de Morelia, y esta última con la de Pátzcuaro y Uruapan. Misma prioridad que utiliza el sistema del ferrocarril, introducido a finales del siglo XIX, entrando por Acámbaro y llegando a Morelia, Pátzcuaro y Uruapan.

Las rutas principales de Michoacán en el siglo XIX son: la México-Toluca-Morelia, entrando por Tepetongo, continuando hacia Maravatío, Ucareo, Zinapécuaro, Indaparapeo y Charo; la Morelia-Pátzcuaro-Uruapan, de Morelia a Pátzcuaro los más importantes eran los que iban por Tzintzuntzan y por Undameo; la Morelia-Cuitzeo-Guanajuato, de Copándaro a Cuitzeo era necesario cruzar el lago en canoas, pues la calzada sobre este queda terminada hasta 1882; la Morelia-Acámbaro-Querétaro, derivándose de la Morelia a Toluca en Zinapécuaro; y la Morelia-Zamora-Guadalajara, predominando la que va por La Barca rodeando por el norte al lago de Chapala. Estas principales rutas camineras se encuentra cargadas hacia el centro norte del estado, siendo la Tierra Caliente y la Costa un poco olvidadas y con menor comunicación, entre ellas destacan los caminos: Uruapan a Coalcomán, pasando por Tancítaro y Tepelcatepec; Uruapan a Apatzingan; Pátzcuaro a Tacámbaro y de ahí hacia San Juan Huetamo pasando por Nocupetaro y Carácuaro; y el que iba hacia Zacatula en la región del actual puerto de Lázaro Cárdenas, por Pátzcuaro, Tacámbaro y Tumbiscatio.

El presente trabajo es un primer acercamiento que busca introducir al Ingeniero Civil en el estudio de la caminería. Haciendo la invitación y dejando el camino abierto para muchos trabajos e investigaciones que nos ayuden a entender y resignificar los espacios ocupados por estos caminos. En especial, para el Michoacán del siglo XIX y los itinerarios aquí mostrados, sería interesante hacer estudios más minuciosos, quizás en varios trabajos, en los que cada uno se enfoque en el reconocimiento real y más aproximado del trazado de cada camino, apoyándose en los vestigios físicos que aún perduren y en los indicios o claves encerrados en un gran número de documentos bibliográficos a fines, o de otra índole, pues los caminos siempre estarán presentes en el desarrollo de la humanidad, permitiendo o impidiendo el contacto social.

VII. Referencias

Álvarez José Justo. 1856. “Itinerarios y Derroteros de la República Mexicana”. Imprenta de José A. Godoy. México.

Azevedo Salomao Eugenia María. 2011. “El Camino Real y su Importancia en la Configuración Urbana de Valladolid-Morelia. Del virreinato a nuestros días”. Conferencia. VIII Cátedra de Caminería Hispanoamericana, Manuel Criado de Val. México.

Castañeda Carmen. 2006. “Los Caminos de México a Guadalajara”. Rutas de la Nueva España. El Colegio de Michoacán A. C. México.

Coromina Amador. 1886. “Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Circulares Expedidas en el Estado de Michoacán”. 1824-1877. Tomos III, VI, VIII, XIX, X, XI, XIII, XV, XVI, XIX, XXI y XXIV. Imprenta de los hijos de I. Arango, calle del Veterano Núm. 6. México.

Empresa del Camino de Toluca a Morelia. 1850. “Informe que la Junta directiva de esta empresa, dio a la General de accionistas celebrada en 7 de mayo de 1850”. Imprenta de M. Murguía. México.

García Rodríguez Orépani. 2000. “La Formación Caminera en el Michoacán del Siglo XVI”. 9 Ensayos de Caminería. Escuela de Historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. México. pp. 23-35.

Hernández Díaz Jaime. 2000. “Los Caminos de Michoacán Durante el Siglo XIX: 1824-1868. Contraste entre Riqueza Natural y Atraso Económico”. 9 Ensayos de Caminería. Escuela de Historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. México. pp. 81-104.

Jaramillo Magaña Juvenal. 2000. “La Ilustración Michoacana y los Proyectos de Comunicación”. 9 Ensayos de Caminería. Escuela de Historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. México. pp. 81-104.

Nepomuceno Almonte Juan. 1852. “Guía de Forasteros, y Repertorio de Conocimientos Útiles”. México.

Sánchez Díaz Gerardo. 1995. “Viajes por tierras de Michoacán en el siglo republicano”. Michoacán desde afuera: visto por algunos de sus ilustres visitantes extranjeros siglos XVI al XX. El Colegio de Michoacán. Gobierno del Estado de Michoacán. Instituto de Investigaciones Históricas. México. pp. 159-181.

Sánchez Gerardo. 1984. “Mulas, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX”. Núm. 17 Vol. V Revista Relaciones, Estudios de Historia y Sociedad. El Colegio de Michoacán. México.

Serrera Ramón María. 1993. “Tráfico Terrestre y Red Vial en las Indias Españolas”. Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico. Lungerg Editores S. A. España.

Uribe Salas José Alfredo. 1999. “Michoacán y los Proyectos de Comunicación en el Occidente de México. 1850-1874.” Michoacán en el Siglo XIX: Cinco Ensayos de Historia Económica y Social. Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. México. pp. 43-90

Urzúa Orozco Roberto. 1979. “Siglo XIX. El Camino Real de Colima. Dicen que yo no lo sé.”. Trilogía Histórica de Colima. México.

VIII. Anexos

VIII.1 Pesos y medidas. (México 1852)

(Extraídos de la obra: Almonte, J. N. 1852. “Guía de Forasteros, y Repertorio de Conocimientos Útiles”. México.)

Pesos.

El adoptado generalmente en la República es el quintal, que se divide en 4 arrobas de a 25 libras, de a 16 onzas, de a 16 adarmes.

Medidas de longitud.

La que sirve para regular todas las medidas mexicanas, es la vara, cuyo tamaño es tomado de la vara castellana de Burgos, según el modelo que existe en el fiel contraste del ayuntamiento de México, marcado con el año 1721, la cual se divide en dos medias, tres tercias o pies, cuatro cuartas, seis sesmas, ocho ochavas, treinta y seis pulgadas, o cuarenta y ocho dedos. Cada pulgada se divide en doce líneas, cada dedo en nueve líneas, y cada línea en doce puntos.

Cincuenta varas forman una medida que se llama cordel, la cual sirve para la medición de terrenos. –La legua mexicana tiene 100 cordeles o 5,000 varas.

119 y 33 centavos varas mexicanas equivalen a 100 metros.

Medidas agrarias.

	<i>Superficie en varas cuadradas.</i>
<i>Sitio de ganado mayor.....</i>	<i>25,000,000</i>
<i>Criadero de ganado mayor.....</i>	<i>6,250,000</i>
<i>Sitio de ganado menor.....</i>	<i>11,111,111 1/8</i>
<i>Criadero de ganado menor.....</i>	<i>2,777,777 1/9</i>
<i>Caballería de tierra.....</i>	<i>609,408</i>
<i>Media caballería.....</i>	<i>304,704</i>
<i>Cuarto de caballería o suerte de tierra....</i>	<i>152,352</i>
<i>Fanega de sembradura de maíz.....</i>	<i>50,784</i>
<i>Solar para casa, molino o venta.....</i>	<i>2,500</i>
<i>Fundo legal para los pueblos.....</i>	<i>1,440,000</i>

Medidas de aguas

	<i>Extensión superficial en pulgadas cuadradas.</i>
<i>1 buey o 48 surcos.....</i>	<i>1,296</i>
<i>1 surco o tres naranjas.....</i>	<i>27</i>
<i>1 naranja u ocho reales o limones.....</i>	<i>9</i>
<i>1 limón o 18 pajas.....</i>	<i>1 1/8</i>
<i>1 paja.....</i>	<i>0 1/16</i>

Una paja produce en cada minuto un cuartillo o libra de agua, y por consiguiente catorce y medio quintales en un día natural.

Medidas de áridos.

Cajón para cebada 25 pulgadas 11 líneas de longitud en la boca, 17 pulgadas 1 línea de longitud en el fondo, 14 pulgadas 5 líneas de latitud, 12 pulgadas 9 líneas de profundidad. Media: 24 pulgadas 2 líneas de longitud en la boca, 18 pulgadas 8 líneas de longitud en el fondo, 14 pulgadas 5 líneas de latitud, 12 pulgadas 2 líneas de profundidad. Cuartilla, 20 pulgadas 4 líneas de longitud en la boca, 16 pulgadas 3 líneas de longitud en el fondo, 11 pulgadas 6 líneas de latitud, 8 pulgadas 10 líneas de profundidad. Media cuartilla, 16 pulgadas 5 líneas de longitud en la boca, 12 pulgadas 6 líneas de longitud en el fondo, 10 pulgadas 4 líneas de latitud, 6 pulgadas 4 líneas de profundidad. Almud, 10 pulgadas 2 líneas de longitud en la boca, 6 pulgadas 2 líneas de profundidad. Medio almud 7 pulgadas 11 líneas de longitud en la boca, 5 pulgadas de profundidad. Cuartillo 6 pulgadas 6 líneas de longitud en la boca, 3 pulgadas 9 líneas de profundidad. Medio cuartillo, 5 pulgadas 6 líneas de longitud en la boca, 2 pulgadas 8 líneas de profundidad. Cuarterón, 4 pulgadas de longitud en la boca, 2 pulgadas 6 líneas de profundidad. Octavo 3 pulgadas de longitud en la boca, 2 pulgadas 3 líneas de longitud en la boca, 2 pulgadas 2 líneas de profundidad.

La media fanega de 24 cuartillos es la medida más usual para las compras y ventas por mayor de las semillas. Cuatro de estas medias hacen una carga, y sus dimensiones son las siguientes, tomadas con la vara de Burgos.

Media fanega 24 cuartillos.

Longitud en la boca 24 pulgadas 2 líneas, longitud en el fondo 28 pulgadas 8 líneas. Latitud 14 pulgadas 2 líneas. Profundidad 12 pulgadas. 2 líneas.

En estas dimensiones no se incluye el grueso de la madera.

Medidas de peso.

La mayor para el aguardiente, vino y otros licores, es la jarra, que contiene 18 cuartillos de a libra o 16 onzas de agua destilada en la temperatura de su mayor densidad.

Distínganse los barriles de aguardiente en medidos y redondos: los primeros tienen 162 cuartillos, y los segundos 160. –El barril de vino redondo tiene 150 cuartillos.

El aceite se vende y se compra por mayor al preso; pero para el menudeo se usa de un cuartillo especial en el que caben 17 onzas 9 adarmes de agua destilada. Para el aceite de olivo, se usa el mismo cuartillo que para el aguardiente, vino &c.

En la Minería se usa del marco para el oro y la plata. El marco de oro se divide en 50 castellanos de a 8 tomines, de a 12 granos. El de plata en 8 onzas de a 8 ochavas, de a 6 tomines, de a 12 granos.

Los ensayadores, para determinar la pureza de estos dos metales, usan del mismo marco. –Para el oro, se divide el castellano en 24 quilates de 4 granos de ley. Cada uno de estos granos de ley, y cada uno de estos granos equivale a 16 en el peso.

Los lapidarios, para el ensaye de piedras preciosas, usan el quilate, que es la décima parte de una onza.

Los farmacéuticos usan la libra medicinal, que se divide en 12 onzas comunes de a 8 dracmas, de a 3 escrúpulos, de a 24 granos.

VIII.2 Los Caminos en la Legislatura Michoacana de Amador Coromina. (1824-1877).

(“Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Circulares Expedidas en el Estado de Michoacán” Formada y Anotada por Amador Coromina. Oficial 4° de la Secretaría de Gobierno. Morelia. Imprenta de los hijos de I. Arango, calle del Veterano núm. 6. 1886.)

17 de Diciembre de 1827, peaje para el puente Zinzongo en Ario.

Art. 1. Se establece un peaje de un octavo de real por cada bestia que pase cargada por el puente de Zinzongo, y por el tiempo de 5 años.

2. Las que pasen ensilladas, aparejadas o en pelo, no pagarán pensión alguna.

3. Los vecinos sujetos a la jurisdicción eclesiástica del pueblo de Ario estarán exentos de la pensión.

4. De lo que se colectase se destinarán cien pesos para ayuda del preciso sustento de aquellos presos, y el resto a la conservación del puente y compostura del camino.

5. El ayuntamiento reglamentará el modo de dicho cobro y las providencias económicas para su inversión en los referidos objetos. (1).

Valladolid diciembre 17 de 1827.

(1) Abolidos los peajes por la ley general de 19 de Noviembre de 1867.

7 de Noviembre de 1833, se autoriza la contratación de apertura y mejora de los caminos del Estado.

Núm. 42. Art. 1. Se autoriza al Gobierno para que contrate la apertura o mejora en los caminos del Estado, con quien ofrezca mayores ventajas, previa convocatoria de postores y la publicación en los periódicos de todas sus propuestas.

2. Procurará el Gobierno que sea el más corto posible el interés de los capitales que los empresarios destinen a los objetos de que habla el artículo anterior.

3. Así para el pago de estos intereses, como para su amortización, se establecerán por el Congreso los peajes necesarios (2) para llenar estos únicos objetos.

4. *El Gobierno antes de cerrar cualquiera contrato, examinará por medios exactos e imparciales cuales derroteros ofrezcan mayores ventajas al Estado.*

G. C., P. – J. J. O., D. S. – A. R. D., D. S.

Morelia Noviembre 7 de 1833.

(2) Subsistieron los peajes hasta Noviembre de 1867 en que fueron suprimidos por la ley general de 19 de ese mes.

26 de Octubre de 1837,

EL VOCAL MÁS ANTIGUO DE LA JUNTA DEPARTAMENTAL, EN EJERCICIO &C.

La Junta Departamental de Michoacán usando de la facultad que le concede la atribución 4ª del artículo 45 de la Ley de 20 de Marzo del presente año y con el fin de reintegrar a los empresarios de los gastos que hicieron en la construcción del Puente de la Piedad y para resarcir al Ayuntamiento de la pensión que cobraba de las canoas, ha decretado lo siguiente.

TARIFA

Para el cobro del peaje (1) en el mismo puente.

Por todo carruaje de camino se pagará un peso.

Por los que transiten a caballo exceptuándose los vecinos de la Municipalidad y de las Haciendas inmediatas a ella por la otra parte del Río, una cuartilla.

Por las Carretas cargadas un peso.

Por las vacías dos reales.

Por cada carga de efectos extranjeros conducida en mula un real.

Por la misma en burro medio real.

Por la de plata acuñada o en pasta, dos reales.

Por la de efectos nacionales en mula un real.

Por la de ídem en burro medio real.

Por la de fruta, ocote, tablas y toda clase de madera una cuartilla.

Por la de chile verde y toda clase de verdura una cuartilla.

Por mulas aparejadas a cuatro por medio, medio real.

Por burros ídem a seis por medio, medio real.

Por partida de mulada y caballada a dos pesos el ciento, dos pesos.

Por ídem de ganado mayor a veinte reales el ciento, dos pesos cuatro reales.

Por ídem de ganado menor y también el de cerda a un peso el ciento, un peso.

Mariano Rivas, P. – Juan José Mendez del Corral, S.

Por tanto &c. Morelia Octubre 26 de 1837. – Vicente Sosa (2). – Isidro García de Carrasquedo, Secretario.

(1) Quedaron abolidos los peajes por la ley general de 19 de Noviembre de 1867, como ya se dijo en otra nota de los tomos precedentes.

(2) Con el carácter de Vocal más antiguo sancionó este decreto y los dos que siguen.

21 de Mayo de 1840,

La Junta departamental en uso de la facultad que le concede la 4ª prevención del art. 14 de la 6ª Ley constitucional, ha tenido a bien acordar lo siguiente.

Se establece un peaje (1) para la compostura y mejora de la Calzada construida en el camino de la ciudad de Pátzcuaro al pueblo de Sta. Clara.

TARIFA PARA EL COBRO DEL PEAGE DE LA MISMA CALZADA.

Art. 1º Por todo carruaje que transite por la calzada ya construida en el de Santa Clara, se pagarán cuatro reales.

Art. 2º Por cada carreta o rodadillo con madera, un real.

Art. 3º Por cada bestia cargada, un cuarto de real.

Art. 4º Por cada bestia sin carga, un octavo de real.

Art. 5º Por cada partida de ganado mayor, doce reales y medio el ciento.

Art. 6º Por cada partida de ganado menor y también el de cerda, un peso el ciento. – Juan Manuel Olmos, P. – Juan José Mendez del Corral, S. (2)

Palacio del Gobierno departamental. Morelia 21 de Mayo de 1840.

(1) Ya se dijo que ahora están abolidos los peajes.

(2) Quedó sin vigor este decreto por el número 19 de 18 de Agosto de 1845.

15 de Enero de 1841,

La Junta departamental de Michoacán en uso de la facultad que le concede la atribución 4ª del artículo 14 de la 6ª ley constitucional y la 4ª del artículo 45 de la ley de 20 de Marzo de 1837, ha decretado lo siguiente. (2)

Art. 1. Para facilitar las comunicaciones y el tráfico de este Departamento con los de México y Jalisco, se abrirá un nuevo camino carretero por los puntos siguientes: el Río de la Barca, Zamora, Morelia, Irapeo, Tajimaroa, las Trojes de Anganguero y las Laminillas, desviándose lo menos posible de la línea que une a esta Capital con la ciudad de Lerma.

2. Entretanto puedan reunirse fondos bastantes para dar todo su complemento a la empresa de que habla la anterior disposición, se delinearé el camino por los puntos indicados, y se hará practicable para bestias desde esta Capital hasta la línea divisoria con el Departamento de México.

3. Con el fin de obtener los fondos necesarios para la obra, se formará una sociedad de accionistas en competente número y se establecerán los peajes que se estimen oportunos tan luego como el camino se haga transitable.

4. El valor de cada acción será de quinientos pesos, y el número total de ellos el que se contemple necesario atendidos los presupuestos de la obra.

5. El importe de las acciones se exhibirá en estos términos: doscientos cincuenta pesos en el acto de inscribirse, ciento cincuenta a los cinco meses y los cien restantes al vencimiento del año industrial, o diez meses después del primer desembolso.

6. Las sumas colectadas disfrutarán de intereses diversos: las acciones reunidas a los cinco meses de publicada la disposición gozarán de un seis por ciento anual y todas las posteriores de un cinco.

7. Los intereses comenzarán a pagarse a los diez meses de puestos en planta los peajes que han de establecerse, y en lo sucesivo se verificará el pago al fin de cada año industrial.

8. Para la seguridad de los capitales y pago de intereses no sólo se hipotecan expresa y especialmente los peajes sobredichos; sino que además la administración de ellos e inversión de sus productos estará a cargo de los accionistas por medio de la Junta directiva todo el tiempo que durare la construcción de la obra y el que fuere necesario para el reembolso de sus capitales, pago de intereses y diez años más por vía de utilidades.

9. Luego que se hayan reunido treinta suscripciones dispondrá el Gobierno que se proceda al nombramiento de cinco socios vocales, de dos socios tesoreros y dos socios interventores, para que unidos al jefe del mismo Gobierno como Presidente y al Ingeniero, comisionado, formen la Junta directiva de la sociedad.

10. *El nombramiento de dichos vocales, tesorero e interventores se hará por los accionistas de dentro y fuera de la Capital; debiendo tenerse por electos los individuos a cuyo favor sufragare la mayoría absoluta de los socios inscritos. El Gobierno arreglará los términos en que haya de hacerse esta elección.*

11. *Instalada la junta directiva procederá a la formación de su reglamento interior y lo propondrá a la Departamental para su aprobación.*

12. *Propondrá igualmente a la misma la disposición a que haya de arreglarse en el ejercicio de sus facultades directivas, así como todas las que no sean de su resorte, y puedan conducir a los adelantos y perfección de la obra.*

13. *Publicada la presente disposición procederá inmediatamente el Gobierno a nombrar siete individuos, que presididos por el mismo y en unión del Ingeniero comisionado, formarán una junta directiva provisional.*

14. *Esta Junta tendrá por objeto solicitar accionistas para la obra y promover cuanto sea conducente al fomento de la empresa.*

15. *Nombrará de entre sus vocales un tesorero que también será provisional, y cesará en sus funciones tan luego como se halle establecida la junta permanente de que habla el artículo 9º - Juan Manuel Olmos, P. – Por enfermedad del secretario, Antonio Ojeda, oficial primero interino.*

Morelia Enero 15 de 1841.

(2) Algunos artículos de este decreto fueron derogados por el de 5 de Febrero de 1842.

5 de Febrero de 1842,

EL GOBERNADOR Y COMANDANTE GENERAL

DEL DEPARTAMENTO DE MICHOACÁN, A TODOS SUS HABITANTES SABED, QUE:

La Junta Departamental de Michoacán en uso de la facultad que le concede la atribución 4ª del artículo 45 de la ley 20 de Marzo de 1837, ha tenido a bien decretar lo siguiente.

Art. 1. La carretera del nuevo camino, que se ha emprendido de esta capital a la de la República, deberá dirigirse por la ciudad de Toluca.

Art. 2. Para facilitar mayor número de accionistas y que no se dificulten las exhibiciones, el Ingeniero director se entenderá con ellos, para que las verifiquen en el modo y términos que se combinen mejor sus intereses con los de la Empresa, y sin perjuicio de los demás, quedando este jefe autorizado como agente de la sociedad, y obligado a dar conocimiento a la Junta directiva de las suscripciones que por su conducto se reciban, y hacer sus enteros en la Tesorería de ella.

Art. 3. Se faculta al Ingeniero director para que trace y funde una nueva población en la medianía de la distancia que hay de esta ciudad a la de Toluca, o en el punto que preste más comodidad a los pasajeros, previa la condescendencia del dueño del terreno donde haya de ubicarse, y de las familias que la hayan de formar.

Art. 4. Las acciones para la empresa, no deben de pasar de cien; pero si las circunstancias particulares que tenga a la vista la Junta directiva la obliguen a admitir otras, completo que se aquel número, los interesados no lo serán al peaje en la propia cantidad que los primeros suscritores, sino que recibirán la mitad del interés si el camino llega a la medianía cuando se suscriban, y en proporción después a los adelantos que tuviere.

Art. 5. Quedando vigente en todo lo demás el decreto de 15 de Enero de 1841, se deroga en las partes de los artículos 1º, 4º, 5º y 6º que pugnen con el presente. – José María Gomes Arias, P. – Antonio Ojeda, Oficial mayor interino.

Y para que llegue &c.

Morelia, Febrero 5 de 1842. – Pánfilo Galindo. (1) – Isidro Garcia de Carrasquedo, secretario interino.

(1) Funcionó desde este mes hasta el 6 de Marzo de 1844.

4 de Julio de 1845,

EL VOCAL MÁS ANTIGUO DE LA H. ASAMBLEA, ENCARGADO DEL GOBIERNO &C.

La H. Asamblea Departamental me ha dirigido el decreto y reglamento que siguen

Núm. 16. La Asamblea Departamental de Michoacán, en uso de la facultad que le concede la parte 6ª del art. 134 de las Bases Orgánicas, ha tenido a bien decretar.

Art. 1º Se establece un peaje para la construcción de un puente de cal y canto, sobre el río grande que pasa por las orillas del pueblo de Tuxpan.

Art. 2º El cobro se hará con arreglo a la Tarifa siguiente:

1º Por todo carruaje de camino que transite por el puente, se pagarán cuatro reales.

2º Por cada carreta o rodadillo con madera un real.

3º Por cada bestia caballar o mular ensillada o cargada, un cuarto de real.

4º Por cada asno cargado, un octavo de real.

5º Por cada bestia sin carga, un octavo de real.

6º Por partida de ganado mayor, doce reales y medio el ciento.

7° Por partida de ganado menor, y también el de cerda, un peso el ciento.

Art. 3° Se exceptúan del pago, las bestias de silla en que transitan los vecinos de la Municipalidad.

Art. 4° Para el cobro de este peaje la Junta Comarcana de dicho lugar, situará en los parajes que crea más convenientes, dos casillas al cargo de otros tantos empleados de su confianza que nombrará la misma, con la dotación que a su juicio merezcan y se más conveniente atendido el producto del peaje y la mejor economía; quienes harán dicho cobro expidiendo a los transeúntes las correspondientes boletas selladas, marcadas, y rubricadas por la primera Autoridad del lugar, las que se recogerán de una en otra garita, y servirán, así para acreditar el pago los transeúntes, como para hacer los respectivos cargos a los empleados.

Art. 5° La misma Junta nombrará un vecino de reconocida honradez y probidad para tesorero, asignándole el cinco por ciento de honorario, sobre las cantidades que entren en su poder, siendo de su responsabilidad la seguridad y conservación del fondo.

Art. 6° Concluido el puente, la repetida Junta presentará a la Superioridad, la cuenta documentada de sus costos para la revisión y aprobación correspondiente.

Y para que este decreto tenga su más expedito cumplimiento, la misma H. Asamblea ha tenido a bien aprobar el siguiente Reglamento.

Art. 1° Los empleados de que habla el art. 4° del anterior decreto, entregarán todas las noches al Tesorero, lo que hubieren colectado en el día, presentando las boletas que respectivamente hayan recogido, con el objeto de formar el cargo al que las expidió.

Art. 2° Los mismos empleados llevarán un cuaderno en que apuntarán el número de boletas que expidan y su valor, el cual presentarán al Tesorero al hacer el entero diario de lo que hayan colectado cada uno respectivamente.

Art. 3° El Tesorero con vista de las boletas que entregará cada uno de los empleados, hará el otro respectivamente el cargo correspondiente y asentará la partida que cada día resulte líquida, poniéndola con toda expresión y claridad en un libro que al efecto tendrá firmado por la primera autoridad local en la primera y última foja y rubricado en todas las intermedias, y cada partida será firmada por el Tesorero y por el que entere.

Art. 4° El Tesorero no entregará ninguna cantidad, sin que su recibo esté aprobado y visado por la primera autoridad local, con cuyo requisito se le pasará en data su valor.

Art. 5° El referido Tesorero llevará otro libro foliado, firmado y rubricado como el de asientos de partidas de cargo por colectación de peaje, en el que con toda claridad formará la cuenta de las cantidades que exhibiere semanariamente para raya de operarios y costo de materiales, comprobándola con los documentos respectivos.

Art. 6° Cada día primero de mes, presentará el Tesorero a la Junta Comarcana, un estado corte de caja por cuatuplicado, en que con toda claridad manifieste el total colectado de

peaje en el mes anterior, las partidas ministradas para rayas de operarios, pagas de gariteros, sueldo de comisionado, sobrestante si lo hubiere, costo de materiales y demás que ocurra según las memorias y recibos que se le presenten, cuyo estado confrontará ante la misma Junta con los libros originales y estando conformes, se remitirán los cuatro ejemplares a la Sub-prefectura del Distrito: otro al Superior Gobierno: y otro a la H. Asamblea, a fin de que se imponga la Superioridad de las colectaciones, gastos, existencias y estado que progresivamente vaya teniendo la obra, hasta llegar a su total conclusión.

El Superior Gobierno &c. – Pelagio A. de Labastida, P. – José María Cervantes, D. S.

Morelia, Julio 4 de 1845. – José de Ugarte. (1) – Isidro García de Carrasquedo, Secretario.

(1) Duró funcionando desde el 18 de Mayo hasta el 17 del mes de la fecha, en que volvió a sustituirle el Sr. Olmos. – V. la nota 2 del decreto de 5 de Agosto inmediato.

18 de Agosto de 1845,

La H. Asamblea Departamental me ha dirigido el Decreto que sigue.

Núm. 19. La Asamblea Departamental de Michoacán, atendiendo a las causas justas que han expuesto los vecinos de Pátzcuaro para que cese la imposición del peaje establecido en el camino de aquella Ciudad al pueblo de Santa Clara del Cobre, ha tenido a bien decretar.

Art. Único. Se deroga el Decreto de la Exma. Junta Departamental de 21 de Mayo de 1840, (1) en que se estableció un peaje en el camino de Pátzcuaro a Santa Clara del Cobre.

Morelia, Agosto 18 de 1845.

(1) Página 71 del presente volumen.

24 de Octubre de 1845,

La H. Asamblea Departamental me ha dirigido el decreto que sigue.

Núm. 22. La H. Asamblea Departamental de Michoacán en uso de la facultad que le concede la parte sesta del artículo 134 de las Bases de organización política de la República ha tenido a bien decretar.

Artículo 1. Se establece un peaje para construir cerca de la garita de Jacona un puente de mampostería sobre el rio Duero que pasa a las orillas de la ciudad de Zamora.

Artículo 2. El cobro de dicho peaje deberá hacerse con arreglo a la tarifa siguiente.

Por cada carga de ropa, un real.

Por una id. de abarrotes, un real.

Por una id. de equipaje, un real.

Por cada viga, un octavo de real.

Por una plancha, medio real.

Por una carga de tablas o tablones, una cuartilla de real.

Por un id. cuarterones de yunta o mula, una cuartilla de real.

Por una id. cintas para tejar, una cuartilla de real.

Por una id. tejamanil, un octavo de real.

Por una id. latas o morillos, un octavo de real.

Por dos id. ocote y leña, un octavo de real.

Por una id. ocote y leña, un octavo de real.

Por un millar de tejas o ladrillos, un real.

Por uno ídem. de adobe, un real.

Por una carga de paja, un octavo de real.

Por una id. semilla de Janamargo, un octavo de real.

Por una id. de maíz o garvanzo, un octavo de real.

Por una id. frijol o lenteja, un octavo de real.

Por una id. de trigo, un octavo de real.

Por una id. de harina, medio real.

Por una cabeza ganado de ordeña al entrar, un octavo de real.

Por el ciento de ganado de cría, cinco reales.

Por una cabeza de ganado vacuno de matanza, un octavo de real.

Por el ciento de ganado de cerda para cría, cuatro reales.

Por cada cabeza de id. para matanza, un octavo de real.

Por el ciento de ganado lanar, cuatro reales.

Por el ciento de ganado mular y caballar, cinco reales.

Por cada carreta que conduzca efectos de los que no se ha hablado, un real.

Por cada coche de ida y vuelta a Jacona, medio real.

Por cada coche de camino, cuatro reales.

Artículo 3. El Iltre. Ayuntamiento de la ciudad de Zamora, formará el reglamento respectivo para administrar bien y recaudar exactamente el expresado impuesto y lo remitirá a la superioridad para su aprobación.

Artículo 4. La misma Corporación nombrará los empleados que fueren necesarios para dicho cobro, dotando las plazas con una proporción a lo que produzca el peaje con toda la economía posible.

Artículo 5. El Tesorero municipal, lo será también de este impuesto debiendo percibir el 5 por ciento de lo que recaudará y llevando cuenta separada del ingreso y egreso de este fondo.

Pelagio A. de Lavastida, P. – José María Cervantes, D. S.

Morelia, Octubre 24 de 1845.

4 de Julio de 1846,

Núm. 27. La H. Asamblea Departamental de Michoacán usando de la facultad que le concede la atribución 6ª del art. 134 de las bases orgánicas de la República, ha tenido a bien decretar.

Art. 1. Para la construcción, reparación y mejora de los caminos del Departamento se establecerá en esta capital, una Junta que se denominará Directora de Caminos, compuesta de cinco individuos que tengan conocimientos prácticos en la materia.

Art. 2. El gobierno nombrará estos vocales y además dos suplentes que los sustituyan solo en caso de ausencia o enfermedad.

Art. 3. Esta junta se renovará cada año por mitad, saliendo por la primera vez el número menor de los últimos nombrados y en lo sucesivo alternado la parte menor y mayor.

Art. 4. El gobierno podrá reelegir a los que concluyen, siempre que lo juzgare conveniente.

Art. 5. Habrá un tesorero, nombrado por el gobierno del seno de la junta.

Art. 6. Los vocales tanto propietarios como suplentes mientras estén en ejercicio, serán escentos de toda carga concejil.

Art. 7. En la cabecera de los distritos habrá un Subdirector de camino, propuesto por el prefecto y nombrado por el gobierno de acuerdo con la junta, a la que estará sujeto dicho empleado.

Art. 8. La junta tendrá cuantas sesiones crea necesarias pero nunca serán menos de una por semana.

Art. 9. En la primera reunión nombrará Presidente y Secretario a pluralidad de votos. Estos oficios se renovarán cata trimestre, o con más frecuencia a juicio del Gobernador de acuerdo con la junta.

Art. 10. Las faltas del presidente en el primer trimestre las suplirá el vocal más antiguo por el orden de su nombramiento, y en lo sucesivo el presidente anterior inmediato. Las faltas del Secretario las suplirá el vocal menos antiguo.

Art. 11. El Gobierno podrá presidir la junta con voto en ella, teniendo el de calidad en los casos de empate.

Art. 12. Son atribuciones y obligaciones de esta junta:

Primera: Promover cuanto sea conducente para la apertura de nuevos caminos, para la reparación de los existentes y para la construcción de puentes, y calzadas.

Segunda: Proponer al Gobierno los puntos en donde sea conveniente establecer peajes e indicar las cuotas que deban asignarse, procurando que el máximo sea el que señala la tarifa de que se hablará después.

Tercera: Celar eficazmente la recaudación y distribución de los fondos destinados y que se destinaren a dicho objeto.

Cuarta: Proponer al Gobierno los empleados que sean necesarios y sus dotaciones.

Quinta: Removerlos, suspenderlos, o multarlos hasta en la tercera parte de su sueldo mensual, con aprobación del Gobierno y en proporción a la gravedad de la falta.

Sexta: Contraer créditos activos y pasivos con la garantía del mismo fondo, previo informe del Tesorero del ramo, y el permiso del Superior Gobierno, quien se pondrá de acuerdo con la Asamblea Departamental para concederla.

Séptima: Para la apertura de los caminos, construcción de puentes y calzadas, o cualquiera otra obra de consideración, cuidará la Junta de que se forme el correspondiente presupuesto que remitirá al Superior Gobierno, quien con su informe lo pasará a la Asamblea para su aprobación.

Art. 13. La junta dedicará sus primeros trabajos a formar un reglamento para su régimen interior, que pasará, al Gobierno y Asamblea para su aprobación. En dicho reglamento se

detallarán sus funciones económicas: las atribuciones y obligaciones del Tesorero: el honorario de este: los sueldos de los dependientes de las oficinas que estén a su cargo, y las fianzas con que dichos empleados caucionarán su manejo, procurando en todo caso que los intereses del fondo queden bien asegurados, y aparezca clara y sencilla la recaudación y contabilidad para que los caucioneros no sufran vejación.

DE LOS FONDOS PARA CAMINOS.

Art. 14. Compondrán el fondo de caminos todos los ramos que le están consignados, y los peajes y demás arbitrios que se crean en lo sucesivo para dicho objeto. (1)

Art. 15. La recaudación, contabilidad y distribución de todos estos fondos estará a cargo de la junta Directora, la que presentará anualmente al gobierno cuenta documentada del ingreso y egreso para que la apruebe oyendo el dictamen de la Asamblea.

Art. 16. Hará mensualmente el Tesorero su respectivo corte de caja en el modo y forma que las demás oficinas de hacienda, el que remitirá a la Asamblea visado por el Gobernador.

Art. 17. No siendo bastantes los fondos existentes para la construcción y reparación de caminos, el Gobierno oyendo previamente la opinión de la junta Directora, propondrá a la Asamblea los puntos en que deben establecerse peajes arreglando el máximo de las cuotas a la tarifa siguiente.

Por cada carro de transporte cargado, tres pesos.

Por cada carro de transporte sin carga, doce reales.

Por cada carruaje de camino, de cuatro ruedas, cargado, se pagarán doce reales.

Por los de dos ruedas también cargados, seis reales.

Por los de cuatro ruedas sin carga, seis reales.

Por los de dos ruedas sin carga, tres reales.

Por cada carreta o rodadillo de dos ruedas ocupados con algunos efectos, dos reales.

Por cada bestia caballar o mular ensillada o cargada, medio real.

Por cada asno ensillado o cargado, una quartilla.

Por cada bestia sin carga, de las que conducen los pasajeros para su remuda, o para cualquiera otro efecto una quartilla.

Por partida de ganado vacuno, caballar o mular, tres pesos un real el ciento.

Por partida de ganado de cerda, tres pesos un real el ciento.

Morelia, Julio 4 de 1846.

(1) *V. el decreto siguiente.*

23 de Julio de 1846,

Núm. 28. La H. Asamblea Departamental de Michoacán usando de la facultad que le concede la atribución 6ª del artículo 134 de las Bases orgánicas de la República, ha tenido a bien decretar.

Art. 1. Se establece un peaje para la reparación y mejora de la carretera que conduce de la Capital del Departamento a la de la República.

Art. 2. El cobro de dicho impuesto se hará con arreglo a la tarifa del decreto Departamental expedido en 4 del presente. (1)

Art. 3. El Gobierno, mientras se instala la junta directora de caminos, reglamentará el cobro de dicho peaje, nombrará los empleados necesarios y ejercerá la sobrevigilancia y demás atribuciones que en el citado decreto se designan a la junta para la mejor recaudación e inversión, de los fondos. – Vicente Sosa, P. – José María Ibarrola, S.

Morelia, Julio 23 de 1846.

(1) *Es el decreto que antecede.*

1 de Julio de 1847,

Núm. 24. Art. único. Se autoriza al Gobierno para que apruebe las condiciones que ofrecen los empresarios para la compostura y conservación del camino de esta Capital para Toluca, con las modificaciones que estime convenientes a los intereses del Estado. (1)

Francisco Figueroa, D. Vice-Presidente. – Mariano Ramirez, D. S. – José María Castañeda, D. S.

Morelia, Julio 1º de 1847. (2)

(1) *V. la aclaración hecha a esta ley por la número 20 de 9 de Febrero de 1849. – La construcción de ese camino fue decretada en 5 de Febrero de 1842.*

(2) *Autorizó este decreto y los dos que siguen el Sr. Oficial mayor Montañón por enfermedad del Secretario.*

12 de Enero de 1849,

TARIFA

Para los peajes del nuevo camino de Toluca a Morelia con expresión de las exenciones más precisas y disposiciones generales, aprobada por el Supremo Gobierno del Estado.

CARRUAJES.

En cada Garita.

	<i>P.R.O.</i>
<i>Diligencias cargadas o vacías</i>	<i>0.6.0.</i>
<i>Coches llenos o vacíos y berlinas o carretelas de cuatro ruedas tiradas hasta por ocho bestias</i>	<i>0.4.0.</i>
<i>Volantes y carruajes de dos ruedas para pasajeros tiradas hasta por dos bestias</i>	<i>0.2.0.</i>
<i>Literas con dos cabalgaduras</i>	<i>0.1.0.</i>
<i>Por cada cabalgadura de refacción que lleven los antedichos carruajes</i>	<i>0.0.1/4.</i>
<i>Carros de cuatro ruedas con llantas que no bajen de tres pulgadas de ancho y clavos embutidos, cargados y tirados hasta por ocho bestias</i>	<i>1.4.0.</i>
<i>Los mismos vacíos</i>	<i>0.4.0.</i>
<i>Carros o carretas de dos ruedas con llantas que no bajen de tres pulgadas de ancho, tiradas hasta por tres bestias y cargadas</i>	<i>0.2.0.</i>
<i>Los mismos de vacío</i>	<i>0.4.0.</i>
<i>Por cada bestia enganchada a más de las señaladas a dichos carros y juegos</i>	<i>0.0.1/8.</i>

RECUAS Y EQUIPAJES

<i>Cada bestia, caballo o mular con carga o de silla</i>	<i>0.0.3/8.</i>
<i>Las mismas de vacío</i>	<i>0.0.1/8.</i>
<i>Burros con carga o de silla</i>	<i>0.0.1/8.</i>
<i>Los mismos vacíos (dos burros por un octavo)</i>	<i>0.0.1/8.</i>

ADVERTENCIA

Todos los carruajes y animales referidos, cuando retornen por la misma garita en el mismo día, no pagarán peaje.

GANADO DE LANA Y CERDA.

Cada cabeza de ganado vacuno, cuya edad sea por lo menos de un año 0.0.1/4.

Cada centenar de cabezas de ganado de lana 0.2.0.

Cada cerdo 0.0.1/4.

EXCENSIONES

La tropa armada; los dueños, administradores y vaqueros de las haciendas colindantes con las garitas de recaudación, y los ganados de estas mismas haciendas a su tránsito de unas tierras a otras de la propia finca.

DISPOSICIONES GENERALES.

1ª En cada garita se expedirán a los causantes boletos que les servirán de resguardo hasta la próxima, en donde precisamente los entregarán.

2ª No se permitirá arrastrar las maderas por paraje alguno del camino, y la conducción de estas, cualquiera que sea su tamaño, deberá hacerse en carros o del modo que mejor convenga a sus dueños, con tal que no sea arrastradas, en la inteligencia de que los contraventores pagarán una multa desde uno a treinta pesos, según la cantidad de madera que arrastren y perjuicios que ocasionaren, advirtiéndose que las maderas serán detenidas en el punto en que se encuentren, sin perjuicio de la exacción de la multa para que continúen conduciéndose en forma debida.

3ª Al pasar los Puentes, deberán hacerlo los carros singularmente, y no dos o más al mismo tiempo. La contravención causará una multa de veinticinco pesos, y si los puentes padeciesen algún deterioro, porque hayan pasado los carros precipitadamente uno tras de otro, o más de uno a la vez, pagarán sus dueños lo que a juicio de peritos se gradúe que importa el daño.

4ª Se prohíbe que los carruajes se aproximen a los muros laterales de los caminos y de los puentes, siendo responsables sus dueños de los perjuicios que causen a unos y otros, calculados a juicio de peritos, pagándolos con más una multa de veinticinco pesos.

5ª Ningún transeúnte permitirá que las caballerías o ganados que conduzca, salgan del camino saltando los bordos y zanjas, ni tampoco que se detengan embarazando el paso a los demás; en el concepto de que en cuanto a lo primero, deberá pagar los perjuicios que se hicieren.

6ª Encontrándose dos recuas en donde se escasee el terreno, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase, cediéndose mutuamente la derecha, y lo mismo harán los carruajes.

7ª Las partidas de toros serán conducidas con todas las precauciones competentes, a fin de evitar desgracias de las que serán responsables los dueños y conductores.

8ª La junta directiva de la empresa, el director de obras, los sobrestantes de estas y los recaudadores del ramo, vigilarán y cuidarán del más exacto cumplimiento de las anteriores prevenciones, usando para la exacción de multas y perjuicios de que se ha hecho mención, de las facultades coactivas de que trata el decreto de 7 de Septiembre de 1842.

Además, todos los socios tendrán obligación de avisar cualquier falta que notaren en el cumplimiento de las referidas disposiciones, a las personas que especifica esta.

9ª Ni los hacendados ni otra persona alguna podrá deteriorar el camino, ya arrojando sobre él las aguas, abriendo zanjas, cercenando los bordes, ni de otra cualquier manera, y las autoridades inmediatas protegerán a la empresa, multando a los infractores de esta prevención.

Certifico que la presente Tarifa es a la que se refiere la proposición 5ª del contrato celebrado por el Gobierno del Estado con los accionistas de la empresa para la compostura del camino de esta Capital a la de la República, (1) y que por ser igual a la que obra en el expediente respectivo, aprobada por el H. Congreso, se aceptó y mandó agregar al expediente mismo.

Morelia, Enero 12 de 1849. – Jesus M. de Herrera. Secretario.

(1) Esa vía mandó construirla el decreto que consta en la página 77 del tomo 8º - V. la nueva tarifa de 7 de Junio de 1851.

23 de Enero de 1849,

Núm. 17. El Congreso Constitucional del Estado de Michoacán, decreta.

Art. 1º Para que el Gobierno atienda a la mejora y conservación de los caminos que conducen de esta capital a las de Guadalajara (2) y Guanajuato (3) podrá invertir hasta trescientos pesos mensuales.

2º Con igual fin queda facultado ampliamente para oír y aprobar las proposiciones que se le hagan sobre compostura de tales caminos, concediendo permiso a los empresarios, si los hubiere, para que cobren peajes equitativos dentro de los términos prudentes que deban durar las contratas.

3º El Gobierno dará cuenta al Congreso, en cada trimestre, de todo lo que practique, ajuste y apruebe en virtud de esta autorización.

Morelia, Enero 23 de 1849.

(2) V. lo que respecto del camino que conduce a ese punto dispusieron los decretos de 15 de Enero de 1841 y 5 de Febrero de 1842.

(3) V. la ley núm. 47 de 11 de Febrero de 1851.

6 de Febrero de 1849

Núm. 20. – Art. único La facultad concedida al Gobierno por la ley núm. 24 del 1° de Julio de 1847, (2) comprende la de erogar ocho mil pesos por dos acciones para la empresa de la compostura del camino que conduce de la capital del Estado a Toluca, y los demás gastos que estime conducentes; e igualmente la de satisfacer lo que por cesantía o jubilación deba pagarse por parte del Estado a los correos que de la misma capital a la de la República transportan la correspondencia, según lo que acordare con el Gobierno general. – Ignacio Cuevas, D. P. – Miguel Bárcena, D. S. – Antonio Galvan, D. S.

Morelia, Febrero 6 de 1849.

(2) Está en el anterior volumen, pág. 42.

24 de Enero de 1851,

En uso de las facultades que me están concedidas por la ley núm. 17 de 23 de Enero de 1849 expedida por el H. congreso del Estado; y considerando:

Primero: que para continuar la mejora del camino que conduce de esta capital a los límites del Estado de Jalisco, se necesita arbitrar nuevos recursos, por no ser suficientes los con que en la actualidad se cuenta:

Segundo: que el establecimiento de peajes en los tramos en que se ha efectuado ya la mejora, proporcionando a los transeúntes la comodidad de que antes carecían, no sólo es necesario para perfeccionar y generalizar aquella, hacía el rumbo indicado, sino que además es justo, como una compensación de aquel beneficio:

Tercero: que sin este auxilio la obra continuaría con perjudicial lentitud, y aun se daría lugar a que se perdiesen las cantidades invertidas hasta ahora, porque las lluvias deslavarían e inutilizarían los puntos que se han compuesto, si se abandonarán por falta de recursos:

Cuarto: que siendo el Estado el empresario del camino, a él corresponde la concesión de cobrar peajes de que habla la ley citada, he tenido a bien expedir el decreto siguiente:

Art. 1° Se establece un peaje en el camino que conduce de esta capital a la ciudad de Pátzcuaro, debiendo comenzar a cobrarse desde el 15 de Febrero próximo, para lo que se situarán garitas en ambas partes y en Santiago Undameo. (1)

Art. 2° El Cobro se arreglará a la tarifa siguiente:

<i>Diligencias cargadas, o vacías, seis reales. (2)</i>	<i>0.6.0.</i>
<i>Coches cargados, o vacíos, y berlinas, o carretelas de cuatro ruedas, tiradas hasta por ocho bestias, cuatro reales</i>	<i>0.4.0.</i>
<i>Volantas y carruajes de dos ruedas, tiradas hasta por dos bestias, dos reales</i>	<i>0.2.0.</i>
<i>Literas con cabalgaduras, un real</i>	<i>0.1.0.</i>
<i>Cabalgaduras de refacción para los antedichos carruajes, tres granos</i>	<i>0.0.3.</i>
<i>Carros de cuatro ruedas, cargados y tirados hasta por ocho bestias, un peso cuatro reales</i>	<i>1.4.0.</i>
<i>Los mismos vacíos, seis reales</i>	<i>0.6.0.</i>
<i>Juegos de coche y otros carruajes que conduzcan carga y sean tirados hasta por ocho bestias, un peso</i>	<i>1.0.0.</i>
<i>Los mismos, vacíos, cuatro reales</i>	<i>0.4.0.</i>
<i>Carros y carretas de dos ruedas, y rodadillos cargados y tirados hasta por tres bestias, dos reales</i>	<i>0.2.0.</i>
<i>Los mismos, vacíos, un real</i>	<i>0.1.0.</i>
<i>Bestias enganchadas a más de las señaladas a dichos carros y juegos, por cada una, un octavo</i>	<i>0.0.1 ½.</i>
<i>Caballos o mulas con carga o de silla, por cada una, tres octavos</i>	<i>0.0.4 ½.</i>
<i>Las mismas, de vacío, un octavo</i>	<i>0.0.1 ½.</i>
<i>Burros con carga o de silla, un octavo</i>	<i>0.0.1 ½.</i>
<i>Los mismos, de vacío, a dos por un octavo</i>	<i>0.0.1 ½.</i>
<i>Ganado vacuno de un año de edad por lo menos, tres granos por cabeza</i>	<i>0.0.3.</i>
<i>Ganado lanar y cabrío, dos reales por cada centenar</i>	<i>0.2.0.</i>
<i>Cerdos, un real por cada uno</i>	<i>0.1.0.</i>

Art. 3° El producto líquido ingresará a la tesorería general, y se invertirá exclusivamente en la compostura del camino que conduce de la capital del Estado a los límites del de Jalisco.

Art. 4° El pago del peaje se hará en cada una de las garitas de que habla el art. 1°, exceptuándose de hacerlo en la capital, y en Pátzcuaro, los causantes que, dirigiéndose a

alguna de las dos poblaciones, lo hubieren satisfecho en la garita de Santiago Undameo, acreditándolo con la boleta respectiva.

Art. 5° A cada causante se expedirá una boleta en que conste haber pagado la cuota que le corresponde: todas las boletas expedidas en una garita, se recogerán en la inmediata siguiente, y las de la última se remitirán mensualmente a la Jefatura superior de hacienda, al tiempo de hacer el entero de productos.

Art. 6° Los recaudadores llevarán un apunte diario de lo que colecten, expresando en cada partida la boleta de que procede, y el nombre de la persona a quien se expidió; y otro de las boletas que recojan y se hayan expedido por la garita inmediata.

Art. 7° Ambos diarios, y las boletas que se recojan, se remitirán a la Jefatura superior de hacienda al tiempo de hacer el entero mensual de productos; y esta oficina confrontará el diario de boletas expedidas en cada garita, con el de las recogidas en la siguiente, haciendo los reparos a que haya lugar, para hacer luego efectiva la responsabilidad que resulte.

Art. 8° Los recaudadores afianzarán su manejo por la cantidad de trescientos pesos el de Santiago Undameo, de doscientos el de Morelia, y de cien el de Pátzcuaro, y disfrutarán el diez por ciento del total producido que recauden mensualmente, siendo su deber presentar a la Jefatura superior de hacienda la cuenta respectiva de cada mes en los primeros ocho días del siguiente. Justificándola con el apunte diario de lo que recauden, y observando las prevenciones que para el mejor servicio y arreglo del ramo les hará aquella oficina.

Art. 9° Sólo se les pasarán en data los precisos gastos de escritorio, y el sueldo de un mozo guarda garita, el que será nombrado por ellos mismos, con aprobación del gobierno. La oficina superior de hacienda proveerá a los recaudadores de las boletas impresas que sean necesarias.

Art. 10° Se exceptúan del pago del peaje.

Primero. Los curas y vicarios de las Parroquias, que transiten en el ejercicio de su ministerio.

Segundo. La tropa de cualquiera clase que sea.

Tercero. Los conductores de reos.

Cuarto. Los conductores de caudales públicos.

Quinto. Los agentes que se ocupen en la cobranza de las rentas de la federación, o del Estado.

Sexto. Todos los demás que caminen por asuntos del servicio público.

Séptimo. Los dueños, arrendatarios, administradores y vaqueros de las haciendas colindantes con las garitas de recaudación, y los ganados de las mismas haciendas a su tránsito de unas tierras a otras.

Octavo. Los que salieren de las poblaciones de su residencia solo por paseo, siempre que regresen en el mismo día; pero si dilataren más tiempo, pagarán únicamente el regreso.

Art. 11° Para clasificar los casos comprendidos en el artículo anterior bastará la notoriedad; y faltando ésta se exigirá al interesado el comprobante que sea suficiente para convencer de que se halla comprendido en alguno de aquellos.

Art. 12° La imposición de peaje hecha en el art. 1° y lo demás dispuesto en este decreto, se hará extensivo a todo el camino expresado en el art. 3°, a proposición que vaya mejorándose, a juicio del gobierno.

Art. 13° Desde la publicación de este decreto, cesará el cobro de peaje que, por costumbre, se hace en el pueblo de Santiago Undameo.

Morelia, Enero 24 de 1851.

(1) Los peajes fueron suprimidos por la ley general de 19 de Noviembre de 1867, según se ha repetido en otras notas.

(2) La Diligencia de Pátzcuaro fue exceptuada de ese peaje por decreto de 12 de Abril de 1851.

11 de Febrero de 1851,

Núm. 47. – El Congreso constitucional del Estado de Michoacán, decreta:

Se autoriza al Gobierno para tomar por cuenta del Estado, hasta la quinta parte de las acciones de la empresa para la compostura del camino que conduce de ésta Capital a la de Guanajuato; y construcción de una calzada en la laguna de Cuitzeo. (2)

Mariano Ramirez, D. P. – Juan H. Anton, D. S. – Gabino Ortiz, D. S. – Morelia, Febrero 11 de 1851.

12 de Abril de 1851,

(Núm. Entre 54 y 55)

En uso de las facultades que me están concedidas por la ley número 17 de 23 de Enero de 1849, expedida por el H. Congreso del Estado, y considerando:

Primero. La utilidad y ventajas que produce a favor del público el establecimiento de la Diligencia que corre el camino que conduce de esta Capital a la Ciudad de Pátzcuaro:

Segundo. Las dificultades que los dueños de la empresa tienen que vencer y las pocas utilidades que deben percibir al principio de dicho establecimiento:

Tercero. Que el objeto que se propuso el Gobierno en la imposición de peajes al camino referido, no se obtendría cumplidamente, si por cobrar a la Diligencia el que le corresponda, se aumentasen los costos de la empresa al grado de impedir a los dueños llevarla adelante:

Cuarto. Que las dudas ocurridas en la práctica del Decreto expedido en 24 de Enero del presente año requieren una aclaración expresa y terminante:

Quinto. Que esta aclaración debe estribar en la conveniencia pública para que el impuesto se a lo menos gravoso posible para que el impuesto se a lo menos gravoso posible tanto a las poblaciones, como a los causantes, he decretado lo siguiente:

Art. 1° Se exceptúa por ahora el pago del peaje, decretado en 24 de Enero del presente año, a la Diligencia que corre en el camino que conduce de esta Capital a la Ciudad de Pátzcuaro.

Art. 2° Los causantes que en su regreso hubieren pagado peaje en la primera garita de su tránsito, no lo verificarán en ninguna de las dos siguientes, acreditando el pago con la boleta respectiva.

Morelia, Abril 12 de 1851

7 de Junio de 1851,

TARIFA

reformada a consecuencia de la supresión de la garita de peajes de Charo, y que debe regir en las de Maravatío e Indaparapeo, según lo acordado entre el Gobierno del Estado de Michoacán, y la Junta directiva de la Empresa.

CARRUAJES

En cada garita.

P.R.O.

Diligencias cargadas o vacías un peso

1.0.0.

Coches llenos o vacíos y berlinas o carretelas de cuatro ruedas, tiradas hasta por ocho bestias, cinco reales tres octavos

0.5.3/8.

Volantes y carruajes de dos ruedas para pasajeros, tirados hasta por dos bestias, dos reales seis octavos

0.2.3/4.

Literas con dos cabalgaduras, un real dos octavos

0.1.1/4.

Por cada cabalgadura de refacción que lleven los antedichos carruajes, una cuartilla
0.0.1/4.

Carros de cuatro ruedas con llantas que no bajen de tres pulgadas de ancho y clavos embutidos, cargados y tirados hasta por ocho bestias, dos pesos
2.0.0.

Los mismos de vacío, un peso
1.0.0.

Juegos de coches o de otros carruajes que conduzcan carga y vayan tirados hasta por ocho bestias, un peso dos reales seis octavos
1.2.3/4.

Los mismos vacíos, cinco reales tres octavos
0.5.3/8.

Carros o carretas de dos ruedas, con llanta, que no baje de tres pulgadas de ancho, tiradas hasta por tres bestias, dos reales seis octavos
0.2.3/4.

Los mismos de vacío, un real dos octavos
0.1.1/4.

Por cada bestia enganchada a más de las señaladas a dichos carros y juegos, un octavo
0.0.1/8.

RECUAS Y EQUIPAJES.

Cada bestia caballar o mula con carga o de silla, medio real
0.0.1/2.

Las mismas de vacío, un octavo
0.0.1/8.

Burros con carga o de silla, un octavo
0.0.1/8.

Los mismos vacíos (dos burros por un octavo)
0.0.1/8.

ADVERTENCIA

Todos los carruajes y animales referidos, cuando retornen por la misma garita, en el mismo día, no pagarán peaje.

GANADO DE LANA Y CERDO.

Cada cabeza de ganado vacuno, cuya edad sea por lo menos de un año, cuartilla
0.0.1/4.

Cada centenar de cabezas de ganado de lana, dos reales seis octavos
0.2.3/4.

Cada cerdo, cuartilla
0.0.1/4.

EXENCIONES

La tropa armada, los dueños, administradores y vaqueros de las haciendas colindantes con las garitas de recaudación, y los ganados de estas mismas haciendas a su tránsito de unas tierras a otras de la propia finca.

DISPOSICIONES GENERALES.

1ª En cada garita se expedirán a los causantes boletos que les servirán de resguardo hasta la próxima, en donde precisamente los entregarán.

2ª No se permitirá arrastrar las maderas por paraje alguno del camino, y la conducción de estas, cualquiera que sea su tamaño, deberá hacerse en carros o del modo que mejor convenga a sus dueños, con tal que no sean arrastradas; en la inteligencia de que los contraventores pagará una multa desde uno a treinta pesos, según la cantidad de madera que arrastraren y perjuicios que ocasionaren, advirtiéndose que las maderas serán detenidas en el punto en que se encuentren, sin perjuicio de la exacción de la multa para que continúen conduciéndose en la forma debida.

3ª Al pasar los puentes, deberán hacerlo los carros singularmente, y no dos o más al mismo tiempo. La contravención causará una multa de veinticinco pesos, y si los puentes padeciesen algún deterioro, porque hayan pasado los carros precipitadamente uno tras de otro, o más de uno a la vez, pagarán sus dueños lo que a juicio de peritos se gradúe que importa el daño.

4ª Se prohíbe que los carruajes se aproximen a los muros laterales de los caminos y de los puentes, siendo responsables sus dueños de los perjuicios que causen a unos y otros, calculados a juicio de peritos, pagándolos con más una multa de veinticinco pesos.

5ª Ningún transeúnte permitirá que las caballerías o ganados que conduzca, salgan del camino saltando los bordes y zanjas, ni tampoco que se detengan embarazando el paso a los demás; en el concepto de que en cuanto a lo primero, deberá pagar los perjuicios que se hicieren.

6ª Encontrándose dos recuas en donde se escasee el terreno, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase, cediéndose mutuamente la derecha, y lo mismo harán los carruajes.

7ª Las partidas de toros serán conducidas con todas las precauciones competentes, a fin de evitar desgracias, de las que serán responsables los dueños y conductores.

8ª La junta directiva de la empresa el director de obras, los sobrestantes de estas y los recaudadores del ramo, vigilarán y cuidarán del más exacto cumplimiento de las anteriores prevenciones, usando para la exacción de multas y perjuicios de que se ha hecho mención, de las facultades coactivas de que trata el decreto de 7 de Septiembre de 1842.

Además, todos los socios tendrán obligación de avisar cualquiera falta que notaren en el cumplimiento de las referidas disposiciones, a las personas que especifica esta.

9ª Ni los hacendados ni otra persona alguna podrá deteriorar el camino, ya arrojando sobre él las aguas, abriendo zanjas, cercenando los bordes, ni de otra cualquiera manera,

y las autoridades inmediatas protegerán a la empresa, multando a los infractores de esta prevención.

Certifico: que la presente Tarifa, en que constan las exenciones y disposiciones generales, contenidas en la expedida en 12 de Enero de 1849, (1) a virtud de la proposición quinta del contrato celebrado por el Gobierno del Estado con los accionistas de la Empresa, para la compostura del camino de esta Capital a la de la República, es en un todo igual a la original reformada, que presentada en 31 de Mayo último por la misma empresa, para la compostura del camino de esta Capital a la de la República, es en un todo igual a la original reformada, que presentada en 31 de Mayo último por la misma Empresa, y aceptada por este Gobierno, se manda observar y agregar al expediente respectivo, que obra en su Secretaría.

Morelia, Junio 7 de 1851. – Ramon I. Alcaráz, Secretario.

4 de Septiembre de 1855,

Considerando la miseria que agobia hoy a las clases pobres del Estado, a causa de la revolución que paralizó todos los giros y suspendió todos los trabajos.

Que supuesto el triunfo de esa revolución, justo es que los que por ella padecieron sean aliviados en sus necesidades; he tenido a bien decretar lo siguiente:

Art. 1° Se suspende por ahora el cobro del peaje en el camino que conduce de esta Capital a Pátzcuaro. (3)

Art. 2° El empleado encargado de la administración de ese fondo hará que los dependientes del ramo rindan cuenta con pago, y mantendrá disposición de este Gobierno la existencia que resulte.

Art. 3° Se suspende igualmente en Michoacán el cobro de las cuotas de alcabala, con que en la actualidad se hallan gravados los artículos siguientes:

CARBÓN.

LEÑA.

PAJA.

Art. 4° Los traficantes o introductores de estos artículos, se abstendrán en lo sucesivo de agregar al valor intrínseco, al tiempo de verificar la venta, las cuotas que pagaban por peaje y alcabala.

Por tanto, &c. – Palacio del Gobierno de Michoacán en Morelia, a 4 de Septiembre de 1855.

(3) Dicho peaje fue establecido por decreto de 24 de Enero de 1851.

29 de Agosto de 1858,

Secretaría del Gobierno de Michoacán. – Sección 3ª – Circular número 95. – Muy repetidas quejas ha recibido este Gobierno del mal estado en que se encuentran los caminos públicos por su inseguridad; y deseando S. E. el General Gobernador quede remediado este mal, me manda recomiende a V. S. encarecidamente su más exquisita vigilancia, persiguiendo eficazmente a todos los malhechores que por aquellos pululen y aprendidos que sean, los pondrá a disposición de los jueces competentes; e igualmente me manda prevenga a V. S. que dé cuenta cada quince días del estado que guarda la demarcación de ese Departamento, respecto del punto de que se trata. (2)

Agosto 29 de 1858. – Juan Aldayturriaga. – Sr. Prefecto de.....

(2) Y que con posterioridad se ha estado recordando.

7 de Marzo de 1859,

Núm. 59. Art. 1º Se declaran caminos nacionales todas las vías que de las sierras del Estado conducen a las poblaciones del interior o exterior del mismo, y por las cuales se transportan actualmente maderas en rodados.

Art. 2º Las autoridades a quienes corresponda cuidarán de que no se abuse por los madereros, u otras personas, en perjuicio de los propietarios y procurarán la mejora de dichos caminos.

Art. 3º Se abrirán caminos nacionales carreteros, desde Taretan a Pátzcuaro y desde el mismo punto al Bajío, pasando por Pichátaro, Cinciro, Azajo, Comanja, Bellasfuentes, Tumbio, Janamuato, la Caña y Surumuato.

Art. 4º El gobierno indemnizará a los propietarios de un modo convencional, el valor de los terrenos que se les inutilicen.

Art. 5º La madera que se extraiga del Estado se gravará con las cuotas que designe una tarifa que circulará el gobierno oportunamente. Los productos de este impuesto se dedicarán exclusivamente para la compostura de los caminos, para la instrucción primaria de la juventud de los puntos por donde pasen aquellos y para la indemnización de los propietarios de que habla el artículo anterior.

Art. 6º Las oficinas de rentas respectivas cubrirán con documentos aduanales las cargas de que trata este decreto, arreglándose a las leyes vigentes sobre alcabalas. La carga que camine sin los documentos necesarios sufrirá las penas que dichas leyes imponen. (1)

Morelia, Marzo 7 de 1859. – Eligio Sierra, Secretario interino.

(1) Se reglamentó este decreto con fecha 3 de Febrero de 1860, en que se deroga este artículo y el anterior.

27 de Abril de 1869,

Núm. 173. Art. 1° Para facilitar la comunicación entre el Estado y el de Guanajuato por un camino practicable, se construirá una calzada en la laguna de Cuitzeo, (3) conforme al plano que presente el ingeniero civil del Estado, sin perjuicio de las modificaciones que convenga hacer al mismo plano, en obsequio de la mejor y más adecuada construcción de la obra, o de alguna conveniente economía.

Art. 2° Formado el presupuesto de la calzada, se dividirá su valor en acciones proporcionales, de las cuales tomará algunas la Tesorería general del Estado, y se concederán otras a individuos particulares que quieran cooperar a la realización de tan interesante y benéfica empresa; pudiéndose también arreglar con ellos mismos la construcción, por su exclusiva cuenta, de ciertos tramos de la calzada, pero sujetándose al plano de esta y a las modificaciones que reciba, para que toda la obra sea uniforme en solidez y estructura.

Art. 3° Siendo de suma importancia aprovechar el tiempo actual, en que por el estado de sequedad de la laguna, serán más fáciles y económicos los trabajos, se emprenderán estos desde luego con los primeros fondos que se reúnan dando igualmente principio a aquellos, los individuos a quienes se conceda la formación de algunos tramos.

Art. 4° Ningún individuo que sea dueño, en los puntos inmediatos a la obra, de materiales que sean necesarios para esta, podrá oponerse a que se ocupen, por estar en el caso del artículo 27 de la constitución general, con arreglo al cual, previo el justiprecio correspondiente, serán satisfechos, o bien considerados como acción, si el dueño lo consintiere.

Art. 5° igual ocupación se hará de materiales en puntos distantes de la obra, siendo absolutamente indispensables, por no poderse obtener de otra manera. La indemnización se verificará en los mismos términos del artículo anterior.

Art. 6° Como una vez construida la calzada, convendrá ejecutar algunas otras obras en los terrenos antecedentes y subsiguientes para hacer más practicable el camino se observarán respecto de ellas todas las reglas de los artículos anteriores, bajo las cuales cae también la ocupación de dichos terrenos en cuanto basten al objeto.

Art. 7° No pudiendo el Gobierno ejercitar inmediatamente por si la dirección de las obras que hayan de practicarse, ni menos entender en todos sus pormenores, estará aquella a cargo de una comisión de tres individuos que el mismo Gobierno nombrará, de la cual se dará conocimiento al público por medio del periódico oficial.

Art. 8° Los objetos de esta comisión serán: 1°, graduar conforme al presupuesto o presupuestos que se formen de la calzada y del camino, el valor de cada acción: 2°, admitir estas y hacer los contratos sobre construcción de algunos tramos de la calzada y del camino, asegurando debidamente el cumplimiento de unas y otras, y aún determinando las penas en que hayan de incurrir los que no cumplan: 3°, designará a su tiempo el establecimiento de las casas o garitas en que se haya de cuidar de la conservación de la calzada y del camino, y hacer el cobro de peajes: 4°, formar el arancel de estos, el cual contendrá también las disposiciones convenientes para la conservación del camino y su reposición; las providencias de policía y tránsito del mismo camino; las penas a los que las infrinjan o no paguen los peajes; la manera de hacer el cobro de estos, y la expedición de boletas a los pasajeros, con todo lo demás que sea conducente al mejor régimen administrativo: 5°, señalar las cuotas de los peajes en una proporción regular y equitativa: 6°, determinar las excepciones de los que no dejaban pagar aquellos. Todas estas disposiciones, las sujetará la comisión a la aprobación del Gobierno.

Art. 9° El sobrante de los peajes, después de hechos los gastos de empleados y de reparación del camino, se aplicará a los accionistas en la debida proporción; y esa aplicación durará el tiempo de diez años, contados desde que la calzada esté en corriente, pasados los cuales todo el camino quedará a beneficio del Estado.

Morelia, a 27 de Abril de 1861.

(3) Igual disposición contienen las leyes números 47 de 11 de Febrero de 1851 y 98 de 2 de Abril de 1873.

En 1829 estaba ya iniciada la apertura d ese camino y construcción de la calzada, como se hizo constar en la pág. 86 del tomo 11.

27 de Enero de 1862,

Núm. 45. Art. 1° Los Prefectos cuidarán de que todos los caminos de su Territorio, estén amplios y expeditos, conforme a las leyes y reglamentos del caso, se edifique puentes en todos los riachuelos y arroyos que los atraviesan y en que las aguas impidan el libre tránsito, procurando que estos puentes sean colocados en los puntos más apropósito y en la línea que fuere más recta. (2)

Art. 2° Siempre que a juicio de las mismas autoridades deban construirse esta clase de obras en muchos parajes, fijarán la atención en los más necesarios, para que estos sean los que primero establezcan.

Art. 3° No pudiéndose por ahora, atentas las penurias del erario, hacerse estas construcciones por cuenta del Estado, se autoriza a los Prefectos para que agencien préstamos voluntarios de los vecinos respectivos; y de las cantidades que estos proporcionen serán reintegrados con los peajes que se establezcan, (3) tan luego como

los puentes estén ya en uso, y que se impondrán a los carros y bestias de carga durando el impuesto sólo por el tiempo necesario para reembolsarse los prestamistas.

Art. 4° La inmediata inspección de la contribución de esta clase de obras, acordada que sea, estará a cargo de uno o más de los prestamistas, quedando esto al arbitrio de la expresada autoridad y de los accionistas; procurando que sean de los que contribuyan con mayor cantidad.

Art. 5° Ningún puente se comenzará a construir sin estar asegurada de todos modos la suma reunida u ofrecida por los prestamistas, y que se a igual al presupuesto de la obra, cuyos fondos se manejarán por unos de ellos y será nombrado por los mismos, si fueren dos o más, a cuya inspección esté la construcción; y cuando fuer uno solo, este será quien lo maneje.

Art. 6° La cuenta documentada será revisada e informada por el respectivo Prefecto y aprobada por el Gobierno.

Art. 7° Llegado el caso de la imposición del peaje, porque esté concluida la obra o en estado de uso, el mismo Gobierno fijará la tarifa o cuota que ha de cobrarse, no pasando esta del seis un cuarto de centavo de peso a las bestias de carga y de un veinticinco a los coches o carruajes. Si resultaren dos o más pejes en un mismo camino, se reducirá a la mitad o cuarta parte la cuota.

Art. 8° Los mismo accionistas o prestamistas a cuya inspección se construyó la obra recogerá los productos del peaje; y de lo que cada mes resulte líquido, pagados los gastos de recaudación, hará un prorrateo entre todos los accionistas, hasta que queden cubiertos, haciéndose todo bajo la inspección de los mismos Prefectos.

Art. 9° El encargado de esta operación, también remitirá cada mes una noticia del resultado que en cada uno dé, y otra general en el último en que resulten cubiertos los créditos sin que en lo sucesivo sea lícito a ninguna autoridad ni particular alguno seguir cobrando los peajes.

Art. 10° De los resultados que produzca el presente decreto, darán cuenta cada dos meses, los Prefectos al Gobierno y este al Congreso.

Morelia, Enero 27 de 1862.

(2) Es facultad del Congreso federal legislar sobre vías generales de comunicación. – El presente decreto adiciona el art. 57 del núm. 29 de Noviembre de 1861. – V. el núm. 59 de Marzo de 1859.

(3) Quedaron abolidos en toda la República, según se ha dicho por la ley de 19 de Noviembre de 1867.

3 de Abril de 1868,

Núm. 27. Art. 1° Se abre un camino carretero del pueblo de Zinapécuaro a Maravatío, pasando por Ucareo, conforme al trazo que por disposición del Ejecutivo del Estado practicó el perito nombrado al efecto.

Art. 2° Se consignan para esta obra los donativos voluntarios que han ofrecido para la misa, las haciendas y pueblos inmediatos, así como el arbitrio de que habla el artículo siguiente.

Art. 3° Mientras el Supremo Gobierno de la República toma bajo su protección dicho camino, elevándolo a la vía general de comunicación, se impone un peaje (1) cuyas cuotas señalará el Gobierno del Estado, quedando este autorizado para reglamentarlo y designar los puntos donde debe cobrarse. Los productos de dicho peaje se destinarán a reembolsar al erario las cantidades que haya suplido para la apertura del camino, y a las reparaciones y mejoras del mismo.

Art. 4° Se faculta al Ejecutivo a fin de que , en calidad de suplemento, disponga de la cantidad que falte para completar la de siete mil pesos que importa la obra y se le autoriza igualmente para que dicte las disposiciones conducentes a la pronta realización de la misma.

El Ejecutivo etc.

Y para el mejor cumplimiento del antecedente decreto, en uso de las facultades que me concede el art. 3° del mismo y la fracción 3ª del 53 de la Constitución del Estado, he tenido a bien dictar las siguientes disposiciones.

1ª Se cobrará un solo peaje en el nuevo camino que va a abrirse, cuya oficina se situará en el pueblo de Ucareo, y la de los contra-peajes respectivos en los puntos que posteriormente designe el Ejecutivo.

2ª La tarifa a que deberá arreglarse el cobro de dicho peaje será la siguiente.

CARRUAJES.

Diligencias cargadas o vacías 00 75.

Coches llenos o vacíos y berlinas o carretelas de cuatro ruedas, tirados hasta por ocho bestias 00 50.

Volantes y carruajes de dos ruedas, para pasajeros, tiradas hasta por cuatro bestias 00 25.

Literas con dos cabalgaduras 00 12 ½.

Por cada cabalgadura de refacción que lleven los antedichos carruajes 00 03.

Carros de cuatro ruedas con llantas que no bajen de tres pulgadas de ancho, cargados y tirados hasta por doce bestias 01 00.

Los mismos de vacío 00 50.

Juegos de coche o de otros carruajes que conduzcan carga y vayan tirados hasta por ocho bestias 00 75.

Los mismos vacíos 00 37 ½.

Carros o carretas de dos ruedas, con llantas que no bajen de tres pulgadas de ancho, tiradas hasta por tres bestias y cargadas 00 25.

Los mismos de vacío 00 12 ½.

Por cada bestia enganchada o de refacción que lleven dichos carruajes 00 03.

RECUAS Y EQUIPAJES.

Cada bestia caballar o mular con carga o de silla 00 05.

Las mismas de vacío 00 01.

Burros con carga o de silla 00 01.

Los mismos, vacíos 2 por 00 01.

GANADOS

Cada cabeza de ganado vacuno 00 01.

Cada centenar de cabezas de ganado de lana 00 25.

Cada cerdo 00 01.

3ª Mientras se acuña la moneda decimal consignada en la antecedente tarifa, el cobro de los peajes se hará en la corriente inmediatamente superior a los centavos fijados.

4ª Quedan exentos de peaje 1º, los individuos de tropa armada y los militares solos en comisión. 2º, Los dueños, administradores y dependientes de las haciendas colindantes con las garitas de recaudación, así como los ganados de estas mismas haciendas, a su tránsito de unas tierras a otras de la propia finca. 3º, Los carruajes y animales sujetos al pago de peaje, cuando retornen por la misma garita en el mismo día en que hayan hecho ya su pago, pues por retorno nada pagarán.

5ª En la garita de peajes se expedirá a los causantes boletos que les servirán de resguardo hasta la del contra-peaje respectivo, donde los entregarán precisamente para que no sirvan de comprobante y justificación de la recaudación del impuesto.

6ª No se permitirá arrastrar las maderas por paraje alguno del camino, y la conducción de estas cualquiera que sea su forma y tamaño, deberá hacerse en carros o de la manera mejor que parezca a sus dueños, con tal de que no sean arrastradas. Los contraventores pagarán una multa desde uno a treinta pesos, según la cantidad de madera que arrastren y perjuicios que causen, la que se les aplicará por el recaudador del peaje; advirtiéndose que las maderas serán además contenidas en el punto en que se encuentren, hasta que se conduzcan del modo prevenido.

7ª Al pasar los puentes deberán hacerlo los carruajes singularmente y no dos o más al mismo tiempo. La contravención se castigará con una multa de cinco pesos, y si los puentes padecieren algún deterioro por tal contravención o por haberse hecho pasar los carros sin el correspondiente cuidado, pagarán sus dueños lo que a juicio de peritos se gradúe importe el daño.

8ª Se prohíbe que los carruajes se aproximen a los muros laterales de los caminos y de los puentes, siendo responsables sus dueños de los perjuicios que causen a juicio de peritos, y castigados además con una multa de cinco pesos.

9ª Ningún transeúnte permitirá que las caballerías o ganados que conduzca salgan del camino saltando los bordes y zanjas, ni que se detengan embarazando el paso a los demás; siendo responsable por la contravención de todos los perjuicios que causen.

10ª Las partidas de ganado vacuno serán conducidas con las precauciones correspondientes a fin de evitar desgracias, de las que serán responsables los dueños y conductores.

11ª Encontrándose dos recuas o carruajes en donde se estreche el camino, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase, cediéndose mutuamente la derecha.

12ª Ni los hacendados ni otra persona podrá deteriorar el camino arrojando sobre él las aguas, abriendo zanjas o destruyendo los bordes, siendo responsables a juicio de peritos de los perjuicios que causen, y sufriendo además una multa de veinticinco pesos por la contravención.

Cuando tengan por derecho las personas mencionadas que hacer pasar agua sobre el camino, lo verificarán por medio de un canal que será de su cuenta cubrir para que quede expedito el tránsito.

13ª El horario que deberán disfrutar los encargados del peaje y contra-peajes se señalará por el Ejecutivo oportunamente, pudiendo aumentarse o disminuirse según las circunstancias. Estos empleados serán de nombramiento del mismo Ejecutivo quien podrá removerlos libremente.

Morelia, Abril 3 de 1868.

2 de Abril de 1873,

Núm. 98. Art. 1° El ejecutivo del Estado destinará a la construcción de la calzada en el lago de Cuitzeo, (1) la cantidad mensual de quinientos pesos por todo el tiempo que duren los trabajos.

Art. 2° Se invertirá en el mismo objeto el monto de las contribuciones que adeudan al preste, o causaren en lo sucesivo hasta la conclusión de la obra, los bienes raíces que poseían en común los pueblos situados en el contorno del lago referido.

Art. 3° El Ejecutivo podrá conceder a los causantes de las contribuciones expresadas en el artículo precedente que satisfagan su importe con materiales para la obra, o que compensen con trabajos que presten personalmente en ella. De igual gracia gozarán los pueblos que aún no hubieren procedido al reparto de sus bienes raíces, sin perjuicio de que este se lleve a efecto conforme a lo prevenido en las leyes.

Art. 4° El aguardiente y los vinos y licores del país, sea cual fuere su clase y denominación, pagarán por derecho de consumo, además de los impuestos que causen actualmente, un 5 % sobre la misma base que sirve para el cobro de aquellos. Quedan sujetos a igual recargo el aguardiente, alcohol y cerveza, los vinos y licores extranjeros de cualquiera clase y denominación.

Art. 5° El pulque pagará por derecho de extracción en los pueblos de Cuitzeo, Jéruco, San Agustín y San Juan Tarameo 6 ¼ centavos por arroba.

Art. 6° Las contribuciones establecidas en los dos artículos anteriores, subsistirán por solo el tiempo que dure la construcción de la calzada; y se invertirán en la misma obra, siendo caso de responsabilidad aplicarlos a otro objeto.

Art. 7° La tesorería general del Estado publicará cada mes un corte de caja que exprese los ingresos procedentes de dichos impuestos, los que hubiere por donativos y el monto de los gastos erogados en la construcción de la calzada.

Art. 8° Los reos sentenciados ejecutoriamente, que por disposición del Ejecutivo trabajen en la misma obra, disfrutarán la gracia de que se les abone doble el tiempo de servicio, (2) salvo el caso de que intenten fuga o cometan algún otro delito.

Art. 9° Se faculta al gobierno para que, durante el receso de la Legislatura, remueva las dificultades que se presenten en la ejecución de esta ley.

PARA LA EJECUCIÓN DE LA PRECEDENTE LEY SE OBSERVARÁN LAS PREVENCIÓNES SIGUIENTES.

1ª La tesorería general del Estado abrirá cuenta a la calzada de Cuitzeo, y dará sus instrucciones a las administraciones de rentas a efecto de que tenga exacto cumplimiento la presente ley y la parte relativa a la recaudación, contabilidad y rendición de cuentas de los impuestos que establece.

2ª La misma tesorería remitirá a la secretaría de gobierno noticia circunstanciada del monto de los adeudos pendientes y de la contribución anual que causen las comunidades a que se contrae el artículo 2º.

3ª Los causantes que quieran hacer uso de la gracia que se les concede por el artículo 3º, ocurrirán mediante escrito a la oficina recaudadora respectiva haciendo sus proposiciones sobre los términos de pago. En caso de que sean aceptables, las pasará a la tesorería para que sean aceptables, las pasará al gobierno para su aprobación.

4ª La presente ley comenzará a regir a los diez días de su publicación en cada lugar.

5ª Los gastos de la obra de la calzada se harán mediante presupuesto que formará cada mes el presidente del ayuntamiento de Cuitzeo, que informado por la prefectura del Distrito pasará al gobierno para su aprobación, sin cuyo requisito no se hará gasto alguno.

6ª Al presupuesto se acompañará precisamente la cuenta de gastos del mes anterior y una relación de los trabajos practicados en el mismo. La prefectura remitirá al ayuntamiento de Cuitzeo un modelo a que se sujetará la relación indicada.

7ª Habrá un sobrestante que nombrará el gobierno a propuesta de la prefectura del Distrito, dotado con el sueldo que se le señale. Este empleado se ocupará de los trabajos de la obra que le encomiende el presidente del ayuntamiento de Cuitzeo, y llevará la cuenta de los gastos que se eroguen, bajo las instrucciones que reciba de la tesorería.

8ª La extracción del pulque de los puntos que designa el artículo 5º, se hará mediante pase de que se proveerá el conductor en la oficina de rentas respectiva bajo los requisitos establecidos para los demás documentos aduanales de su especie, previo el pago del derecho impuesto. Los infractores de esta prevención incurrirán en la pena de cuádruplo derechos que para los demás efectos impone la ley número 26 de 17 de Febrero de 1872.

Morelia, Abril 2 de 1873.

(1) Esta calzada se construyó también con fondos del Gobierno general. Duraron los trabajos de esa obra hasta el año de 1876 en que se suspendieron a causa de la revolución. Restablecidos parcialmente en 1878 y en 1880, se inauguró la obra a medio concluir en 5 de Febrero de 1882, y en Abril de 1883 se suspendieron del todo los trabajos.

Se inició la construcción de la calzada por decretos de 11 de Febrero de 1851 y 27 de Abril de 1861 – V. además los números 195, 196 y 202 del periódico oficial correspondientes a los meses de Abril y Mayo de 1873 y el número 326 de 8 de Febrero de 1882.

(2) El decreto número 34 de 27 de Julio de 1874 concede igual gracia a los reos que trabajen en obras de interés público.

12 de Noviembre de 1877,

Secretaría del Gobierno etc. – Sección 1ª – Circular núm. 135. – Con esta fecha se remite a la Legislatura del Estado la siguiente solicitud.

“Honorable Legislatura del Estado de Michoacán. – Luis Otero y José María Torres, ante el Poder Legislativo del Estado respetuosamente comparecemos exponiendo. – Que hace algunos meses solicitamos del Gobierno de la Unión el privilegio de establecer una vía férrea que uniendo las capitales de los Estados de Michoacán y de Guanajuato, diera un poderoso impulso a la minería de este, llevando a algunos lugares de aquel sus frutos argentíferos de baja ley que beneficiados a menor costo produjeran fuertes ganancias. – Pero en tanto que nuestra solicitud corría algunos trámites, la H. Legislatura del Estado de Guanajuato concedió al C. Gobernador del mismo la autorización bastante para que contratara la construcción de un ferrocarril de Celaya a León, tocando las ciudades de Salamanca, Guanajuato y Silao. En virtud de esta ley el C. Gobernador Francisco Z. Mena contrató con el Ministerio de Fomento las bases que fueron presentadas a la Cámara de Diputados y que han sido publicadas en el Diario Oficial del día 24 del presente mes. – Este hecho obligó a la compañía cuya voz llevamos a modificar su proyecto, pretendiendo solamente construir la línea Morelia a Celaya, uniéndola en este punto con el ferrocarril de Guanajuato. Y con el fin de realizar un proyecto tan útil para las dos entidades federativas, se ha dirigido ya a los Poderes del Estado de Guanajuato solicitando la citada concesión y al Ejecutivo de la Unión con el fin de contratar la vía. – Pero la compañía no podrá consumir su proyecto con toda la rapidez necesaria, sin contar con el apoyo de los Estados tantas veces dichos. En tal virtud se ha dirigido a la Legislatura del de Guanajuato, y por la presente exposición eleva su voz al Honorable Congreso del Estado de Michoacán, para que este se sirva autorizar al Poder Ejecutivo del mismo, a fin de que celebre un contrato con la compañía que representamos, en cuyas principales bases se comprendan la subvención que el Estado de por cada kilómetro de la vía, desde el punto en que esta penetre a su territorio hasta su estación final, las concesiones de terrenos que ella ocupe, la exención de todo impuesto y, por último, todas las gracias y prerrogativas con que el Gobierno del Estado quiera proteger a una empresa, que al realizarse producirá un verdadero progreso para aquellos pueblos. – Si la resolución de la Legislatura fuere favorable tendremos la alta honra de dirigir al C. Gobernador, el proyecto de contrato para la construcción del camino de fierro, a fin de que discutidas sus bases se eleve a la aprobación del Cuerpo Legislativo. – En tal virtud y usando del derecho de petición que a todo ciudadano concede la carta federal de 1857. – A esa Honorable Legislatura nos presentamos pidiéndole que autorice al C. Gobernador del Estado para que arregle con la compañía Restauradora del Mineral de Guanajuato las mutuas concesiones que han de hacerse el Gobierno de Michoacán y la Empresa con el fin de facilitar la construcción de la vía férrea que partiendo de Celaya llegue a Morelia. (1) – En esto recibiremos justicia y gracia. México, Octubre treinta de mil ochocientos setenta y siete. – Luis Otero. – José María Torres.

Y el Gobierno del Estado que ve en este género de empresas una fuente inagotable de riqueza para el mismo y de prosperidad para sus habitantes, me manda la trascriba a vd.,

para que circulándola con profusión a los ayuntamientos, Juntas de mejoras materiales, asociaciones de toda especie y vecinos de ese Distrito, les estimule a emplear sus capitales en este ramo de especulación de tanta expectativa en nuestro país y de tan fecundos resultados; asegurándoles que el Gobierno está decidido a proteger con todo su poder a las empresas de esta naturaleza en general; pero que verá con positiva satisfacción, que en el Estado se organicen compañías con sus elementos propios y las apoyará preferentemente, sea que se propongan construir la misma línea cuya concesión se solicita hoy, sea que se fijen en cualquiera otra de las innumerables que pueden establecerse con buen éxito en el vasto territorio de Michoacán.

Morelia, Noviembre 12 de 1877.

(1) V. los decretos números 24 y 31 de este tomo.

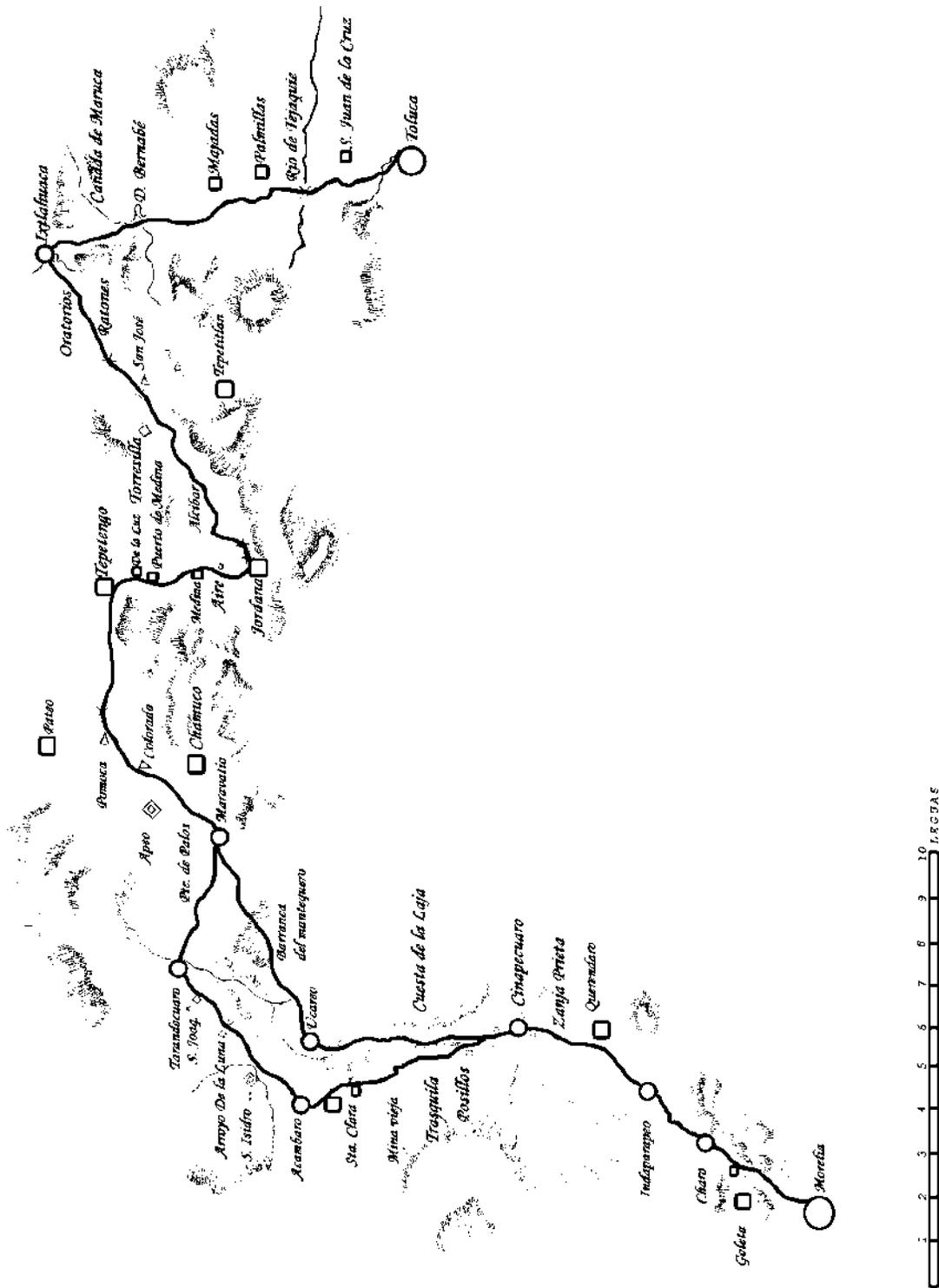
13 de Diciembre de 1877,

Núm. 24. Art. 1° Se faculta al Ejecutivo del Estado para que contrate con los señores Don Luis Otero y Don José María Torres, (1) o alguna otra compañía o empresa que lo solicite, la construcción de un camino de fierro que partirá de Celaya y terminará en esta capital.

Art. 2° El contrato que se celebre, se sujetará a la aprobación de la Legislatura, sin cuyo requisito no se llevará a efecto. – Morelia, Diciembre 13 de 1877.

(1) V. la circular núm. 135 en la página 103 de este tomo, y la ley núm. 31 de 5 de Enero de 1878.

VIII.3 Mapa e Itinerarios que Acompañan el Informe de la Empresa del Camino de Toluca a Morelia. (1850).



Plano Camino Toluca-Morelia. Digitalización para su presentación por Diana Jaime

Tiempo que tardó la diligencia de México a Morelia en Septiembre del año de 1849
 En que el Camino, por las lluvias estaba pesado en su mayor parte

México		Expresados en:	
		Horas	Minutos
3 05	Cuajimalpa		
5 15	2 10 Jajalpa		
8 15	5 10 3 00 Toluca		
10 20	7 15 5 05 Venta de S. José		
12 15	9 10 7 00 4 00 1 55 Ixtlahuaca		
14 05	11 10 8 50 3 45 1 50 Venta de S. José		
16 05	13 10 10 50 7 50 5 45 3 50 2 00 Alcibar		
17 33	14 28 12 18 9 18 7 23 5 18 3 28 1 28 Venta del Aire		
18 54	15 49 13 39 10 39 8 44 6 39 4 49 2 49 1 21 Hacienda de Tepetongo		
20 30	17 31 15 27 12 21 10 26 8 21 6 31 4 35 3 14 1 42 Venta de Pateo		
22 08	19 03 16 59 13 53 11 58 9 53 8 03 6 35 5 14 3 32 1 32 Maravatio		
24 08	21 03 18 59 15 53 13 58 11 53 10 03 8 03 6 35 5 14 3 32 2 00 S. Joaquin		
26 26	23 21 21 17 18 11 16 16 14 11 12 21 10 21 8 53 7 32 5 50 4 18 2 18 Acámbaro		
29 21	26 16 24 12 21 06 19 11 17 06 15 16 13 16 11 48 10 27 8 45 7 13 5 13 2 55 Zinapécuaro		
30 26	27 21 25 17 22 11 20 16 18 11 16 21 14 21 12 53 11 32 9 50 8 18 6 18 3 00 1 05 Hacienda de Queréndaro		
31 56	28 51 26 47 23 41 21 46 19 41 17 51 15 51 14 23 13 02 11 20 9 48 7 48 4 30 2 35 1 30 Indaparapeo		
33 26	30 21 28 17 25 11 23 16 21 11 19 21 17 21 15 53 14 32 12 50 11 18 9 18 6 00 4 05 3 00 1 30 Charo		
36 26	33 21 31 17 28 11 26 16 24 11 22 21 20 21 18 53 17 32 15 50 14 18 12 18 9 00 7 05 6 00 4 30 3 00 Morelia		

El tiempo señalado en esta Tabla es lo que realmente tardó la Diligencia caminando y sin contar los ratos que se ocupa en el almuerzo y remudar en las Postas y podría tardar algo menos si algunos de los tiros no estuviesen bastante débiles.

