

terrey, sea á Valladolid y á Guadalajara, pueden considerarse como ramificaciones del camino real de las *provincias internas*. Con sólo pasar la vista sobre la constitución física del país, se verá que, por grandes que sean algún día los progresos de la civilización, no podrán nunca ser substituidos estos caminos por navegaciones naturales ó artificiales, cual las presenta la Rusia desde San Petersburgo hasta lo más interior de la Siberia.

«Los caminos de México corren por la misma llanura ó Mesa Central, desde Oaxaca á Santa Fe, ó van desde esta llanura hacia las costas. Los primeros mantienen la comunicación entre las ciudades colocadas sobre la loma de las montañas, en la región más fría y poblada del reino; los segundos están destinados al extranjero, á las relaciones que subsisten entre el interior y los puertos de Veracruz y Acapulco, y además facilitan el cambio de los productos entre la Mesa Central y los llanos ardientes de la costa. Los caminos de la Mesa que van del SSE. al NNO., y que, atendida la configuración del país, se les podría llamar *longitudinales*, son de muy fácil conservación. Desde México á Santa Fe pueden andar carruajes en un espacio que sería más largo que la cordillera de los Alpes, si ésta se prolongara sin interrupción desde Ginebra hasta las costas del mar Negro. En efecto, sobre la llanura central se viaja en coches de cuatro ruedas, en todas direcciones, desde la capital á Guanajuato, Durango, Chihuahua, Valladolid, Guadalajara y Perote; pero á causa del mal estado actual de los caminos, no se ha establecido carreteo para el transporte de los géneros, y se prefiere el uso de acémilas, de modo que millares de caballos y mulos en largas recuas cubren los caminos de México. Un número considerable de mestizos y de indios se emplean en conducir caravanas; prefiriendo esta vida vagabunda á cualquier otra ocupación sedentaria, pasan la noche al raso, ó en *tambos* ó *casas de comunidad*, que están construídas en medio de los pueblos para la comodidad de los viajeros; las caballerías pacen libremente en las sabanas, pero cuando las grandes sequías hacen desaparecer las gramíneas, se les da maíz en hierba (zacate) ó en grano (1).

«Los caminos que desde la Mesa interior van á las costas, y que yo llamo transversales, son los más penosos, y merecen principalmente la atención del Gobierno. De esta clase son los de México á Veracruz y Acapulco, de Zacatecas al Nuevo Santander, de Guadalajara á San Blas, de Valladolid al puerto de Colima, y de Durango á Mazatlán, pasando por el brazo occidental de la Sierra Madre. Los caminos que van de la capital á los puertos de Veracruz y Acapulco, son consiguientemente los más frecuentados. Los metales preciosos, los productos de la agricultura y los géneros de Europa y Asia, que anualmente se cruzan por estos dos conductos, son de un valor total de 64 millones de pesos fuertes. Estos tesoros pasan por un camino que se parece al que conduce desde Airolo al Hospicio de San Gotardo. Desde el pueblo de Las Vigas hasta El Encero, el camino de Veracruz no es muchas veces sino una senda angosta y tortuosa, y apenas se encontrará otro tan penoso en toda la América, si exceptuamos el que siguen los géneros de Europa para ir desde Honda á Santa Fe de Bogotá y de Guayaquil á Quito.

«Los productos de Filipinas y del Perú llegan á México por el camino de Acapulco, el cual va por una falda de las cordilleras de pendiente menos rápida que el que hay desde la capital al puerto de Veracruz. Una ligera mirada que se dé á los cortes que contiene el Atlas mexicano, bastará para probar la exactitud de este aserto. En el camino de Europa (como ya lo hemos observado), desde el valle de México hasta más allá de Perote, en la llanura central, se está á 2.300 metros de elevación sobre el Océano; desde este último pueblo, se baja con una extrema rapidez hasta la quebrada del *Plan del río*, al O. de la Rinconada. En el camino de Acapulco, que llamamos camino de Asia, sucede lo contrario; la bajada em-

(1) Otra prueba del poco uso que se hacía de los carros y carretas como medio de transporte, puede verse en el artículo 65 de la Ordenanza de Intendentes, de 1786, en donde se lee: «Y supuesto que por un abandono sensible y perjudicial se halla casi extinguido en Nueva España el uso de los carros y carretas, que fueron muy comunes y facilitaban á precios cómodos los transportes de efectos, géneros y frutos, se aplicarán los Intendentes con el mayor esmero á fomentar que en las provincias de su cargo se establezca la carretería, cuidando con igual desvelo de que los jueces subalternos se dediquen también á ese mismo objeto, promoviéndolo con los hacendados y vecinos de su jurisdicción.»

Véase también lo que dice el señor Presbítero D. José M. Luis Mora: *México y sus revoluciones*, tomo I, pág. 56.

pieza ya á ocho leguas de México, en la falda meridional de la montaña de basalto del Guarda. A excepción del trozo que pasa por el bosque de Güichilaque, no sería difícil abrir un carril en este camino, y aun sin mucho trabajo, porque desde Acapulco hasta la llanura de Chilpancingo es ancho y está bastante bien cuidado; pero avanzando hacia la capital, especialmente desde Cuernavaca hasta Güichilaque, y de ahí hasta la cima de la alta montaña, llamada «la Cruz del Marqués,» ya es angosto y muy malo. Las dificultades que más entorpecen las comunicaciones entre la capital y el puerto de Acapulco, nacen de las rápidas avenidas de dos ríos, el Papagallo y el río de Mescal. Estos torrentes, que en tiempo de sequedad no tienen 60 metros de ancho, en tiempo de lluvias tienen 250 y hasta 300. En la época de las grandes avenidas, muchas veces están las cargas paradas durante 7 ú 8 días en las orillas del Papagallo, sin que los arrieros se atrevan á tantear el vado. Yo he visto todavía muchos trozos de pilares, construídos con enormes piedras de sillería, que la corriente se había llevado antes que los arcos estuviesen concluídos. En 1803 se proyectó hacer un nuevo ensayo para construir un gran puente de piedra sobre el río Papagallo, y el gobierno había destinado cerca de 100.000 pesos para esta empresa, de grande importancia para el comercio de México con las islas Filipinas. El río de Mescal, que más al oeste toma el nombre de río de Zacatula, es casi tan peligroso como el Papagallo; yo lo he pasado sobre una jangada ó balsa, hecha, según el antiguo uso mexicano, con calabazas silvestres secas y cañas atadas encima; dos indios dirigen la jangada, sosteniéndola con una mano y nadando con la otra.»

La autoridad encargada de estos caminos fué el Consulado de México, en un principio solo, y después en unión del que en Veracruz se estableció, y las rentas á ellos consagradas consistían en el derecho de *avería*, que se cobraba á las mercancías de importación, y en el producto de los *peajes*, impuesto que, conforme á tarifas especiales, satisfacían los que usaban de los caminos. Esto en cuanto á los principales; los secundarios, á juzgar por la recomendación que contiene el artículo 64 de la Ordenanza de Intendentes, y por lo que hemos visto practicar todavía en nuestros días, estaban confiados á las autoridades locales, que con deplorable frecuencia los desatendían por falta de recursos, viéndose los particulares que tenían necesidad de usarlos, en la precisión de repararlos á sus expensas.

Así se conservaron las cosas hasta fines del siglo XVIII, en que por primera vez se emprendió la construcción de carreteras entre México y Veracruz, sobre lo cual se expresa así nuestro ilustre compatriota el señor presbítero Mora (1):

«El gobierno español, en cerca de tres siglos de dominación, no cuidó de construir un solo camino carretero, ni aun de la capital á los puertos principales. A fines del siglo pasado se pensó seriamente en formar uno de México á Veracruz por los Consulados de estas ciudades, y al cabo de muchos años de trabajo, y de vencer los grandes y poderosos obstáculos que oponían la altura y descenso rápido de las montañas por donde se demarcó su línea, llegó á lograrse por fin concluir dos suntuosísimos para Veracruz, que se unen en la ciudad de Puebla, y reconocen por tronco común el que va de ésta á México. Los costos de este último exceden de cuatro millones de pesos, y aunque las obras emprendidas y llevadas á efecto en él fueron gigantescas, muchas de ellas no tienen la solidez y estabilidad que sería de desearse, porque, aunque bien dirigidas y ejecutadas, no se hicieron con los conocimientos necesarios del terreno sobre que se ejecutaron. Cualquiera que haya visto el camino que por Venta de Córdoba, Río-Frío y Texmelucan conduce á Puebla, se convencerá de la verdad de lo que decimos. Al tirar la línea no se procuraron aprovechar las abras de las montañas, que habrían ahorrado muchos tajos ó cortes costosísimos dados sin necesidad sobre éstas, y que, por lo mismo, deben considerarse como obras muertas; tampoco se consultó en ellas al procurarse una línea recta, pues con las mismas obras, tomando por la falda septentrional del cerro de Telapón, se habría llegado á Río-Frío con ahorro de algunas leguas. Para abrirse paso y formar planicie en el declive de las montañas, se dieron constantemente dos cortes, uno perpendicular y otro horizontal, quedando la ruta entre una profunda barranca de una altura que en algunos puntos excede de ochenta varas, de la cual, especialmente en la época de las lluvias, se desprenden,

(1) *México y sus revoluciones*, tomo I, pág. 49.
TOMO II.—64.

con grave riesgo de los transeuntes, árboles, peñascos y grandes masas de las materias deleznable de que está formada la costra ó corteza de las montañas. Con esto, no es raro que en pocas horas quede en muchos puntos cegado el camino que se abrió en muchos años, y que sea necesario, no repararlo, sino abrirlo frecuentemente de nuevo. Desde Puebla, el camino de Veracruz se divide en dos ramales: el que va por Tepeyualco, Perote y Jalapa, es obra del Consulado de Veracruz, y el que pasa por Orizaba, lo es del de México. Una competencia entre estos dos cuerpos de comerciantes poderosos, que antes de la Independencia se disputaban el influjo que sobre los asuntos públicos da la riqueza, fué la que dió el ser á estos caminos: los comerciantes de México sostenían la imposibilidad de hacerse practicable la profunda bajada sobre la cual fué construido el puente llamado del Rey, punto necesario de tránsito para llevar el camino por Jalapa; los de Veracruz sostenían que el rapidísimo declive de las cumbres de Aculcingo no podía hacerse carretero, sin lo cual el camino jamás debería llevarse por Orizaba. Ambas dificultades, que á la verdad eran justamente reputadas por insuperables, fueron por fin vencidas á costa de constancia y de caudales: el puente se levantó y las cumbres se hicieron practicables, resultando de esta emulación uno de los mayores y más importantes servicios que han podido hacerse al comercio y á las comunicaciones mexicanas.

»Desde Puebla hasta Perote y San Andrés, ninguno de los dos caminos ofrecía grandes dificultades: la llanura que desde el pie de los volcanes de México se prolonga hasta dichos puntos es igual, árida y cubierta de arena, de fragmentos de pómez y de eflorescencias salinas. De Perote á Veracruz ha habido que vencer las mayores dificultades que opone la estructura física del suelo; se ha logrado, sin embargo, formar una calzada ancha, sólida y de un declive muy suave, que no es inferior á ninguna de las famosas obras que en su género han hecho la admiración de la Europa. Es verdad que su línea es más larga y prolongada que la del antiguo camino, pues se procuró evitar en él cuidadosamente las subidas y descensos rápidos; pero esto mismo lo hace más practicable y carretero, y de esta manera proporciona la conducción de los frutos en carros con pocos ó ningunos riesgos y á menos costa. El haber allanado la Cuesta del Soldado, y el haber levantado el Puente del Rey, es lo que hará eterno y memorable el nombre del Consulado de Veracruz, puesto que estas dos obras suntuosas han facilitado mucho las comunicaciones entre Europa y México.

»El camino de Puebla y Veracruz por Orizaba es el menos frecuentado; pasa por Nopalucan, San Andrés, Orizaba y Córdoba. El grupo de montañas que une el pico de Orizaba y Cofre de Perote hace casi imposible el trazar un camino en línea recta desde la capital de la República hasta el puerto de Veracruz; en el de Jalapa se da vuelta á la grande montaña del Cofre por su falda septentrional, y en el otro se da vuelta al Pico por su falda meridional; uno de estos caminos se desvía al norte y el otro al sur, siendo mayor el rodeo que se hace por el de Orizaba. En este último se hallan los famosos cortes dados sobre la cumbre de Aculcingo, del único modo que era posible en un declive tan rápido, es decir, por los planes de descenso colocados los unos con mucha inmediatez á los otros, en forma de escalera caracoleada. El Consulado de México immortalizará su nombre con esta obra, que si no ha sido de tanta utilidad como las del de Veracruz, esto ha dependido de circunstancias accidentales que serán removidas dentro de muy poco tiempo y que en nada disminuyen el mérito del servicio prestado al público en empresa tan soberbia.

»Después de estas famosas construcciones, dignas de una nación rica é industriosa, no hay otra de que merezca hacerse mención en esta línea que la del camino de México á Toluca. Esta obra es del Consulado de México, y, aunque en menor grado, está sujeta á los mismos defectos que hemos notado en el de Puebla, advirtiéndose en éste algunos que no se hallan en aquél, pues las calzadas han quedado con un descenso muy rápido por no haberse rebajado el terreno lo bastante, de lo cual resulta que, aunque estén limpias y bien conservadas, las caballerías que conducen los carros se fatigan y maltratan demasiado, aun cuando la carga no sea de mucho peso.»

* * *

Consumada la Independencia, no pasó mucho tiempo sin que se decretara la abolición de los Consulados, que durante la lucha por la emancipación se habían hecho particularmente odiosos, porque, com-

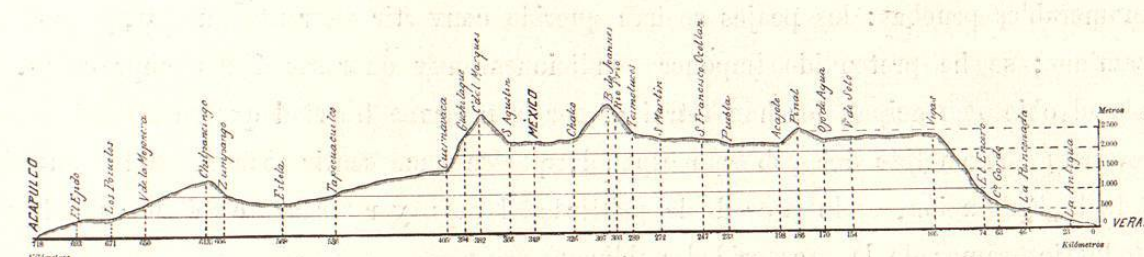
puestos de los comerciantes españoles más acaudalados, habían puesto, con especialidad el de México, toda la fuerza de su poder y de su influencia al servicio de la represión del movimiento libertador; y con efecto, el 16 de Octubre de 1824, el Soberano Congreso constituyente decretó la extinción de esas corporaciones, mandando que los ramos de *avería* y *peaje* se trasladasen al crédito público, luego que se estableciera su oficina, recogiendo entretanto los comisarios generales las existencias, libros y documentos, y previniendo que esos ramos quedasen afectos «á la composición de caminos y pago de intereses y capitales,» según estaban destinados, mientras se organizaban todos los créditos contra la nación y se aseguraba á los acreedores el puntual pago.

Así comenzó en esta materia el trabajo de Penélope, que consumió durante más de medio siglo las fuerzas nacionales, por causas que ya en otras páginas de este libro se han investigado y expuesto, y que no cesaron sino con la restauración de la República en 1867. Inútil sería, por tanto, que hiciésemos desfilir al lector la serie de leyes y disposiciones contradictorias que sobre esta materia se dictaron, y bastará que en breve síntesis exponamos los principales hechos con ella conexos.

PERFIL DEL CAMINO DE MÉXICO Á VERACRUZ Y ACAPULCO

(tomado de la obra: *Ensayo político sobre la Nueva España*, del BARÓN ALEJANDRO DE HUMBOLDT)

ESCALA Vertical = 200.000
Horizontal = 4.660.000



El que entre ellos pudiéramos calificar de culminante fué la subsistencia del sistema del *peaje*, impuesto que, como ya hemos dicho, se cobraba en las principales vías y conforme á tarifas determinadas á los vehículos, caballerías y aun caminantes á pie. El producto de este impuesto, cuyos recaudadores se encargaban de hacer más odioso de lo que ya lo era por su propia naturaleza, si no era ocupado para necesidades más apremiantes del tesoro público, siempre exhausto, ó por los jefes y cabecillas de nuestras perpetuas revoluciones, estaba afecto á la compostura y conservación de los caminos y al servicio de intereses y amortización de los capitales que, particulares de buena voluntad, habían anticipado para la apertura de las vías de comunicación más importantes. Por regla general, la distribución del peaje entre estos dos objetos era arbitraria, aunque no faltó alguna ley que señalara un tercio del impuesto para el primero y dos tercios para el segundo; de aquí un estado constante de quejas y clamores, por una parte, de los contribuyentes, que sufrían por el mal estado de los caminos, y por otra, de los acreedores, cuyos derechos no recibían plena satisfacción. Semejantes factores, según alternativamente preponderaban en el ánimo de nuestros gobiernos, determinaban una conducta contradictoria y hacían que unas veces se instituyeran administraciones oficiales de caminos y peajes, y que otras se confiase este ramo á los acreedores mismos, sin que ningún sistema diera jamás el apetecido resultado de tener en buen estado los caminos y atender debidamente á los acreedores del peaje, porque lo que había en realidad era una absoluta insuficiencia de los recursos que á estos fines estaban consagrados. Prueba palmaria de ello, entre otras muchas que pudiéramos citar, es el hecho de que en 1856 los peajes en toda la República produjeron \$ 442.796, de los cuales, deducidos los gastos de administración, sólo se invirtieron \$ 316.214 en todos los caminos del vasto territorio nacional (1).

Digamos además que hasta 1853, en que se instituyó el Ministerio de Fomento, este ramo estuvo confiado á la Secretaria de Relaciones exteriores; y teniendo en cuenta, por otra parte, las circunstancias de

(1) Memoria del señor Lic. D. Manuel Siliceo, ministro de Fomento en el año 1857, en donde pueden consultarse otros datos interesantes que nos es preciso omitir aquí.