

Investigadora en el Instituto Mora. Doctora en Historia por el Centro de Estudios Históricos de El Colegio de México. Investigador nacional nivel II. Últimas publicaciones: “La lucha por el control de los precios entre los consulados de México y Andalucía”, *Revista Complutense de Historia de América*, 2006, Madrid; “Los excedentes del ramo alcabalas. Habilitación de la minería y defensa del monopolio de los mercaderes de México en el siglo XVIII”, *Historia Mexicana*, 2007, México, y “Los mercaderes de México y la trasgresión de los límites al comercio Pacífico en Nueva España, 1550-1620”, *Revista de Historia Económica*, núm. extraordinario, *La economía en tiempos de don Quijote*, vol. XXIII, 2005. Autora de *El camino México-Puebla-Veracruz. Comercio poblano y pugnas entre mercaderes a fines de la época colonial*, México y Estado de Puebla, AGN, 1992. Coordinadora y autora de *Mercaderes comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*, México, Instituto Mora, 2002.

Resumen

Se expone cómo se construyeron los dos caminos que comunicaban a las ciudades de México y Puebla con el puerto de la Veracruz en el siglo XVI, así como sus respectivas funciones. La vía de la Veracruz, que se dirigía por el norte de la Sierra Madre Oriental, se concentró en el acarreo de larga distancia para realizar el comercio atlántico. Esta fue abierta para la arriería por iniciativa del Cabildo de México, y se construyó con trabajo indígena. A partir de la expansión comercial que generó el desarrollo de la minería y la disposición del servicio personal de los indios, dicho camino se reconstruyó para dar acceso a carretas de mulas que agilizaron el transporte. La vía de Orizaba, que iba por el sur de la Sierra Madre, además de enlazar a las ciudades de México y Puebla con el puerto de San Juan de Ulúa, se conectó con los caminos y veredas que articulaban el oriente, sur y sureste de Nueva España y Guatemala, en función de las necesidades del comercio regional. A fines del siglo XVI, la corona favoreció la transformación de esta vía, conocida como “el camino nuevo”, a fin de hacerlo accesible a los carros de bueyes que mejoraron la comunicación con la nueva Veracruz.

Palabras clave: caminos México-Veracruz, economía siglo XVI, comercio regional, comercio atlántico, puertos.

Fecha de recepción: junio de 2006

Fecha de aceptación: agosto de 2006

DESARROLLO DE LA ECONOMÍA MERCANTIL Y CONSTRUCCIÓN DE LOS CAMINOS MÉXICO- VERACRUZ EN EL SIGLO XVI

Guillermina del Valle Pavón

Desde el siglo XVI la comunicación entre la ciudad de México y el puerto de la Veracruz se realizó a través de dos caminos. Las rutas que seguían ambos caminos se definieron básicamente a partir del punto por el que cruzaban la Sierra Madre Oriental, que divide el Altiplano Central y las tierras bajas de la costa. Uno de los pasos para franquear la cordillera se sitúa al norte del Cofre de Perote y el otro al sur del Pico de Orizaba, en el paraje conocido como la Angostura, ubicado al poniente del poblado de Orizaba.¹ En el siglo XVI, la vía que cruza la Sierra por el norte fue conocida como el “camino de la Veracruz” y la del sur como el “camino nuevo”, en relación con el primero. En adelante llamaremos el camino de Orizaba a la vía del sur, por ser dicha población el punto de convergencia de las diversas veredas que lo integraban.

Los primeros trabajos sobre los caminos que conectaron la ciudad de México y el puerto de la Veracruz durante la época colonial se centraron en el estudio del transporte de las mercancías relacionadas con el comercio de ultramar y concedieron mínima importancia a la circulación interna de mercancías. Este enfoque se derivó del modelo que atribuye la vinculación entre la capital de Nueva España y el puerto de acuerdo con

¹ Existe un tercer paso situado entre las cimas de las montañas mencionadas, sin embargo, ha sido muy poco transitado por la dificultad para acceder a las elevadas cumbres de la Sierra. Rees, *Transporte*, 1976, p. 12, y Moncada, “Miguel”, 1993, pp. 21-22.

las necesidades del tráfico con la metrópoli,² el cual llevó a considerar las dos vías como paralelas y redundantes.³ Más recientemente la supuesta duplicación entre los caminos México-Veracruz fue matizada al explicar la construcción de la vía de Orizaba como resultado del incentivo que generó el comercio atlántico en los mercados regionales que se formaron en las últimas décadas del siglo XVI.⁴

El propósito del presente artículo radica en mostrar cómo los dos caminos que comunicaban el centro de México con el puerto de la Veracruz cumplieron funciones diferentes, que estuvieron determinadas, en gran medida, por las características diferentes del poblamiento del México antiguo.

La vía de la Veracruz fue empleada para establecer la comunicación directa entre dicho puerto y las ciudades de México y Puebla; en tanto que el camino de Orizaba hizo posible la circulación entre los centros urbanos mencionados y San Juan de Ulúa, además de conectar con los caminos y veredas que enlazaban las poblaciones y las regiones más importantes del oriente, el sur y el sureste de Nueva España, así como con Guatemala.

El monarca apoyó la construcción del camino de la Veracruz para que pudieran transitar carros de mulas que agilizaron el acarreo de los insumos para la minería y los metales preciosos destinados a la metrópoli, mientras que la vía de Orizaba fue abierta a la arriería en función de las necesidades del comercio local e interregional y con el exterior.

A fines del siglo XVI la corona favoreció la transformación del camino de Orizaba en una vía accesible a carros de bueyes, con el propósito de brindar una mejor comunicación con el puerto de San Juan de Ulúa, que desplazó a la Veracruz como el único puerto habilitado en Nueva España para el comercio atlántico. Así, a principios del siglo XVII había dos caminos que enlazaban el puerto del Golfo con las ciudades de México y Puebla.

² Florescano, *Camino*, 1987, pp. 32, 37-38, 41-42.

³ Al concebir los caminos de Jalapa y Orizaba como “parte de un sistema económico colonial a larga distancia, basado en la exportación de materias primas y la importación de artículos manufacturados”, Rees encontró que había una “duplicación” como resultado de la competencia entre los intereses comerciales vinculados con el exterior y la consecuente inercia que mantuvo a ambos caminos. Rees, *Transporte*, 1976, pp. 14-16.

⁴ Los esfuerzos por transformar la vía de Orizaba en un camino carretero que conectara directamente la ciudad de Puebla y el puerto de San Juan de Ulúa fueron atribuidos al ímpetu comercial que presentó la primera en las últimas décadas del siglo XVI, así como a los intereses de los individuos que habían obtenido estancias cerca de la ruta de dicho camino. Driever, “Veracruz-Mexico”, 1995, pp. 10-16.

LA APERTURA DE LOS PRIMEROS CAMINOS A LA VERACRUZ

A la llegada de los conquistadores, la Triple Alianza dominaba la provincia de Cotaxtla y la ruta que conducía a México-Tenochtitlan por el sur de la Sierra Madre,⁵ la misma por donde se recibió la noticia del arribo de los españoles a las costas del Golfo.⁶ Al parecer, por razones de estrategia militar, Hernán Cortés y su ejército se dirigieron al centro de México por el paso del norte. Así establecieron la ruta que en adelante sería utilizada por los europeos para desplazarse entre la ciudad de México y el puerto de la Veracruz.

Con el objeto de facilitar el tránsito por el camino que conducía al puerto del Golfo, Hernán Cortés mandó constituir ventas a intervalos más o menos regulares, y estableció un arancel sobre los precios que debían cobrar los mesoneros.⁷ En 1525 se abrió la hospedería de Quiahuixtlan, en donde se ubicaba la Veracruz,⁸ sin embargo, ante los problemas que se presentaban para el desembarco, poco después el puerto y su posada se trasladaron cerca de la desembocadura del río Huitzilapan.⁹ También se instalaron ventas en Jalapa y hacia el poniente, las de Aguilar y Perote. En el mismo año el Cabildo de la ciudad de México reglamentó con detalle el funcionamiento de las ventas.¹⁰ En 1526 se establecieron mesones en Texcoco, Calpulalpan, Tlaxcala y Tecuac,¹¹ en los que el

⁵ García, "Gran", 1998, pp. 8, 9, y Gerhard, *Geografía*, 1986, pp. 85, 211.

⁶ Miranda y Daneels, "Regionalismo", 1998, p. 58.

⁷ Zavala, *Servicio*, 1984, t. I, p. 122. En 1528, cuando Hernán Cortés solicitó al rey las mercedes que integrarían el territorio del futuro marquesado del Valle, incluyó el pueblo de Izcalpan, mejor conocido como la Rinconada, el cual se ubicaba en el camino a México, entre el puerto de Veracruz y Jalapa, con el propósito de favorecer el transporte de las mercancías procedentes de la región de los Tuxtlas. García, *Marquesado*, 1969, pp. 45-47, 137-140.

⁸ La Villa Rica de la Veracruz inicialmente se fundó en un campamento establecido en las playas de Chalchihuecan, frente a la isla de San Juan de Ulúa; sin embargo, poco después fue abandonado debido al clima malsano del lugar. *Diccionario*, 1986, t. III, p. 3105. La descarga de mercancías continuó realizándose en San Juan de Ulúa, por ser el puerto menos "ruin" de la costa del Golfo, la cual era arenosa, de baja profundidad, así como de difícil acceso por los continuos huracanes y vientos violentos que la azotaban. "Relación de Antonio de Mendoza a Luis de Velasco al término de su gobierno", s. f., ca. 1550 o 1551, en Hanke, *Virreyes*, 1976, vol. I, p. 46.

⁹ Antes de que se fundara la ciudad de la Veracruz, los pobladores de Medellín se esforzaron para que el puerto se estableciera en dicha población, en donde se podía realizar la descarga porque se encontraba cerca de la desembocadura de un "buen río", ubicado a tres leguas de San Juan de Ulúa; sin embargo, los vientos favorecían a Veracruz, además de que había "mejor camino y más fácil para México y para los demás pueblos principales del reino". Acuña, *Relaciones*, 1985, p. 310. Según López de Velasco, el puerto se estableció en Medellín, luego del abandono de la Villa Rica de la Veracruz. López de Velasco, *Geografía*, 1971, p. 109.

¹⁰ Dicho arancel puede consultarse en Zavala, *Servicio*, 1984, t. I, pp. 122-123, nota 155.

¹¹ Rees, *Transporte*, 1976, p. 17; Hassig, *Comercio*, 1990, p. 184, y Driever, "Veracruz-Mexico", 1995, p. 8.

Cabildo determinó los precios que debían cobrarse por los consumos y la fanega de maíz, así como las penas por no pagarlos.¹²

En el México antiguo, para transitar entre México-Tenochtitlan y la costa del Golfo, se utilizaban senderos poco definidos y brechas que habían sido abiertas por los caminantes y tamemes. De modo que el primer camino colonial debió haber seguido veredas diversas que convergían en las poblaciones y ventas mencionadas,¹³ cuyo uso variaba de acuerdo con la temporada de seca o de lluvia. La ubicación de las primeras posadas permite conocer el derrotero que seguía la vía que enlazaba la ciudad de México y el puerto de la Veracruz (véase mapa 1).

En 1530 el Cabildo de la ciudad de México propuso reconstruir el camino a la Veracruz,¹⁴ proyecto que apoyó la segunda Audiencia por la necesidad de introducir al tránsito la arriería y carretas jaladas por bueyes.¹⁵ Según el oidor Juan de Salmerón, los caminos que utilizaban los indios eran “angostos y echados por las cuestas y sierras, tan derechos y medidos por regla y nivel, que aunque para seguir la derechura del camino fuese a dar por lo más alto de la sierra [...] no lo torcían un punto”.¹⁶ El virrey Antonio de Mendoza consideró que la construcción del camino permitiría eliminar el uso de tamemes, ya que en 1528 el monarca había mandado “que ningunos indios se cargasen”,¹⁷ a causa de los daños que les había ocasionado el abuso de dicha práctica.¹⁸ Aun cuando el presidente de la Audiencia, Sebastián Ramírez de Fuenleal, en 1532 se manifestó en contra del uso de tamemes, la primera Audiencia sí lo autorizó en el camino que enlazaba la ciudad de México y el puerto de la Veracruz.¹⁹

¹² Mier y Terán, *Primera*, 2005, pp. 188, 194. En 1529 se concedieron a la ciudad de México las ventas mencionadas, en calidad de propios. Zavala, *Servicio*, 1984, t. I, p. 125.

¹³ Driever, “Veracruz-Mexico”, 1995, p. 8. Acerca de la conformación de los caminos de la época preindustrial en Europa, véase Braudel, *Civilización*, 1984, pp. 361-363.

¹⁴ Rees, *Transporte*, 1976, pp. 18, 20.

¹⁵ El licenciado Salmerón se lamentaba de que no se habían podido conducir, de Pánuco al Altiplano, 20 000 sarmientos para cultivar viñas, “porque el camino no lo pueden andar acémilas, y los esclavos que hay de los naturales de la tierra son tan fugitivos que quitándolos del recogimiento y guarda con que los tienen en las minas no queda ninguno”. “Carta del licenciado Salmerón al Consejo de Indias... 1531”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XVI, pp. 17-18.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 16-17.

¹⁷ “Relación del virrey de la Nueva España don Antonio de Mendoza sobre los servicios personales que hacían los indios en aquellas provincias 1537”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XVI, pp. 29-31.

¹⁸ En la época prehispánica los indios fueron el único medio de transporte debido a la inexistencia de animales de carga y vehículos de ruedas. Calvo expone la forma en que los españoles abusaron de los cargadores indígenas, de manera “totalmente antieconómica”, las consecuencias demográficas de dicha práctica y cómo se mantuvo hasta principios del siglo XVII. Calvo, *Caminos*, 1997, pp. 37-39.

¹⁹ Zavala, *Servicio*, 1984, t. I, p. 145.

Las autoridades aprovecharon la actitud positiva que tenían los indígenas hacia el trabajo colectivo para disponer de grandes masas de trabajadores, con el propósito de abrir el camino a la Veracruz.²⁰ El Cabildo de México pretendió que los costos de la obra fueran pagados por quienes hacían uso del camino. En 1532, una vez concluidos los trabajos, mandó hacer una lista de los dueños de carretas y recuas para repartir entre ellos el dinero gastado. Sin embargo, parece que la medida tuvo poco éxito, ya que tiempo después el Cabildo propuso que el dinero gastado se pagara “por rata” entre las ciudades de México y la Veracruz.²¹

El licenciado Juan de Salmerón, quien fue comisionado por la Audiencia para fundar la ciudad de Puebla, en 1531 ordenó abrir una vía que conectara la capital del virreinato con la ciudad de los Ángeles y la Veracruz. Con el apoyo de los frailes, los señores de Tlaxcala y Texcoco pidieron que el camino se alejara de sus provincias y pasara por Puebla, con el propósito de evitar que los españoles se alimentaran y se aprovisionaran a expensas de los indios y que sus animales pastaran en los maizales que cultivaban.²²

Los señores indígenas de Chalco, Huejotzingo, Cholula y Tepeaca se ofrecieron a construir el camino de México a Puebla y las ventas, además de abastecerlas de lo necesario, con tal de que se ubicaran lejos de sus pueblos. De esta forma consiguieron que, en las cinco jornadas en que el camino se apartaba de la vieja ruta, no tocara ningún asentamiento indígena.²³

Hasta donde sabemos, el principal cambio en el trazo de la vía que se dirigía al puerto consistió en desplazarla al norte de las provincias de Tlaxcala y Texcoco con la intención de proteger a los indios.²⁴ La nueva ruta favoreció la circulación porque el terreno era más plano y accesible

²⁰ Gibson, *Aztecas*, 1996, p. 225. En 1533 el oidor Juan de Salmerón hizo referencia a los 200 indios de Tlaxcala ocupados en la parte del camino que pasaba por dicha provincia. “Carta a la emperatriz, del licenciado Salmerón... 1533”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. III, pp. 19, 101.

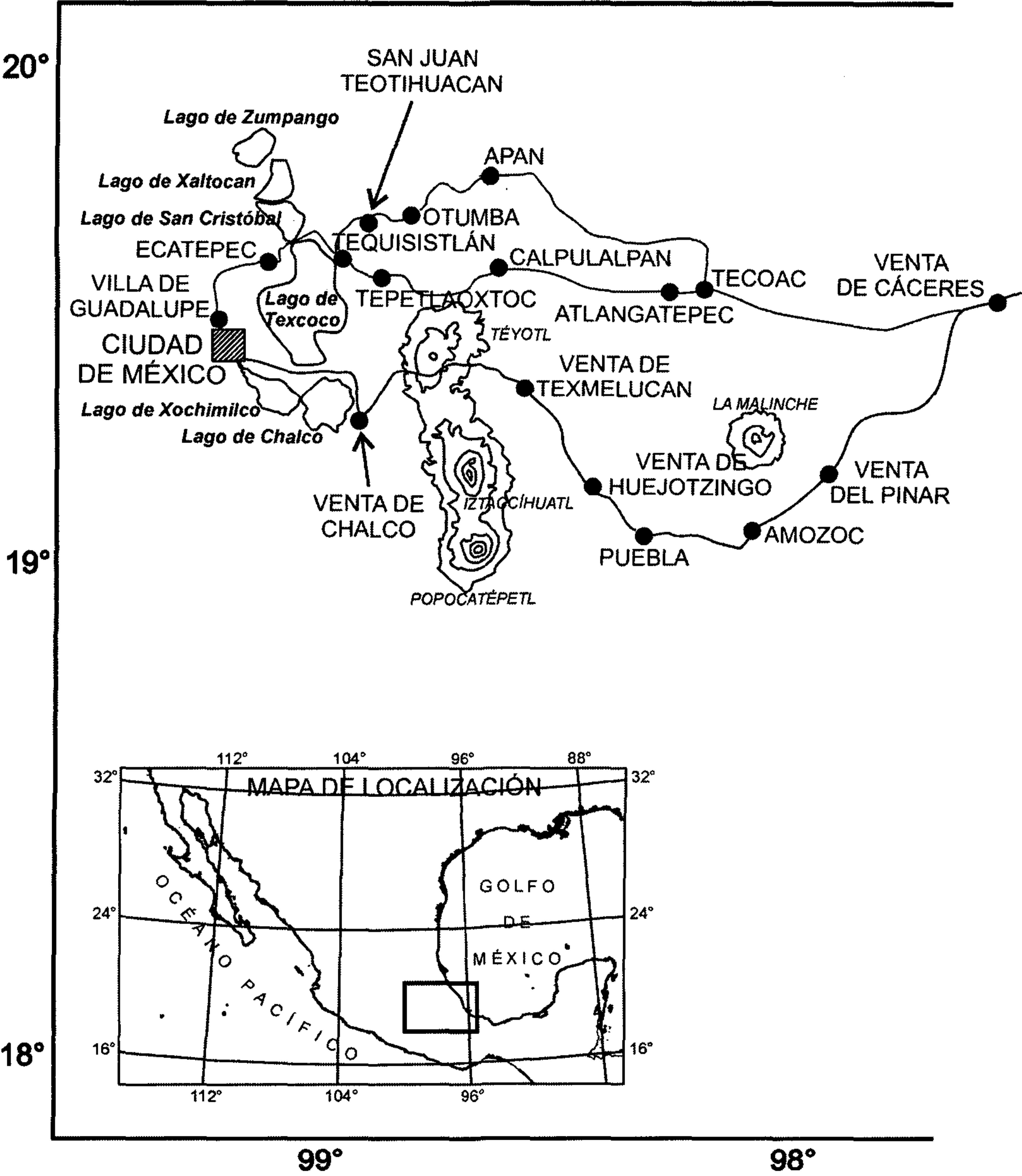
²¹ Mier y Terán, *Primera*, 2005, pp. 363-364.

²² Los señores de Tlaxcala ofrecieron añadir 200 indios a los 800 que habían prometido para la construcción de Puebla, a cambio de no dar indios para las ventas. Zavala, *Servicio*, 1984, t. I, pp. 527-528, Hassig, *Comercio*, 1990, p. 186. Sobre los abusos que realizaban los españoles contra los indios en el camino a Zacatecas y las soluciones propuestas por el virrey Luis de Velasco, véase Powel, *Guerra*, 1984, pp. 38-39, 42-43.

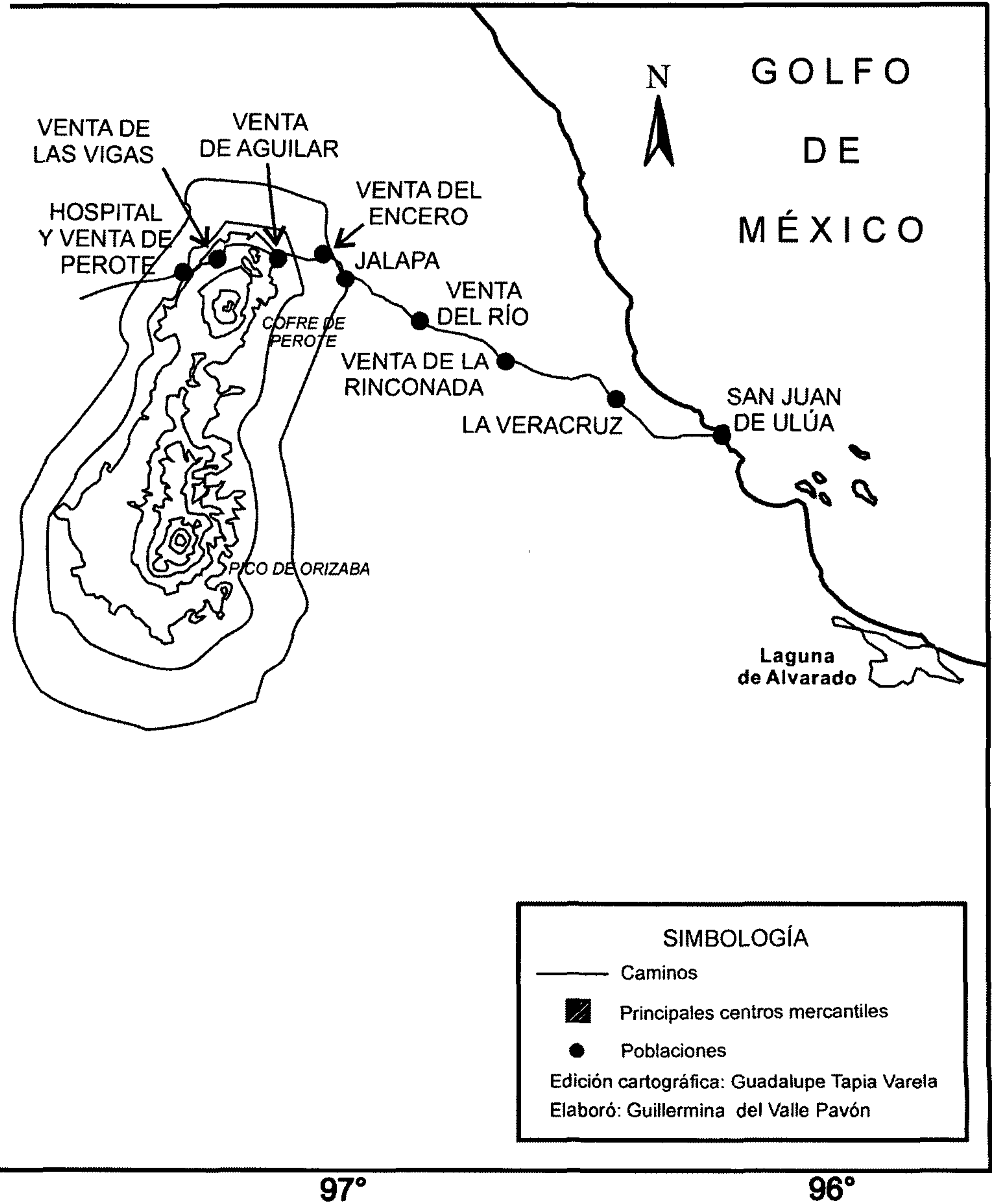
²³ “Carta del licenciado Salmerón al Consejo de Indias... 1531” y “carta a la emperatriz, del licenciado Salmerón... 1533”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XVI, pp. 14-15, 18, y t. III, p. 20.

²⁴ Además se prohibió recurrir a los indios cuando hubiera ventas en el camino, de lo contrario, se tenían que pagar los consumos a los precios usuales; y se impusieron penas severas para los transgresores. Powel, *Guerra*, 1984, pp. 42-43, y Hassig, *Comercio*, 1990, p. 186.

MAPA 1. SIGLO XVI, CAMINOS



DE MÉXICO A PUEBLA Y VERACRUZ



en temporada de lluvia, además de estar mejor provisto de agua y pastos.²⁵ Las obras de los caminos debieron haber consistido en redefinir las rutas del México antiguo, ensancharlas, nivelar las partes más desiguales del terreno y levantar puentes sobre las corrientes difíciles de cruzar. De este modo pudieron circular recuas de mulas, así como carretas rústicas jaladas por bueyes, las cuales habían sido diseñadas para el terreno extremadamente accidentado de la Castilla medieval.²⁶

En el tramo que iba de México a Puebla, desde 1527 el Cabildo de la capital había construido una venta en Iztapalapa, la cual daba en arriendo como parte de sus propios.²⁷ En 1531 se construyeron dos posadas que se arrendaron en beneficio de la Real Hacienda,²⁸ y se levantaron dos más en la parte que conectaba la ciudad de los Ángeles con la vía de la Veracruz, las cuales pasaron a formar parte de sus propios²⁹ (véase mapa 2).

Los vecinos de Puebla trataron de que el camino que comunicaba el puerto con la ciudad de México pasara por dicha urbe, pero no tuvieron éxito, probablemente debido a la importancia que tenían los intereses comerciales de la ciudad de México. En el año de 1538 la ciudad de los Ángeles reiteró dicha demanda y pidió al rey que le cediera como parte de sus propios las ventas de Tlalmanalco, Texmelucan, Xupana y el Pinar.³⁰

Los europeos concentraron en México la comercialización de bienes domésticos y ultramarinos, situación que consolidó la primacía mercantil que había tenido la ciudad antes de su llegada.³¹ Las primeras décadas de colonización se fundaron en el ciclo del oro. El metal que se obtenía a través del pillaje y su acopio en los placeres auríferos³² era

²⁵ Rees, *Transporte*, 1976, pp. 18, 20-21.

²⁶ Dichas carretas estaban formadas por tres troncos ligados transversalmente, de los que sobresalía el de en medio para ayuntar a los animales, y corrían sobre dos ruedas pequeñas de madera unidas por un eje que giraba en un engaste situado bajo el bastidor de la carreta. Se trataba de vehículos que se reparaban con facilidad, utilizando herramientas sencillas de carpintería. Ringrose, *Imperio*, 1987, pp. 37-38, y Rees, *Transporte*, 1976 p. 20. De acuerdo con Powel, las llantas de las carretas eran de hierro. Powel, *Guerra*, 1984, p. 34.

²⁷ Mier y Terán, *Primera*, 2005, pp. 225, 336.

²⁸ El contrato se estableció por seis años, en cada uno se pagaría 200 pesos de arrendamiento, "sin que tengan servicio ninguno de indios". "Carta del licenciado Salmerón al Consejo de Indias... 1531", en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. xvi, pp. 13-14.

²⁹ *Ibid.*, p. 14. Los habitantes de Puebla solicitaron concesiones para establecer varias ventas en el camino que comunicaba con Veracruz, con el argumento de que sus productos se destinarían a la construcción del camino Puebla-México. Rees, *Transporte*, 1976, p. 22.

³⁰ Zavala, *Servicio*, 1984, t. i, pp. 528, 539, y Rees, *Transporte*, 1976, pp. 22-23.

³¹ En la época prehispánica los principales mercados de Mesoamérica se hallaban en la ciudad de Tenochtitlan-Tlatelolco. Gibson, *Aztecas*, 1996, pp. 361-362.

³² Acerca del ciclo del oro y las remisiones del metal a Sevilla, véase Studnicki-Gizbert, "Agents", 2000, p. 52.

comerciado por mercaderes y oficiales en la misma ciudad de México.³³ Cuando se inició la excavación en las minas, los insumos y alimentos requeridos se remitían desde México,³⁴ en donde se ubicaba la Casa de Moneda a la que se destinaban la mayoría de los metales preciosos,³⁵ porque los mineros tenían gran necesidad de reales para el pago de los trabajadores. Desde México también se redistribuían las calderas, las herramientas e instrumentos de trabajo, así como los esclavos requeridos por los primeros ingenios que se establecieron en la década de 1530 en la región de Cuernavaca, y en el siguiente decenio en Zitácuaro y Tamazula. Por el camino que iba de la Veracruz a Puebla se transportaron los bienes requeridos para el ingenio de Atlixco.³⁶

La escasez de animales dio lugar a que en 1533 se autorizara cargar a los indios. El uso de tamemes pudo haber disminuido a partir de 1537, cuando el virrey Antonio de Mendoza prohibió que se emplearan para ir a la Veracruz debido a los inconvenientes y “daños” que en las tierras calientes y donde había poca gente se seguía del “desorden” de dicha práctica. No obstante, el otorgamiento de licencias muestra que el uso de tamemes continuó.³⁷ De acuerdo con el virrey Mendoza, era imposible dejar de cargar indios, entre otras razones, porque el descubrimiento de nuevas minas había incrementado la necesidad de plomo y otros insumos procedentes de Sevilla, al tiempo que se había elevado notablemente el precio de los animales como consecuencia del desproporcionado aumento de la demanda. Además, había ciertas mercancías que por sus dimensiones y “la mala disposición de la tierra” no se podían transportar en recuas ni en carretas, como los “aceites y aguas de boticas, [los] vidrio [...] y las calderas para alumbres, tintes de paños e ingenios de azúcar”.³⁸ Para demostrar que era prácticamente imposible prescindir de los tamemes, el virrey expuso cómo el licenciado Sandoval, visitador general de Nueva

³³ Mier y Terán, *Primera*, 2005, p. 154. De acuerdo con el flujo de mercaderes peninsulares a Indias, Boyd-Bowman ubicó a la ciudad de México como el principal centro mercantil de América en el periodo de 1530 a 1539. Boyd-Bowman, “Emigración”, 1963, p. 175.

³⁴ Las minas de Taxco, Zumpango, Sultepec, Pachuca y Real del Monte se descubrieron en los primeros años de la década de 1530.

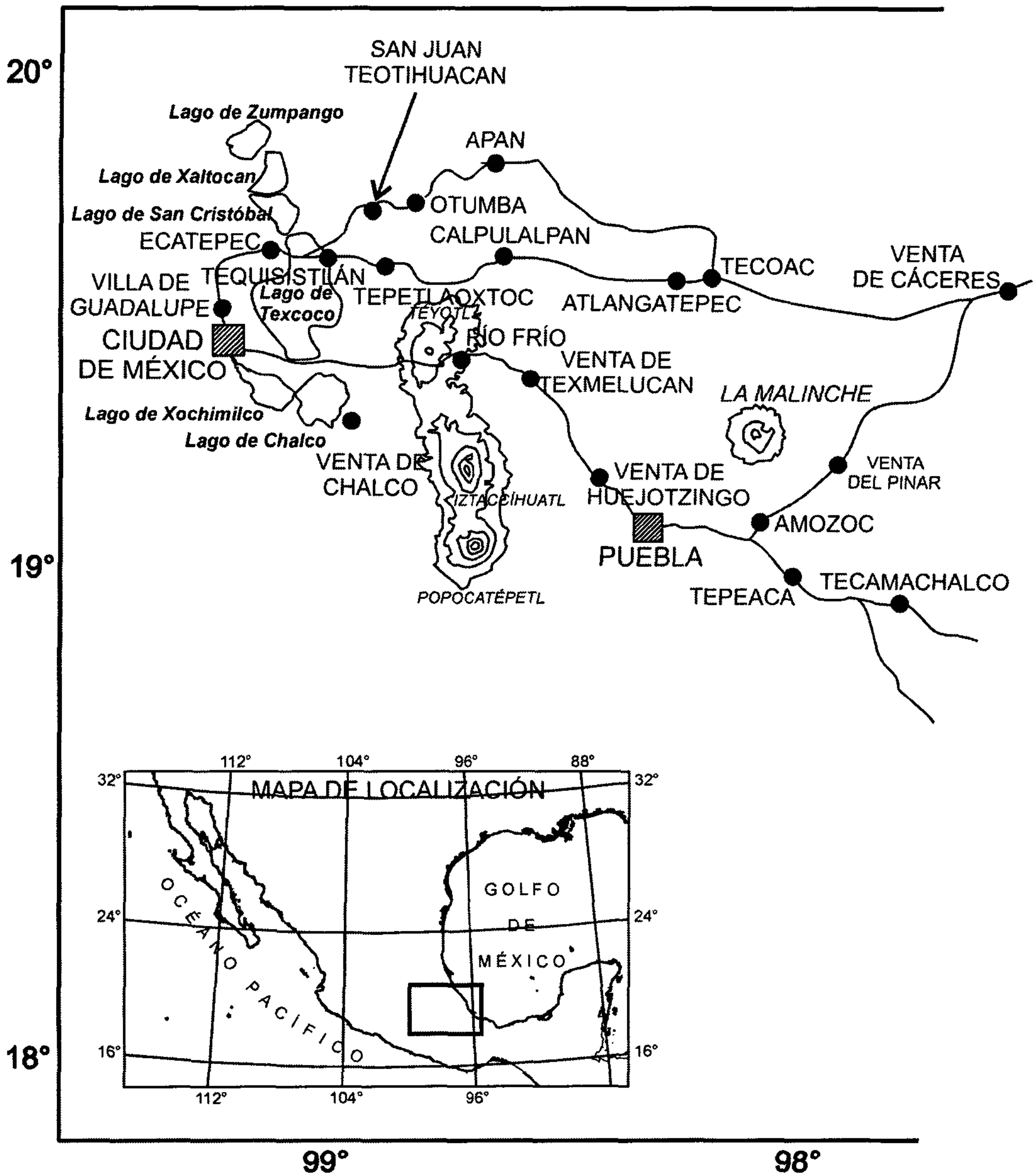
³⁵ La Casa de Moneda se fundó en 1535 con el objeto de favorecer las contrataciones, evitar las pérdidas que resultaban del pago con trozos de metal y propiciar la tributación en moneda. Instrucción a Antonio de Mendoza, 25 de abril de 1535, en Hanke, *Virreyes*, 1976, vol. 1, p. 25, y Sánchez, *Organización*, 1990, pp. 229-238.

³⁶ Chevalier, *Formación*, 1976, pp. 108-109, y Crespo, *Historia*, 1988, t. 1, pp. 34-50.

³⁷ “Relación del virrey de la Nueva España... sobre los servicios personales que hacían los indios... 1537”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. xvi, pp. 29-32. En dicho documento pueden consultarse las principales restricciones impuestas a la utilización de tamemes.

³⁸ *Ibid.*, pp. 31-34.

MAPA 2. SIGLO XVI, CAMINO



DE ORIZABA Y JALAPA



España, había “cargado muchos indios a la venida de la Veracruz y a la vuelta hasta ella”.³⁹

Fray Toribio de Motolinía, impactado por la intensidad de los intercambios que se realizaban en la ciudad de México hacia mediados del siglo XVI, expuso cómo “andan ordinariamente 100 arrías o recuas desde el puerto que se llama la Vera Cruz proveyendo esta ciudad, y muchas carretas que hacen lo mismo”.⁴⁰ Es posible que entonces, la arriería empezara a predominar como el principal medio de carga entre la capital y el puerto, aun cuando había un importante tránsito de tamemes y carretas que contribuían de manera importante con el acarreo de mercaderías. Sin embargo, las mayores transformaciones en la actividad comercial y su infraestructura estaban por llegar. En la década de 1550 se produjo un cambio singular en la producción de metales preciosos. Al mismo tiempo que decaía la explotación de los depósitos de oro, que había constituido el principal estímulo de la economía,⁴¹ se presentó la notable expansión de la industria de la plata, cuyas demandas imprimieron gran dinamismo a otros sectores productivos y a la actividad mercantil.

EL CAMINO CARRETERO A LA VERACRUZ

En la década de 1550 se inició una nueva fase en la economía de Nueva España como consecuencia del desarrollo extraordinario de la producción argentífera que resultó de las transformaciones en la tecnología minera y la administración de la mano de obra indígena.⁴² Al descubrimiento de los ricos depósitos de plata del norte,⁴³ se aunó la introducción y difusión del método de amalgamación con mercurio,⁴⁴ el cual hizo redituable la explotación de minerales con bajo contenido de argento. Asimismo, el decreto de 1549, que sustituyó el servicio personal que los indios prestaban a los encomenderos por el pago de tributos y estableció

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ Motolinía, *Historia*, 1995, p. 142.

⁴¹ Studnicki-Gizbert, “Agents”, 2000, p. 52.

⁴² Assadourian, “Despoblación”, 1989, pp. 428-429.

⁴³ Al hallazgo de los ricos minerales de Zacatecas, en 1546-1548, siguieron los de Guanajuato en 1554-1556, Pachuca, Real del Monte, San Martín y Sombrerete en la misma década, y en la siguiente los de Durango, Santa Bárbara, Fresnillo y Mazapil.

⁴⁴ En 1554 Bartolomé de Medina obtuvo licencia del virrey Luis de Velasco para que algunos mineros adaptaran el proceso de amalgamación de metales. García-Abasolo, *Martín*, 1983, p. 86, y Bakewell, *Minería*, 1976, pp. 191-197.

el repartimiento de trabajo, también favoreció al sector minero.⁴⁵ Garner calculó que en Nueva España durante el primer periodo de producción de plata en gran escala, que va de 1559 a 1627, la tasa de crecimiento anual fue de 2.5 por ciento.⁴⁶

La explotación minera se fundaba en una sólida infraestructura y en el abasto continuo de bienes diversos, por lo que se transformó en la producción económica dominante en Nueva España. La excavación, la extracción de minerales y el desagüe de las minas requerían tanto de hierro y herramientas como de insumos derivados del ganado y alimentos para los numerosos hombres y animales que participaban en dichas labores. Esta demanda generó la mercantilización de la producción agrícola y ganadera, así como el desarrollo de gran número de actividades productivas, entre las que se destacan las grandes haciendas para triturar y refinar los metales.⁴⁷ Todo tipo de negociantes, desde los indígenas y viandantes hasta los funcionarios locales y los grandes mercaderes de la ciudad de México, participaba en el abasto de los reales mineros.⁴⁸

La expansión de la producción argentífera estimuló el desarrollo de los intercambios de manera notable. La particularidad de la plata de servir como mercancía y medio de cambio dio lugar a la monetización extensiva en el nivel más elevado de la economía de Nueva España. Se ha calculado que durante el siglo XVI y principios del XVII se acuñaron en promedio entre 1 500 000 y 3 000 000 de pesos al año, de los cuales se extraía más de la mitad por concepto del pago de bienes externos y las transferencias gubernamentales, mientras que el resto del circulante dinamizaba la economía del virreinato.⁴⁹ Junto con la circulación de la plata en pasta y en moneda, el crédito desempeñaba un papel fundamental en las transacciones comerciales. Para realizar los intercambios en los niveles bajos de la economía se utilizaban sustitutos del dinero, como el cobre, los granos de cacao y los tlacos.⁵⁰

Los repartimientos de trabajo indígena no sólo favorecieron al sector minero, también hicieron posible el mejoramiento de la infraestructura de comunicaciones en Nueva España. Al inicio de la década de 1550 se

⁴⁵ Elliot, "España", 1990, vol. 2, pp. 161, 166-167, y Assadourian, "Despoblación", 1989, pp. 431-435.

⁴⁶ Garner, "Long-Term", 1988, pp. 903-904.

⁴⁷ Assadourian, "Organización", 1983, pp. 259-260.

⁴⁸ Desde 1543 se hablaba de los indios y *mercaderes* como los principales introductores de metales a la Casa de Moneda. "Carta de don Antonio de Mendoza virrey de Nueva España al marqués de Mondejar", en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. iv, pp. 57-61.

⁴⁹ Garner, "Long-Term", 1988, p. 914.

⁵⁰ Studnicki-Gizbert, "Agents", 2000, p. 52, y Romano, *Mecanismo*, 2004, pp. 343-347.

construyó el primer camino para carros de ruedas metálicas, el cual articuló la ciudad de México con los yacimientos de plata recién descubiertos en Zacatecas.

Esta vía, además de consolidar la frontera minera que limitó a los chichimecas que se resistían a la conquista, facilitó el abastecimiento del azogue y otros insumos de la minería, así como el acarreo de la plata que los particulares y el real erario remitían a la ciudad de México para su amonedación y posterior envío a la Veracruz, en donde era embarcada para la península.⁵¹ En 1551 y 1552 el virrey Luis de Velasco mandó que los indios de los pueblos cercanos al camino México-Veracruz realizaran los trabajos necesarios para ponerlo en buen estado, junto con las ventas que se encontraban a su paso.⁵²

En 1556, cuando Felipe II ascendió al trono, la mayor parte de los ingresos fiscales de la monarquía estaban comprometidos con los prestamistas.⁵³ El soberano declaró la bancarrota en 1557, y para obtener préstamos de los genoveses les otorgó en garantía los metales preciosos americanos. A partir de entonces el monarca se propuso generar en Indias una masa creciente de recursos fiscales, los cuales le permitirían, entre otros fines, sostener la guerra contra el imperio otomano y los conflictos bélicos que le sucedieron.⁵⁴ En el mismo año se estableció el monopolio real del abasto del mercurio.⁵⁵ Este generó ganancias elevadas porque el metal líquido se remataba al mejor postor, cuando la explotación minera generaba una demanda cada vez mayor.⁵⁶ Para favorecer el envío de

⁵¹ Bakewell, *Minería*, 1976, pp. 17-44.

⁵² Tenemos como ejemplo los mandatos del virrey para que se hicieran alcantarillas de piedra en los arroyos por los que pasaba el camino cerca de Huejotzingo, para que se reparara la venta de Tepeapa, ubicada entre la del Encero y el pueblo de Jalapa, y para que el visitador de tributos de los pueblos situados entre México y Veracruz se asegurara de que las ventas estaban en buen estado y bien abastecidas, además de cumplir con los aranceles acordados. Asimismo dio licencia al pueblo de Tequistlán para que construyera una venta. Zavala, *Asientos*, 1982, pp. 134-135, 151-154, 161.

⁵³ Sobre la situación de las rentas de Castilla en la época, véase Yun Casalilla, "Siglo", 2002, pp. 74-79.

⁵⁴ Carande, *Carlos*, 1990, t. 3, pp. 409-420, y Lynch, *Austrias*, 1993, pp. 170-174.

⁵⁵ El rey mandó que el azogue de las minas de Almadén se destinara a la Casa de Contratación de Sevilla para remitirlo a Veracruz. Lorenzo, *Comercio*, 1979 t. I, p. 482; García-Abasolo, *Martín*, 1983, p. 86, y Bakewell, *Minería*, 1976, pp. 191-197. Las minas de Almadén en 1525 habían sido arrendadas por Carlos V a Antón Fugger, el patriarca de la dinastía alemana de banqueros, a cambio de un empréstito para la defensa contra los turcos. Kellenbenz, *Fugger*, 2000, pp. 21-22.

⁵⁶ Entre 1559 y 1571 el mercurio de Almadén costaba al rey 75 pesos el quintal, mientras que en la ciudad de México se remataba a 167 pesos en promedio. Esta situación reportó a la corona ganancias superiores a 100%. García-Abasolo, *Martín*, 1983, pp. 87-88, 93.

fondos a la metrópoli, entre 1564 y 1566 se regularizó el tráfico de la Carrera de Indias.⁵⁷

Es posible que el apremio de caudales por parte de Felipe II, unido al incremento notable que presentaba la circulación de mercancías, condujera al Cabildo de la ciudad de México a plantear, en 1562, que el camino a la Veracruz se transformara en vía carretera, como la que se había abierto poco antes rumbo a Zacatecas.⁵⁸

El virrey Luis de Velasco autorizó la costosa propuesta de los regidores porque agilizaría el transporte de metales preciosos al puerto para embarcarlos rumbo a Castilla, así como el suministro de mercurio y otros insumos para la minería. Es muy probable que el proyecto fuera respaldado por los mercaderes establecidos en la capital, quienes abastecían a los mineros a crédito a fin de acceder a la plata con la que adquirirían los bienes europeos. En 1561 dichos mercaderes habían demandado la erección de un consulado en la ciudad de México, con el apoyo del Cabildo, institución en la que algunos de ellos, o sus parientes, fungían como alcaldes y regidores.⁵⁹

Los trabajos de la vía carretera se iniciaron a fines de 1564 mediante la utilización del repartimiento de indios.⁶⁰ La construcción de varias calzadas y puentes de piedra hizo posible la introducción de grandes carretas de ruedas metálicas jaladas hasta por 16 mulas.⁶¹ Estos vehículos eran más ligeros y veloces que sus precedentes y tenían una capacidad cuatro veces mayor, por lo que podían transportar mercancías voluminosas, como el equipo requerido por las minas, las haciendas de beneficio y los ingenios azucareros,⁶² el cual, hasta entonces, se había acarreado con enormes dificultades.⁶³ Ante el aumento creciente del tránsito y la necesidad de resguardar los metales preciosos que circulaban por dicha vía, se

⁵⁷ El conjunto de normas que se dictaron entonces rigieron la dinámica de las flotas durante el reinado de los Habsburgo. Haring, *Comercio*, 1984, pp. 251-266.

⁵⁸ Florescano, *Camino*, 1987, pp. 21-22; Powel, *Guerra*, 1984, pp. 34-35, y Zavala, *Servicio*, 1985, t. II, p. 509.

⁵⁹ Valle, "Expansión", 2002, pp. 522-525.

⁶⁰ En 1566 el encargado de los trabajos del camino pidió al rey que le quitara "dos o tres pueblos" que tenía en corregimiento y que le diera el de Jalapa para asegurar la asistencia y obediencia de los indios que debían hacer una calzada de piedra. "Carta al rey de Francisco Verdugo dando cuenta del estado del camino... 1566", en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. X, pp. 161-162.

⁶¹ Ringrose, *Imperio*, 1987, pp. 41-43.

⁶² *Ibid.*, p. 43. Aun cuando se introdujo el tránsito de carros y carretas en el camino a la Veracruz, durante el gobierno del virrey Martín Enríquez la plata se transportaba al puerto a lomo de mula. García-Abasolo, *Martín*, 1983, pp. 212-214.

⁶³ Se puede tener una idea de cómo se integraban los trenes de carretas, considerando que un carretero en 1581 poseía diez vehículos y 80 mulas. Bermúdez, *Índice*, 1991, núm. 77, p. 15.

comisionó a un juez para que conservara en buen estado el camino y las posadas, que también habían sido renovadas.⁶⁴

Juan López de Velasco, cosmógrafo y cronista del Consejo de Indias, en 1574 registró el trayecto del camino “que llaman de las Ventas”.⁶⁵ Diez años después, Antonio de Ciudad Real, secretario del comisario visitador de la orden franciscana, describió el primer tramo del “camino real de los carros”.⁶⁶ Estas vías se dirigían por rutas diferentes hasta el pueblo de Tecuac, a partir del cual seguían el mismo derrotero hasta San Juan de Ulúa. Ciudad Real registró cinco caminos que partían de México rumbo al oriente, entre los que se encontraban los dos mencionados, que salían del noreste de la urbe. Uno de los caminos se dirigía por “Calpulalpa a Otumba y a San Juan Teotihuacan”, que era el que describió López de Velasco, y “últimamente está el camino real de los carros más hacia el norte, el cual es llano como para carros, aunque de mucho rodeo”,⁶⁷ al parecer, el que se construyó a mediados de la década de 1560.

Como puede verse en el mapa 2, el primer tramo del camino de las Ventas se dirigía de la ciudad de México al Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe, San Cristóbal Ecatepec y Tequistlán. De esta población a la de Tepetlaostoc solamente podían transitar los arrieros. En adelante daba acceso a la circulación de carros por Calpulalpan, los pueblos de Atlangatepec y Tecuac, en los que se ubicaba una posada de “su majestad”. Continuaba por la venta de Cáceres, en donde se encontraba la bifurcación que daba origen a la ruta que se dirigía a la ciudad de los Ángeles. El camino al puerto seguía por los mesones de Perote, Aguilar y el Encero, de donde se podía acudir al pueblo de Jalapa, situado una legua al margen del camino, o continuar por las ventas del Río⁶⁸ y la Rinconada para acceder al puerto de la Veracruz y, de este, a San Juan de Ulúa.

De acuerdo con Antonio de Ciudad Real, el primer tramo del camino “carretero”, que se ubicaba al norte del anterior, también salía de Méxi-

⁶⁴ Como ejemplo véanse los documentos LIII y CVII, en Zavala y Castelo, *Fuentes*, 1980, t. 1, pp. 60, 99-100.

⁶⁵ López de Velasco, *Geografía*, 1971, pp. 99-100.

⁶⁶ Ciudad Real omitió la descripción de la parte intermedia del camino, debido a que la zona por la que se dirigía era ajena al interés de la visita que se realizó entre 1584 y 1589. Ciudad, *Tratado*, 1993.

⁶⁷ *Ibid.*, t. 1. p. 99.

⁶⁸ En noviembre de 1575 el virrey Enríquez mandó al corregidor del pueblo de Jalapa que no diera en servicio a los indios del pueblo de Xacomulco a la venta del Río, porque en el pasado habían ido contra su voluntad y había recibido agravios de pasajeros y arrieros. Zavala y Castelo, *Fuentes*, 1980, t. 1, p. 26.

co rumbo a la ermita de Nuestra Señora de Guadalupe y continuaba por San Cristóbal Ecatepec, pero a partir de ahí se orientaba hacia el noreste pasando por San Juan Teotihuacan, Otumba y Apan.⁶⁹ El siguiente tramo se dirigía por el pueblo de Tecuac y la venta de Cáceres,⁷⁰ punto donde ambos caminos se unían en una misma ruta, que pasaba por el pueblo de Perote y continuaba por el trayecto registrado por López de Velasco, en el que se podía optar por la desviación a Jalapa o dirigirse a la Veracruz y, finalmente, llegar a San Juan de Ulúa. Dado que se acostumbraba esperar el momento de embarcar en Jalapa, debido al clima insalubre del puerto,⁷¹ en el recorrido entre este poblado y la Veracruz había diez mesones.⁷²

López de Velasco también proporcionó el itinerario del camino “que llaman de los Ángeles o [...] de la Puebla” (véase mapa 2). Esta vía salía de la capital por el oriente al parador de Chalco, cruzaba la Sierra de Tlaloc por el paso de Río Frío, continuaba por las hospederías de Texmelucan y Huejotzingo rumbo a Cholula,⁷³ de donde llegaba a la ciudad de los Ángeles. De aquí partía hacia el noreste, por el pueblo de Amozoc y la venta del Pinar, en donde conectaba con el camino México-Veracruz, cuatro leguas antes de la venta de Cáceres.⁷⁴

EL COMERCIO INTERREGIONAL EN TORNO AL CAMINO DE ORIZABA

La construcción del camino que enlazaba la ciudad de México con el puerto de la Veracruz, por el norte de la Sierra Madre, refleja la importancia que tenía para la autoridad real, el Cabildo y los mercaderes de la ciudad de México el abasto de ultramarinos y la extracción de plata a la metrópoli. Además, la apertura del camino de Orizaba que comunicaba el altiplano poblano con las tierras bajas de la costa, por el sur de la cordillera, muestra el incipiente impulso que adquirieron el comercio regional e interregional, al igual que los intercambios con las

⁶⁹ Ciudad, *Tratado*, 1993, t. 1, p. 99.

⁷⁰ Rees estableció el recorrido del camino sin registrar la fuente correspondiente. Rees, *Transporte*, 1976, p. 19.

⁷¹ López de Velasco, *Geografía*, 1971, pp. 99-100.

⁷² Acuña, *Relaciones*, 1985, p. 348. La ubicación de las ventas y del pueblo de Jalapa con respecto al camino real puede verse en el mapa ubicado después de la página 374.

⁷³ Acuña, *Relaciones*, 1985, p. 136.

⁷⁴ López de Velasco, *Geografía*, 1971, p. 100, y Ciudad, *Tratado*, 1993, t. 1, p. 87, t. 2, pp. 262-263.

Antillas, Castilla, Perú y Filipinas, como consecuencia de la temprana especialización que generó la demanda externa, así como de los centros mineros y urbanos.

Se ha planteado que en Nueva España había una escasa integración mercantil a causa de la geografía y la política imperial, de modo que la producción agrícola se limitaba al consumo regional, en razón de los malos caminos, los elevados gravámenes sobre la circulación interna y la prohibición de establecer vínculos intercoloniales.⁷⁵ Sin embargo, el estudio de las articulaciones que se establecieron en torno al camino de Orizaba muestra los complejos intercambios que se realizaron en las últimas décadas del siglo XVI entre la Veracruz, San Juan de Ulúa, la costa de sotavento, el valle de Orizaba, las comarcas de los valles poblanos, las ciudades de Puebla y México, la Mixteca, Oaxaca y Guatemala.

Los vínculos comerciales que enlazaban dichos territorios pueden explicarse por sus particularidades ecológicas. Por una parte, tanto la tierra y el clima del Altiplano Central como los valles de la ladera oriente de la Sierra Madre y la planicie costera del Golfo de México presentan marcadas diferencias. Esta situación favoreció la especialización productiva y la demanda recíproca. Por otra parte, el puerto del Golfo daba acceso a los textiles y otros bienes procedentes de Europa y a los esclavos de África, y salida a los productos de la agricultura especializada, como los tintes y la harina de trigo.

En el México antiguo hubo una importante circulación de bienes por la ruta de Orizaba, cuando menos desde mediados del siglo XV.⁷⁶ A la llegada de los europeos, la Triple Alianza dominaba la provincia de Cotaxtla,⁷⁷ la cual le tributaba sal, algodón, pieles, plumas, cacao⁷⁸ y obsidiana.⁷⁹ Asimismo almacenaba maíz en dicha región para cuando

⁷⁵ Moreno y Florescano, *Sector*, 1977.

⁷⁶ De acuerdo con las investigaciones arqueológicas, es probable que el paso por el sur de la Sierra Madre estuviera en uso desde el año 1200 a. C. Respecto a las rutas que pudieron haberse empleado, se ha especulado acerca del trayecto que siguieron los teotihuacanos en el tránsito a la costa del Golfo, en donde establecieron enclaves para apoyar el tráfico comercial con el área maya. Miranda y Daneels, "Regionalismo", 1998, pp. 56-57.

⁷⁷ La Triple Alianza conquistó Orizaba en 1450 e impuso su dominio en Cotaxtla, con la intención de proseguir a los Tuxtlas; sin embargo, no logró penetrar en la provincia de Coatzacoalcos. Williams, "Valle", 1995, p. 297.

⁷⁸ Los mexicas recibían cacao de Quauhtochco, población que además se encontraba entre los mayores tributarios de algodón, al igual que Cosamaloapan. Mohar, "Trabajo", 1992, pp. 36, 39, y "Tlacuilos", 1994, pp. 82-83.

⁷⁹ Al parecer, la obsidiana de las minas de Itzteyoacan era enviada por los aztecas a las guarniciones ubicadas en las llanuras costeras del sur de la Veracruz y el norte de Oaxaca. García, *Provincia*, 1994, pp. 9, 11.

hubiera escasez en la cuenca de México.⁸⁰ Los bienes procedentes de las tierras bajas de la costa se transportaban de Cotaxtla a Quauhtochco⁸¹ por la corriente del río Atoyac, y el resto del recorrido lo realizaban tamemes que eran alimentados y reemplazados en los pueblos sujetos que se encontraban a lo largo del camino. Este se dirigía por Ahuilizapan (población situada en el valle de Orizaba), Maltrata, Tecamachalco, Tepeaca y Cholula, de donde se accedía al valle de México por el paso ubicado entre los volcanes,⁸² vía que se conservaba en uso a fines del siglo XVI.⁸³

Consumada la conquista, por la ruta de Orizaba se mantuvo un intenso comercio de cacao, algodón y sal, entre otros productos.⁸⁴ Dicho camino era la vía natural de comunicación entre Tierra Caliente y el centro de México. Es probable que el camino que iba por el sur de la Sierra Madre fuera utilizado por Hernán Cortés a fines de la década de 1520 para transportar a la ciudad de México la mayor parte del azúcar y otros productos que explotaba de la jurisdicción de los Tuxtlas.⁸⁵ El conquistador estableció bodegas en Otapa, Santiago Tuxtla y Totoltepec, o San Andrés. Desde estas poblaciones se conducían las mercancías a la laguna de Alvarado por una de las afluentes del Papaloapan, para continuar por el río Blanco a Tlalixcoyan, y de ahí a Cotaxtla, localidad que, como vimos, formaba parte de el camino de Orizaba.⁸⁶

La vía que unió la ciudad de México con la de Puebla se continuó rumbo al oriente, cuando menos hasta Tepeaca,⁸⁷ tomando como base geográfica la ruta del México antiguo. Existen testimonios de que en 1535 unos “aventureros jerezanos”, auxiliados por pequeñas cuadrillas de indios, utilizaban dicho camino para el transporte de mercancías.⁸⁸

⁸⁰ García, “Gran”, 1998, pp. 8-9. La Triple Alianza almacenaba maíz en grandes silos ubicados en las faldas del Citlaltépetl o Pico de Orizaba. Gerhard, *Geografía*, 1986, pp. 85, 211. Acerca de las hambrunas que se padecieron en la cuenca de México y la consecuente expansión militar de la Triple Alianza, véase García, *Pueblos*, 1987, pp. 57-58.

⁸¹ En dicha población se estableció Santiago Huatusco. Miranda y Daneels, “Regionalismo”, 1998, p. 59.

⁸² García, “Gran”, 1998, pp. 8-9.

⁸³ Ciudad, *Tratado*, 1993, t. II, pp. 219-224.

⁸⁴ Respecto al tráfico de sal, véase Bustos, *Libro*, 1988, p. 127.

⁸⁵ Los trapiches de Tepecuan y la Rinconada se fundaron a orillas del río Tepengo a fines de la década de 1520. Chevalier, *Formación*, 1976, p. 108, y Crespo, *Historia*, 1988, t. I, pp. 36-37, 50.

⁸⁶ Acerca de la comunicación fluvial por el Papaloapan, véanse Corral, *Costa*, 1963, pp. 36, 38, 40-41, y Gerhard, *Geografía*, 1986, p. 376. Entre las mercedes que Hernán Cortés solicitó al rey en 1528, se encontraba el territorio de Cotaxtla. García, *Marquesado*, 1969, pp. 45-47, 137-140.

⁸⁷ A partir de 1531 el Ayuntamiento de Puebla se hizo cargo de construir los puentes del camino que comunicaba dicha urbe con Tepeaca. Rees, *Transporte*, 1976, p. 23.

⁸⁸ Segura, *Apuntes*, 1831, p. 21.

Es posible que accedieran directamente a San Juan de Ulúa, desde la Mixteca, Tehuacán, Oaxaca, Puebla y la ciudad de México, con el objeto de evadir el pago de los derechos que se imponían en la Veracruz.⁸⁹

Al inicio de la década de 1540 el camino de la ciudad de los Ángeles, que como vimos se había extendido hasta Tecamachalco para facilitar el tránsito a la villa de Antequera, pudo haberse continuado hacia el oriente con el propósito de acceder al valle de Orizaba, en donde el virrey Antonio de Mendoza estableció una hacienda azucarera de grandes dimensiones en 1542.⁹⁰ Poco después de la fundación de dicho ingenio, su producción debió haberse comercializado en México y Puebla,⁹¹ en donde el elevado precio del dulce⁹² permitía solventar los gastos de transporte.⁹³ Asimismo, la provisión de las calderas y otros utensilios que eran requeridos para la instalación del ingenio, así como de los numerosos esclavos que aseguraron su funcionamiento, pudieron haber dado lugar a que se consolidara el tramo del camino que iba de San Juan de Ulúa a Orizaba.⁹⁴ Además, es muy posible que parte del azúcar que se enviaba a la metrópoli, poco después de que mediara el siglo XVI, procediera del ingenio de Orizaba, dada su cercanía con el puerto.⁹⁵

⁸⁹ En 1530 se mandó que uno de los tres oficiales de la Real Hacienda que se encontraban en México residiera por tercios del año en la Veracruz para evitar el fraude en el pago del almojarifazgo. A mediados de siglo, los oficiales reales de México habían establecido tenientes en la Veracruz y una casa de contratación, donde se almacenaban las mercancías que debían ser gravadas. "Instrucciones para la segunda Audiencia" e "instrucción a Luis de Velasco sobre cosas tocantes a la hacienda, 16 de abril de 1550", en Torre, *Instrucciones*, 1991, pp. 59, 140-141. En 1572 se colocaron oficiales propietarios en la caja real de la Vera Cruz. López de Velasco, *Geografía*, 1971, p. 98.

⁹⁰ Chevalier, *Formación*, 1976, p. 162. Dicho ingenio se extendía desde el pueblo de Orizaba hasta Acultzingo. Carroll, "Mexican", 1975, p. 63.

⁹¹ Los primeros documentos referentes a la circulación de mercancías por el camino de Orizaba datan de 1580, año en el que se inició el registro notarial en Orizaba, y a partir de 1582 aparecen referencias sobre la comercialización del azúcar de dicho ingenio en las ciudades de México y Puebla. Para México véanse, por ejemplo, año 1582, núm. 47; año 1583, núms. 103, 105, 167, 168, 173, 199, y año 1585, núms. 262; y para Puebla, año 1588, núm. 495, en Archivo de Notarías de Orizaba (en adelante ANO).

⁹² Acerca del precio que llegaba a adquirir el dulce en la ciudad de México, en la segunda mitad del siglo XVI, véase Chevalier, *Formación*, 1976, pp. 110-111.

⁹³ En 1550 el acarreo del azúcar del ingenio de Santiago Tuxtla a la ciudad de México representaba cerca de 60% de su valor. Van Young, "Modo", 1992, p. 350, cita núm. 61. Dicho porcentaje debió haber sido menor en el caso del dulce que salía de Orizaba, ya que el azúcar procedente de Santiago Tuxtla debía conducirse por el río San Juan Michapan, la laguna de Alvarado y el río Blanco hasta Tlalixcoyan, de donde se llevaba a Orizaba a lomo de mula. En relación con dicho circuito véase Valle, "Camino", 1993, pp. 182-183.

⁹⁴ Chevalier, *Formación*, 1976, pp. 107-108. Dicho ingenio poseía más de 100 esclavos africanos en la década de 1540. Carroll, "Mexican", 1975, p. 63.

⁹⁵ Respecto a la exportación de azúcar a Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI y las dos primeras décadas del XVII, véase Crespo, *Historia*, 1988, t. I, pp. 262-265.

El pueblo de Orizaba se formó poco antes de que mediara el siglo XVI para satisfacer las necesidades del ingenio del virrey Antonio de Mendoza, así como de los traficantes y los enfermos procedentes de Tierra Caliente.⁹⁶

En 1545 una epidemia de viruela diezmó la población de Orizaba y provocó que familias completas de indios huyeran a las montañas. En 1552, o 1553, los indios fueron restituidos por la fuerza al pueblo de Orizaba, luego de que el virrey Luis de Velasco ordenó que se congregaran junto al vecindario de españoles, quienes veían incrementarse el tráfico comercial.⁹⁷ Un testigo de la época declaró que “el dicho pueblo, por estar en camino pasajero se mudó la cabecera, y estaba despoblado y derramados los indios por las estancias y por otros pueblos comarcanos y que después de que dicho virrey [Mendoza] los tomó se han ganado a la dicha cabecera y la han poblado, porque pasando este testigo por ahí vio muchas casas”.⁹⁸

El comercio de trigo y harina contribuyó a la consolidación del camino de Orizaba. Existen referencias de que había un molino “de pan moler” en el pueblo de Orizaba en 1555.⁹⁹ Dicho molino se abastecía del trigo procedente de Tehuacán y las comarcas dependientes de la ciudad de Puebla, Atlixco, Tepeaca, Tecamachalco, Cholula y Huejotzingo, ya que el cereal sólo se cultiva en tierras templadas y frías. Dichas regiones fueron las mayores productoras del grano en Nueva España, situación que favoreció la cría de ganado menor y la producción obrajera de paños de lana, así como la engorda de cerdo y la elaboración de sus derivados. Asimismo, la abundancia de corrientes había propiciado el establecimiento de molinos de trigo y curtidurías.¹⁰⁰ La harina que se elaboraba en Orizaba¹⁰¹ y Puebla, así como el trigo que se producía en su entorno, se destinaba a Tierra Caliente, al consumo de la Veracruz, La Habana y

⁹⁶ Se designaba Tierra Caliente a la región integrada por la costa de sotavento de Veracruz y el oriente de Oaxaca, que comprendía los distritos de Tlaxicoyan, Cosamaloapan, Tuxtla, Acayucan, Villa Alta y Teutila.

⁹⁷ Segura, *Apuntes*, 1831, pp. 21-22; Arróniz, *Ensayo*, 1980, pp. 122-124.

⁹⁸ Citado en Ruiz, “Funcionarios”, 1998, p. 30.

⁹⁹ Naredo, *Estudio*, 1898, t. I, p. 41.

¹⁰⁰ Chevalier, *Formación*, 1976, pp. 89, 91; Bazant, “Evolución”, 1964, pp. 476-484, 491-492, y Rees, *Transporte*, 1976, pp. 50-51.

¹⁰¹ Aguirre Beltrán hace referencia a un pequeño molino ubicado a la orilla del río Orizaba, en el último tercio del siglo XVI, el cual presentó una notable expansión como consecuencia de la demanda en cuestión, de modo que a principios del siguiente siglo llegó a contar con “dos caballerías de tierra para hacer cal [...] un sitio para venta a la salida del pueblo y dos sitios y heridos de molino en el río”, además de 18 hornos, troje, bodega, descargaderos y panadería. Aguirre, *Cuatro*, 1995, pp. 143, 147.

otras posesiones de las Antillas, así como al abasto de los navíos y las flotas estacionadas en San Juan de Ulúa.¹⁰²

A mediados del siglo XVI, la vía de Orizaba también era empleada para transportar a las ciudades de los Ángeles y México, así como al puerto de la Veracruz, los productos que elaboraban los indios de la Mixteca, Oaxaca y Puebla. Seda, grana, lana, carne y cueros curtidos de ganado menor se intercambiaban por vino, cera, textiles y otros bienes poblanos.¹⁰³ Para entonces, la ciudad de Puebla se había transformado en el segundo núcleo productivo de Nueva España y rivalizaba con México en el ámbito comercial. A partir de la expansión del sector minero y los centros urbanos, se incrementó la demanda de los productos mencionados. En consecuencia, el camino que iba de la capital a la ciudad de los Ángeles se continuó hacia el sur para articular la Mixteca y la villa de Antequera,¹⁰⁴ a la que llegaban las veredas que unían con Soconusco y Guatemala, por Nexapa, Tehuantepec e Ixhuatlán.¹⁰⁵ La villa de Antequera también enlazaba con el camino de Miahuatlán que conectaba con Huatulco. En este último se traficaba con otros puertos del Pacífico, entre los que se destaca El Callao, de donde procedía plata, mercurio, aceite y vinagre peruanos que se intercambiaban por manufacturas mexicanas, esclavos y bienes europeos. Al inicio de la década de 1570, cuando se regularizó el tráfico con Filipinas, Huatulco fue desplazado por Acapulco;¹⁰⁶ no obstante, se mantuvo el comercio de ciertos bienes, como el cacao de Guayaquil y el añil de Guatemala.¹⁰⁷

¹⁰² Los carros y recuas que acudían a Veracruz para el acarreo de ultramarinos estaban obligados a conducir el abasto requerido para los navíos. Al respecto véanse Zavala, *Asientos*, 1982, pp. 160, 164-166; Acuña, *Relaciones*, 1985, p. 314, y Chevalier, *Formación*, 1976, pp. 90-91.

¹⁰³ Desde mediados del siglo XVI tratantes mixtecos e hispanos comerciaban activamente los productos mencionados en Soconusco, la Mixteca, Puebla, México y Veracruz. Romero, "Comercio", 1992, t. II, pp. 474, 477, y *Economía*, 1990, pp. 100-108, 121, 132-134, 141-155. Sobre la exportación de dichos bienes a Sevilla poco después de que mediara el siglo XVI, véase Crespo, *Historia*, 1988, t. I, p. 262.

¹⁰⁴ El camino de Izúcar comunicaba con la Mixteca y la villa de Antequera, a la que también se podía acceder por Tepeaca, Tecamachalco, Tehuacán y Cuicatlán. Véanse mapa en Romero, "Evolución", 1990, p. 324, y Hassig, *Comercio*, 1990, p. 187. En 1544 se hace mención al camino que se dirigía a la villa de Antequera. "Relación de Bartolomé de Zárate, vecino y regidor de México... 1544", en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. IV, p. 140. En 1550 el virrey Antonio de Mendoza recomendó a su sucesor que se acabara un puente y se hiciera otro en el camino a la Mixteca. "Relación, apuntamientos y avisos que por mandado de su majestad di al señor don Luis de Velasco...", en Torre, *Instrucciones*, 1991, t. I, p. 106.

¹⁰⁵ Véanse mapa Romero, "Evolución", 1990, p. 324; Gibson, *Aztecas*, 1996, p. 370, y Hassig, *Comercio*, 1990, p. 187.

¹⁰⁶ Desde un principio el comercio con Filipinas fue controlado por los mercaderes de la ciudad de México, motivo por el cual Acapulco se transformó en el principal puerto del Pacífico. Valle, "Mercaderes", 2005, p. 215.

¹⁰⁷ Borah, *Comercio*, 1975, pp. 64-69, y Romero, *Economía*, 1992, pp. 100-101.

El acceso de la ciudad de los Ángeles a dicha red de caminos la transformó en un nudo de tránsito, en el que se concentraba una intensa actividad de redistribución mercantil tanto de bienes procedentes de la metrópoli,¹⁰⁸ Filipinas,¹⁰⁹ Perú y Guatemala como de productos regionales. Entre los productos que elaboraban los indios de Puebla, la Mixteca y Oaxaca se destaca la grana cochinilla, que, desde antes que mediara el siglo XVI, era objeto de una creciente demanda en Europa porque tenía mayor rendimiento y menor costo que los colorantes procedentes de Asia y el Mediterráneo.¹¹⁰ La comercialización de la grana se concentró en Puebla,¹¹¹ y la de los textiles de seda que elaboraban los indios de la Mixteca, en dicha urbe y en Antequera.¹¹²

En un plano realizado en 1590 se puede apreciar cómo el camino de Orizaba estaba formado por varios senderos procedentes de la costa. Estos convergían en el valle de Orizaba, cruzaban la Sierra Madre por las cumbres de Acultzingo y volvían a ramificarse en el altiplano, en donde la vereda principal se dirigía por Tecamachalco, Tepeaca y Puebla (véase mapa 3).¹¹³ El pueblo de Orizaba era el principal núcleo de tránsito en la parte oriental de la cordillera, por ser el lugar en el que concurrían las veredas procedentes de las tierras bajas. Entre los senderos que llegaban a Orizaba del oriente, se encontraban los que enlazaban con San Juan de Ulúa y Tlalixcoyan. En el lado del occidente, dos sendas cruzaban la sierra por los pasos de Maltrata y Acultzingo, los cuales comunicaban con Tecamachalco, Tepeaca y Cholula. El camino de Acultzingo también enlazaba con el que se dirigía a Tehuacán y Oaxaca (véase mapa 2). La existencia de un tránsito intenso por el camino de Orizaba¹¹⁴ se hace

¹⁰⁸ Hacia mediados del siglo XVI fray Toribio Motolinía escribió: "Va el camino del puerto a México por medio de esta ciudad [Puebla]; y cuando las recuas van cargadas a México, como es el paso por aquí, los vecinos se proveen y compran todo lo que han menester en mejor precio que los de México; y cuando las recuas son de vuelta cargan de harina, y tocino, y bizcocho, para matalotaje de las naos." Motolinía, *Historia*, 1995, p. 188.

¹⁰⁹ Es probable que las "mercaderías de China", que a principios del siglo XVII vendían al menudeo algunos vecinos hispanos del pueblo de Amatlán, en la provincia de Cosamaloapan, procedieran de Puebla. Mota, *Memoriales*, 1987, p. 52.

¹¹⁰ Dicho tinte ocupó el segundo valor en las exportaciones durante el periodo colonial. Lee, "Cochineal", 1948, p. 451. Gómez de Cervantes comparaba la grana con el oro y la plata, debido a la gran demanda que tenía en Castilla. Gómez de Cervantes, *Vida*, 1944, pp. 163-164.

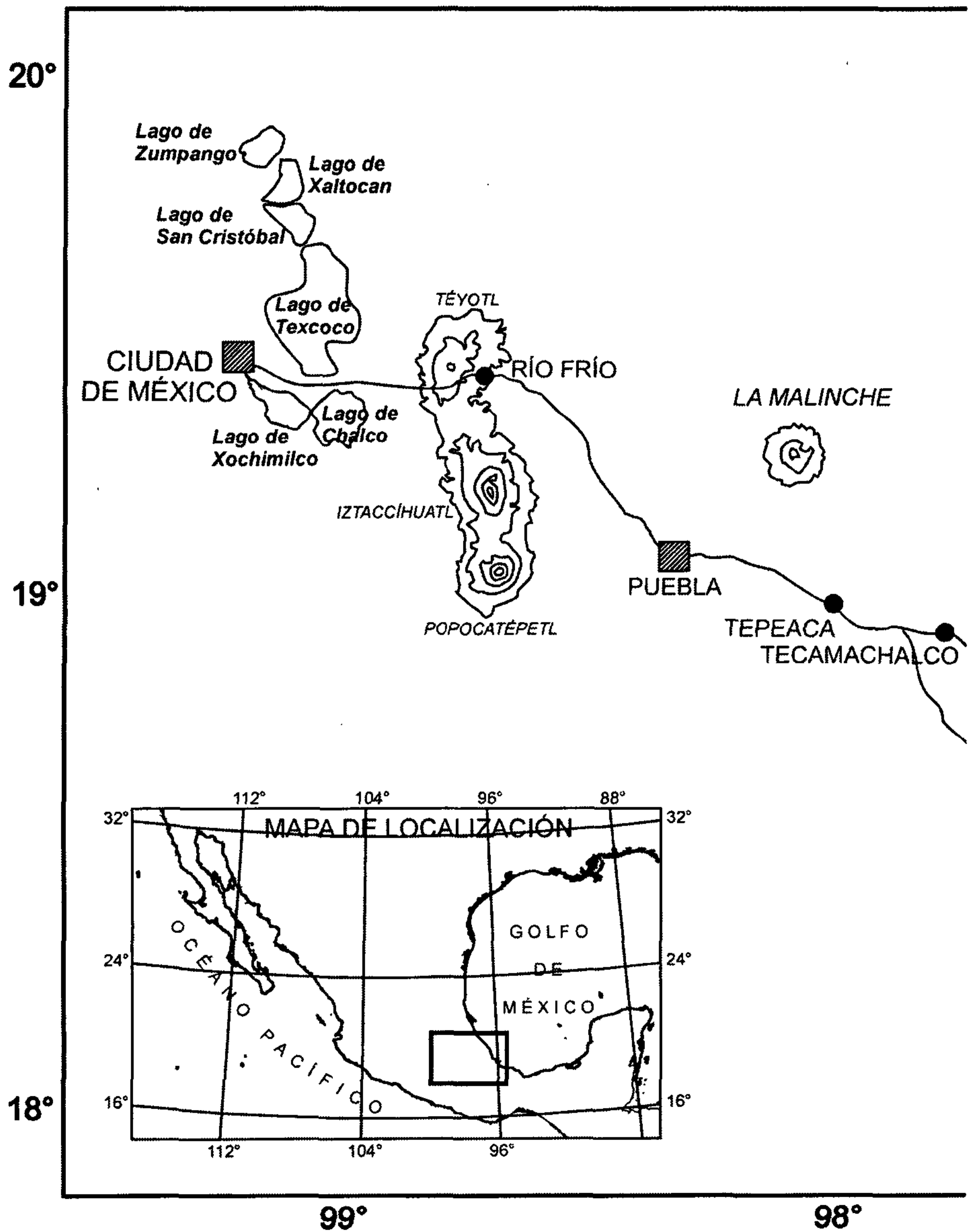
¹¹¹ La seda se remitía a Sevilla y a Guatemala, en donde tenía gran demanda, junto con otras manufacturas mexicanas que se intercambiaban por añil. Bazant, "Evolución", 1964 p. 476, y García-Fuentes, *Peruleros*, 1997, pp. 214, 227.

¹¹² A partir de 1572 toda la grana destinada a la metrópoli era inspeccionada y registrada en la ciudad de Puebla, de donde se remitía al puerto. García-Abasolo, *Martín*, 1983, pp. 153-154.

¹¹³ Driever, "Veracruz", 1995, pp. 7, 10-11.

¹¹⁴ De acuerdo con los libros de cuentas de Juan González de Olmedo, uno de los comerciantes más importantes de Orizaba a fines del siglo XVI y principios del XVII, sus negocios se

MAPA 3. SIGLO XVI,



CAMINO DE ORIZABA



patente a través de los registros de compraventa y transporte de mercancías que aparecen en Archivo de Notarías de Orizaba a fines del siglo XVI, cuando la situación estratégica del poblado lo había consolidado como un importante centro mercantil.¹¹⁵

La vía de Orizaba conectaba con San Juan de Ulúa, poblado del que salía la vía que se dirigía a la Veracruz. De este puerto salía vino y llegaban harina de Orizaba, así como trigo y harina de Tehuacán, Tecamachalco, el valle de San Pablo, Atlixco y Puebla.¹¹⁶ En tanto que en San Juan de Ulúa únicamente se registró la remisión de harina de Orizaba,¹¹⁷ parte de esta se destinaba a La Habana y otras posesiones de las Antillas. En Orizaba también se recibía harina y trigo de la ciudad de los Ángeles, Tecamachalco y Tepeaca,¹¹⁸ lugares a los que se enviaba cacao y vino.¹¹⁹ Este último producto también se remitía a Tepozcolula y Tlaxiaco en grandes cantidades.¹²⁰ La importancia que tenía el comercio del trigo procedente del altiplano poblano en la Veracruz dio lugar a que arrieros de Orizaba y San Antonio Huatusco se dedicaran al acarreo de dicho producto, cuando menos desde el inicio de la década de 1580.¹²¹ Prácticamente en todos los lugares mencionados se vendían esclavos africanos,¹²² mulas de San Antonio Huatuxco, “machos de arria” y novillos de Orizaba.¹²³

extendían a Maltrata, Chalchicomula, Tecamachalco, Puebla, Texmelucan y México; Acultzingo, Tehuacán, Oaxaca y Guatemala; Veracruz; Alvarado, Cosamaloapan, Tlalixcoyan, Tuxtla y Acayucan; Chocamán, y San Juan de los Llanos. Aguirre, *Cuatro*, 1995, p. 151.

¹¹⁵ El registro notarial en Orizaba se inició en 1580, poco después se trasladó el asiento del corregidor de Tequila a dicha población. Segura, *Apuntes*, 1831, p. 24, y Arróniz, *Ensayo*, 1980, pp. 129, 131-133.

¹¹⁶ Vino a cambio de harina de Tehuacán, febrero de 1586, núm. 290; harina de Orizaba, septiembre de 1584, núm. 235, y agosto de 1588, núm. 539; harina de Tehuacán, Tecamachalco, el valle de San Pablo, Atlixco y Puebla, y trigo de Tehuacán, enero de 1587, núms. 415 y 417, en ANO.

¹¹⁷ Enero de 1582, núm. 9; marzo de 1582, núm. 25; febrero de 1584, núm. 146, y diciembre de 1584, núms. 321 y 330, en ANO.

¹¹⁸ Harina, diciembre de 1584, núms. 321, 330, y trigo, septiembre de 1584, núm. 160, y año de 1587, núm. 423, en ANO. El primer conde del valle de Orizaba, a quien se le concedió el cargo de alcalde mayor de Tepeaca en 1594, desde hacía tiempo que compraba y vendía maíz a las autoridades y principales del lugar. Aguirre, *Cuatro*, 1995, p. 31.

¹¹⁹ Cacao, año de 1587, núm. 453, y vino, mayo de 1586, núm. 307, octubre de 1585, núm. 230, en ANO.

¹²⁰ Noviembre de 1583, núm. 113, y año de 1586, núm. 362, en ANO. Romero, *Economía*, 1990, pp. 141-145.

¹²¹ Aguirre, *Señorío*, 1991, pp. 260, 262.

¹²² Véanse, por ejemplo, año de 1587, núms. 444 y 445; año de 1588, núm. 530; agosto de 1588, núm. 538, y enero de 1589, núms. 573, 574, en ANO.

¹²³ Véanse, por ejemplo, marzo de 1582, núm. 27; mulas de San Antonio Huatusco, octubre de 1583, núm. 112; mayo de 1584, núm. 319; abril de 1584, núm. 110; novillos, noviembre de 1585, núm. 244, y diciembre de 1587, núm. 515, en ANO.

Por la vereda que comunicaba con Tlalixcoyan se realizaba un intenso comercio con las poblaciones ubicadas a lo largo de la costa del Golfo y en la cuenca del río Papaloapan, cuyas corrientes facilitaban el transporte de mercancías.¹²⁴ Uno de los productos que tenía mayor comercialización era el cacao de Tabasco¹²⁵ y, en menor medida, el algodón de Alvarado y otras zonas de Tierra Caliente.¹²⁶ Hacia la década de 1580 se reportó que los tratantes de Tlacotalpan “traen y tratan ropa de Castilla y de la tierra, machetes y cuchillos, tijeras, lienzo y vino”.¹²⁷ En 1609 se registró que el “trato común” de los españoles avecindados en Tlalixcoyan se realizaba por medio de las recuas que llevaban pescado, madera, frutas y ropa blanca de algodón “a muchas partes y traen de retorno harinas”.¹²⁸ Desde 1569 se había afirmado que “el pueblo de Orizaba [era] muy pasajero de todos los que iban y venían de la Veracruz, Coatzacoalcos y Yucatán”.¹²⁹

LA CONSTRUCCIÓN DEL CAMINO DE ORIZABA

El virrey Martín Enríquez propuso construir un nuevo puerto en San Juan de Ulúa, luego de que John Hawkins estuvo a punto de apoderarse de más de 7 000 000 de pesos que habían sido embarcados en los navíos que se encontraban en el islote,¹³⁰ y también por el temporal que en 1572 prácticamente destruyó la Veracruz. El abandono de este puerto permitiría acabar con los problemas que causaba la insalubridad del terreno en que estaba ubicado¹³¹ y suprimir la peligrosa travesía que se realizaba

¹²⁴ Acuña, *Relaciones*, 1985, p. 284. La compleja red de comunicaciones que se extendió a partir de dicha vereda puede conocerse para fines del siglo XVIII en Valle, *Camino*, 1992, pp. 182-183.

¹²⁵ El cacao procedía del río Alvarado, Guaspaltepec, Cosamaloapan, Acayucan y Coatzacoalcos. Mayo de 1583, núm. 87; febrero de 1584, núm. 122; octubre de 1584, núms. 234 y 238; abril de 1585, núm. 248; marzo de 1586, núm. 298, y agosto de 1587, núms. 463 y 524, en ANO. En Tepeaca y Cholula se comerciaba cacao en grandes cantidades. Acuña, *Relaciones*, 1985, pp. 143-144, 256, y Aguirre, *Cuatro*, 1995, p. 142.

¹²⁶ Abril de 1584, núm. 248, en ANO, y Acuña, *Relaciones*, 1985, p. 256.

¹²⁷ Acuña, *Relaciones*, 1985, p. 285.

¹²⁸ Mota, *Memoriales*, 1987, pp. 48-49, 51-52.

¹²⁹ Segura, *Apuntes*, 1831, pp. 23-24.

¹³⁰ En 1568 Hawkins se apoderó del islote de Ulúa, en donde se encontraban los navíos que habían sido cargados con 7 200 000 pesos para enviarse a la península, sin embargo, fue vencido por las fuerzas del capitán de la armada que custodiaba la flota, quien arribó a dicho puerto de manera sorpresiva. López, *Piratas*, 2003, pp. 105-117, y García-Abasolo, *Martín*, 1983, pp. 323-329.

¹³¹ Véase, al respecto, Acuña, *Relaciones*, 1985, pp. 316-318, 348.

desde San Juan de Ulúa cuando se descargaba la flota.¹³² Las obras del muelle se empezaron a realizar en la Banda de Buitrón, ubicada frente al islote, en donde se edificaría un baluarte para reforzar la defensa del puerto.¹³³ Asimismo se dispuso abrir un nuevo camino que comunicaría la ciudad de México con San Juan de Ulúa, en el que pudieran transitar carros jalados por bueyes.¹³⁴ Dicho camino, de acuerdo con órdenes de Felipe II, debía guiarse “desde tierra firme de frente de San Juan de Ulúa, sin tocar en la Veracruz”,¹³⁵ posiblemente para abandonar dicho poblado y evadir el difícil paso del río de la Veracruz. De acuerdo con un estudio realizado en diciembre de 1573, el viaje por el camino de Orizaba resultaba más accesible porque sólo tenían que cruzarse tres arroyos.¹³⁶

A fines de 1575, Felipe II mandó suspender el proyecto del camino de Orizaba, luego de conocer el costo estimado de la obra, el cual era sumamente elevado porque se tenían que emplear esclavos, debido a la escasez de indígenas cerca del puerto.¹³⁷ El soberano planteó al virrey la posibilidad de financiar los trabajos mediante la imposición de un gravamen sobre la circulación de mercancías, pero Enríquez lo rechazó, ya que los comerciantes pagaban cuantiosos derechos ordinarios.¹³⁸ Aun

¹³² Las mercancías de los navíos se descargaban en pequeñas barcas para franquear la barra costera del río Huitzilapan, la cual cambiaba de lugar con las avenidas del río. Las labores se dilataban de cinco a seis meses, periodo que podía ampliarse entre septiembre y marzo, cuando los fuertes vientos llegaban a hundir las barcas, lo que ocasionaba pérdidas humanas y materiales. Acuña, *Relaciones*, 1985, pp. 311, 319, y García-Abasolo, *Martín*, 1983, pp. 331-332. Advertimientos que Luis de Velasco dejó al conde de Monterrey, 1596, en Hanke, *Virreyes*, 1977, t. II, p. 111.

¹³³ Los vecinos de San Juan de Ulúa y las Ventas de Buitrón se ocupaban del desembarco de los ultramarinos, así como de la provisión y el despacho de los navíos y las flotas. Acuña, *Relaciones*, 1985, p. 325. En la década de 1580 los vecinos de Orizaba y Tepeaca vendían harina en San Juan de Ulúa, entre otros a Juan González de Buitrón. Marzo de 1582, núm. 25, y diciembre de 1584, núms. 321 y 330, en ANO.

¹³⁴ El traslado del puerto y la apertura del nuevo camino se habían considerado desde mediados de la década de 1550, luego de que un huracán destruyó la Veracruz. “Carta al emperador, de García de Escalante Alvarado, informando de los estragos que había hecho un huracán en la ciudad de la Veracruz y el puerto...” y “carta al rey, del concilio celebrado en México... 1555”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. VII, pp. 36-39, y t. VIII, pp. 49-50.

¹³⁵ Memorial del marqués de Villamanrique, 1592, en Hanke, *Virreyes*, 1977, t. I, pp. 298-299.

¹³⁶ García-Abasolo, *Martín*, 1983, p. 332.

¹³⁷ Para solucionar el problema de la falta de trabajadores, el monarca consideró la posibilidad de emplear a los esclavos africanos sobrantes en La Habana y el virrey propuso recurrir al trabajo forzado de los chichimecas. *Ibid.*

¹³⁸ *Ibid.*, pp. 332-333. En 1571 se había incrementado el derecho de almojarifazgo que se imponía al comercio atlántico, además de hacerlo extensivo a las transacciones interprovinciales que se realizaban en América, y en 1575 se había introducido el derecho de alcabala que gravaba la venta, trueque y reventa de mercancías en el interior del virreinato, luego de que el virrey llevara a cabo difíciles negociaciones con los mercaderes. Valle, “Mercaderes”, 2005, pp. 221-222.

cuando los ingresos fiscales pudieron haber bajado como consecuencia de la desorganización productiva que generó la gran mortandad de los indios que se presentó entre 1576 y 1579,¹³⁹ al parecer se continuaron las obras del camino.

A principios de 1580, el virrey emitió una ordenanza para que el alcalde mayor que tenía a su cargo el pueblo de Orizaba inspeccionara los carros que iban y venían a la Veracruz por el “camino nuevo”, con el propósito de evitar que se llevaran indios a trabajar a Tierra Caliente.¹⁴⁰

La ciudad de Puebla tuvo una importante participación en la construcción del muelle y de las bodegas de San Juan de Ulúa, además de apoyar la apertura del camino nuevo de Orizaba.¹⁴¹ Como vimos, Puebla estaba conectada con la ciudad de México y la Veracruz, y en ella convergían los caminos procedentes de Izúcar, la villa de Antequera y Huatulco. El acceso de la ciudad de los Ángeles a dicha red de caminos la había transformado en un núcleo de redistribución mercantil. Entre los principales vecinos de la Angelópolis se destacan quienes se dedicaban al comercio y al transporte de mercancías,¹⁴² así como los que poseían estancias de ganado mayor en lugares cercanos al camino de Orizaba.¹⁴³

En 1584 se desató la guerra entre Inglaterra y la monarquía católica, luego de que Isabel apoyó abiertamente a los protestantes holandeses que luchaban contra Felipe II. En el mismo año Francis Drake capturó Santo Domingo y saqueó Cartagena.¹⁴⁴ Ante la amenaza anglosajona, Felipe II decidió fortificar las radas de las Antillas y el Seno Mexicano, para esto comisionó al ingeniero italiano Juan Bautista Antonelli, quien

¹³⁹ De acuerdo con los cálculos de García-Abasolo, el número de indígenas muertos a causa de esta epidemia se elevó a 1 021 759, sin incluir a los indios que no estaban contados, ni tasados como tributarios, así como los menores de edad. García-Abasolo, *Martín*, 1983, p. 77. Acerca de los problemas que se generaron como consecuencia de la caída de la población indígena, véanse García-Abasolo, *Martín*, 1983, pp. 82-84, 247-248, y Pastor, “Repartimiento”, 1985, pp. 207-209.

¹⁴⁰ Se hace referencia a dicha ordenanza en “Recopilación de algunos mandamientos y ordenanzas del gobierno de esta Nueva España”, en Ventura, *Recopilación*, 1991, t. I, núm. XIX, f. 15.

¹⁴¹ García-Abasolo, *Martín*, 1983, p. 332.

¹⁴² La intensa participación de los vecinos de Puebla en el transporte de mercancías se pone de manifiesto en su temprana especialización en la construcción de carretas. En 1551 Diego y Ortuño de Ibarra mandaron comprar en Puebla 40 carretas con sus bueyes. Zavala, *Asientos*, 1982, pp. 156-157.

¹⁴³ Este podía haber sido el caso de quienes habían obtenido grandes estancias en Tlaxicoyan. Aguirre, *Señorío*, 1991, p. 257.

¹⁴⁴ Pierson, *Felipe*, 1984, pp. 254, 258; Elliot, “España”, 1990, pp. 34-35, y López, *Piratas*, 2003, pp. 155-167.

se dirigió a Indias a principios de 1586.¹⁴⁵ El virrey marqués de Villamanrique propuso al monarca concluir la fortaleza de San Juan de Ulúa y el muelle de Buitrón, a fin de trasladar el puerto a la costa lo más pronto posible.¹⁴⁶ En su proyecto, el virrey incluyó la conclusión del camino de carros que se dirigía por Orizaba, parte de cuyo costo se cargaría a las ciudades, villas y pueblos por los que pasaba.¹⁴⁷

Entre las causas que pudieron haber inducido a Villamanrique a acelerar los trabajos en la nueva vía, se ha destacado su interés por disminuir el fraude fiscal. Los navíos con destino a la Veracruz solían descargar parte importante de sus mercancías en la venta de Buitrón, u otro punto propicio, como la isla Blanca de Antón Lizardo, desde donde las introducían por el río Jamapa al pueblo de Medellín para acceder a las veredas que se dirigían a Orizaba.¹⁴⁸ En 1587 el virrey puso en remate la obra del nuevo camino que enlazaba la ciudad de México con San Juan de Ulúa. Claudio de Arciniega ofreció llevar a cabo los trabajos a condición de que se le proporcionaran 300 000 pesos de los productos del derecho de avería, el servicio ordinario de 200 indios, 50 esclavos, y otras cosas, propuesta que al virrey le pareció muy elevada. Villamanrique no encontró quien hiciera una postura más baja, por lo que comisionó al oidor Diego García Palacio para que realizara las obras bajo el régimen de administración.¹⁴⁹

Con el propósito de financiar la construcción del camino de Orizaba, Villamanrique mandó recoger uno de los dos reales que cada indio pagaba a su comunidad de “sobras de tributos”, por considerar que se gastaba “en borracheras y en regalar frailes”,¹⁵⁰ e impuso un gravamen sobre

¹⁴⁵ La corona se lamentaba de la cantidad de dinero que se había gastado en la fortaleza de San Juan de Ulúa, sin que se hubiera avanzado gran cosa debido a la corrupción de quienes se habían hecho cargo de la obra. Calderón, *Fortificaciones*, 1984, pp. 16-17, y Elliot, “España”, 1990, p. 23. Pueden verse referencias sobre la realización de los trabajos portuarios desde antes de 1551 en Zavala, *Asientos*, 1982, pp. 147-148, 158.

¹⁴⁶ En la instrucción destinada al marqués de Villamanrique se le encomendó acelerar la obra del muelle de San Juan de Ulúa y cambiar de sitio la ciudad de la Veracruz, por “ser sepultura de vivos”, “Instrucciones al marqués de Villamanrique, 1 de marzo de 1585”, en Torre, *Instrucciones*, 1991, t. 1, pp. 216, 218.

¹⁴⁷ Según el virrey, la mayor dificultad que presentaba la obra consistía en realizar dos puentes y hacer que un río desaguara en el mar. Driever, “Veracruz”, 1995, pp. 9, 13.

¹⁴⁸ Rees, *Transporte*, 1976, pp. 28-29, 33; Florescano, *Camino*, 1987, pp. 23-28, y Driever, “Veracruz”, 1995, pp. 13-14.

¹⁴⁹ Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, p. 281.

¹⁵⁰ “Advertimientos generales que el marqués de Villamanrique dio al virrey don Luis de Velasco en el gobierno de la Nueva España, Texcoco, 14 de febrero de 1590”, en Torre, *Instrucciones*, 1991, p. 239, y “memorial del marqués de Villamanrique. 1592”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. 1, pp. 298-299.

el consumo de vino en las poblaciones mineras.¹⁵¹ Asimismo, puso a disposición del oidor a los indios de los pueblos “comarcanos” al camino. En 1588 se iniciaron las obras en las tierras bajas de la costa.¹⁵² A fines de dicho año se registró en Orizaba una recua de mulas que conducía 18 cajones de azogue de San Juan de Ulúa a la ciudad de México.¹⁵³ El año siguiente el marqués informó al rey que se construían los puentes del camino “a toda prisa y de manera que ya se frecuenta con mucha facilidad”.¹⁵⁴

Cuando Villamanrique fue destituido, en enero de 1590, el virrey Luis de Velasco puso en cuestión las obras del camino nuevo.¹⁵⁵ De acuerdo con un estudio realizado a principios de dicho año, había dos vías principales que enlazaban la venta de Buitrón con la ciudad de Puebla por el sur de la Sierra Madre, uno para carros y otro para recuas de mulas. Al parecer, el primero cruzaba la Sierra por las cumbres de Acultzingo, y el segundo, por el paso de Maltrata. El camino de carros era “como se puede desear de bueno”, sin embargo, para concluirlo era necesario levantar puentes en los ríos Jamapa, Atoyac y Blanco; construir una calzada de piedra en las tierras bajas de la costa y otra en la quebrada y escarpada de la cuesta de Acultzingo, lo que implicaba realizar gastos muy elevados.¹⁵⁶ Entonces, el doctor Diego García Palacio ofreció concluir el camino en seis años, para lo que solicitó 150 000 pesos, 200 indios de servicio ordinario y 50 esclavos, que escogería entre los que había en San Juan de Ulúa, y que se le concedieran las ventas que se establecieran desde Acultzingo hasta el islote, en una distancia de 24 leguas.¹⁵⁷

Poco después, Velasco suspendió las obras del camino, dado que había otro por el que se transitaba desde hacía “70 años”. El virrey fundó su decisión en la escasez de trabajadores, ya que los indios que había apenas se daban abasto para reparar el camino de carros. Para concluir el camino se necesitaban 200 esclavos negros, cuando menos, era de los cuales

¹⁵¹ “Carta al rey de don Luis de Velasco... 1590”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XII, pp. 178-179.

¹⁵² Se construirían nueve puentes de madera y piedra. Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, pp. 279-280. En agosto de 1588 García de Palacio, el encargado del camino, otorgó poder a Andrés de Laredo para cobrar a los oficiales reales de la Veracruz 1 000 pesos oro que se libraron para las obras, y en diciembre del mismo año se dio cuenta de los fondos invertidos. Agosto de 1585, núm. 542, y diciembre de 1588, núm. 562, en ANO.

¹⁵³ Diciembre de 1588, núm. 561, en ANO.

¹⁵⁴ Driever, “Veracruz”, 1995, p. 14.

¹⁵⁵ “Carta al rey, de don Luis de Velasco...”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XII, p. 179.

¹⁵⁶ Driever, “Veracruz”, 1995, p. 11, y Calderón, *Fortificaciones*, 1984, p. 24.

¹⁵⁷ Se hace referencia a la carta que escribe el doctor Palacio al rey en 1590, en Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, pp. 281-282.

difícil disponer porque tenía prioridad la fortificación del puerto, la cual, calculó, se concluiría en diez años.¹⁵⁸ Apoyado en el parecer de letrados y religiosos, el virrey manifestó que no era de buena conciencia que su antecesor hubiera destinado a los gastos del camino los tributos de las comunidades y el gravamen sobre la venta de vino en los reales mineros, por lo que suprimió ambas contribuciones. De los 30 000 pesos que se habían reunido para la construcción del camino, Velasco remitió al monarca 24 000 pesos por concepto de “socorro y préstamo”, y le aconsejó que destinara el total a la construcción de la casa e iglesia de los franciscanos, en donde socorrían a los indios enfermos, y al Hospital Real de indígenas que atendía a los que no pertenecían a dicha doctrina.¹⁵⁹

En el juicio de residencia realizado a Villamanrique, se le acusó de haber intentado “mudar” el camino sin orden expresa del monarca, dando lugar a que los indios fueran “molestados y vejados, de que murieron muchos”. El marqués también fue acusado de haber emprendido una obra sumamente dispendiosa, a costa de las poblaciones indígenas y españolas, así como de los productos del fondo del derecho de avería. Asimismo, se le culpó de los abusos que habían cometido quienes habían llevado a cabo el proyecto,¹⁶⁰ tanto por los elevados honorarios que percibían¹⁶¹ como por haber trazado la ruta del camino para favorecer el acceso a sus propiedades. Entre estas se encontraba la estancia del oidor García Palacio,¹⁶² a quien se acusó de haber dirigido la vía en cuestión por un lugar “muy dificultoso y casi imposible de abrirle para que rodasen carros”.¹⁶³

En 1593, Velasco manifestó a Felipe II su extrañeza ante la orden de que siguiera reteniendo a los indios uno de los dos reales de “sobras de tributos” para el camino de Orizaba, y mantuviera reservado lo que se había cobrado, ya que, según le había informado, había destinado el

¹⁵⁸ “Carta al rey, de don Luis de Velasco...”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XII, p. 178; Calderón, *Fortificaciones*, 1984, p. 25; Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, p. 280, y Driever, “Veracruz”, 1995, p. 15.

¹⁵⁹ “Carta al rey, de don Luis de Velasco...”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XII, p. 179, y Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, pp. 280-281.

¹⁶⁰ “Cargos contra el virrey de Villamanrique. 18 de abril de 1592”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. II, p. 48.

¹⁶¹ Los pagos a los encargados del camino habían ascendido a “casi 13 000 pesos cada año”. “Carta al rey, de don Luis de Velasco...”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XII, p. 179.

¹⁶² Es posible que también estuviera implicado Gaspar de Rivadeneira, quien recibió una estancia de ganado mayor en las tierras en donde más adelante se fundaría la villa de Córdoba. Aguirre, *Señorío*, 1991, p. 257.

¹⁶³ Driever, “Veracruz”, 1995, pp. 10, 15-16. Los beneficios que habían recibido los encargados de la obra también fueron denunciados en “Apuntamientos dados contra los capítulos y memorial del marqués de Villamanrique, 1592”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. I, pp. 324-325.

dinero al convento grande de San Francisco y dejado una partida pendiente para el Hospital Real de los indios.¹⁶⁴ En junio de 1594, el soberano mandó al virrey concluir el muelle y el baluarte de San Juan de Ulúa a fin de poner el nuevo fondeadero en uso lo más pronto posible.¹⁶⁵ Felipe II insistió en que Velasco debía destinar el real de “sobras de tributos” para continuar las obras de la nueva vía; sin embargo, el virrey reiteró sus objeciones, con el apoyo de las órdenes religiosas.¹⁶⁶ A fines de 1595, el recién llegado virrey conde de Monterrey mandó que la descarga de la flota se hiciera en San Juan de Ulúa, según las ordenes del monarca.¹⁶⁷ Sin embargo, el muelle no se había concluido, no había bodegas en las ventas de Buitrón,¹⁶⁸ y las pipas de vino no se podían enviar a México, porque los “carros herrados” no podían pasar por el río y por los médanos ubicados a la entrada del puerto.¹⁶⁹

El conde de Monterrey se esforzó por acabar las obras de San Juan de Ulúa,¹⁷⁰ para lo cual comprometió el financiamiento del Consulado de Mercaderes de la Ciudad de México, que se había constituido en 1594.¹⁷¹ Este Consulado también apoyó la creación del camino de Orizaba y de un cuerpo de guardias que patrullara una de las vías que conectaba con la capital.¹⁷² Por instrucciones del rey, el conde averiguó el costo de la

¹⁶⁴ El virrey se manifestó en contra de volver a gravar a las comunidades. Explicó que de las “sobras de tributo” se descontaba un cuarto para el Juzgado de Indios, de modo que, si del real y medio que quedaba se quitaba uno para el camino, sólo quedaría medio real para las comunidades, cuyo producto no podría solventar los salarios del gobernador y los oficiales, las obras públicas, el arreglo de las iglesias y las fiestas de los santos. Tampoco creía que fuera posible incrementar un real sobre el tributo ordinario, el nuevo servicio de “cuatro reales” y las bulas. Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, p. 282.

¹⁶⁵ Driever, “Veracruz”, 1995, p. 16.

¹⁶⁶ Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, pp. 282-283.

¹⁶⁷ Felipe II había sido informado de que en Ulúa había “casas reales, aduanas, bodegas, caminos abiertos, puentes en los ríos y muelles”. Del maestro de la flota, general Pedro Meléndez Márquez, al prior y cónsules de la universidad de mercaderes, 28 de noviembre de 1595, en Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Archivo Histórico de Hacienda (en adelante AHH), 791-6, fs. 164.

¹⁶⁸ Como alternativa se utilizaban las viviendas, pero, siendo de tablas y tejamanil, estaban expuestas al robo y al fuego, el cual ya había devastado la casa en que estaban depositados los caudales del rey. De los encomenderos de la Veracruz al prior y cónsules del Consulado, 19 y 31 de octubre de 1594, en AGN, AHH, 791-6, fs. 173v-175.

¹⁶⁹ Además, los carreteros se negaron a pasar a San Juan de Ulúa “por ningún dinero”, debido a que en el pasado se les habían muerto los indios, que no resistían el clima malsano de la zona. De los encomenderos de la Veracruz al prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes, 8 de octubre de 1595, en AGN, AHH, 791-6, fs. 163-164.

¹⁷⁰ Driever, “Veracruz”, 1995, p. 16.

¹⁷¹ Acerca de la erección del Consulado de México, véase Valle, “Expansión”, 2002, pp. 517-557.

¹⁷² En 1596 el Consulado le pagó a una persona para que participara en la apertura del camino nuevo que conectó la ciudad de México con el puerto de San Juan de Ulúa. Testimonio

apertura de un camino alternativo a los de Orizaba y la Veracruz,¹⁷³ pero resultaba difícil y costosa, por lo que sugirió mejorar la comunicación con las ciudades del Altiplano mediante la construcción de un puente para cruzar el río de la Veracruz, con los productos del real de “sobras de tributos”.¹⁷⁴ Concluido el puerto de Ulúa a principios de 1597, el virrey reinició la construcción del camino nuevo,¹⁷⁵ a pesar de la oposición de los jesuitas.¹⁷⁶ Los costos de la vía de Orizaba se habían estimado en más de 300 000 pesos, no obstante, unos “dueños de carros” propusieron al conde abrir el camino por una vereda que facilitaría los trabajos, de los que se harían cargo por sólo 14 000 pesos. Monterrey les asignó la obra, porque no había encontrado “buena salida al medio de las chatas [para el cruce] del río de Vera Cruz”.¹⁷⁷ Es probable que dichos transportistas fueran vecinos de Puebla, en donde había “infinidad de carretas de bueyes y de mulas”.¹⁷⁸

A fines de 1597, los pobladores de la Veracruz se opusieron a la conclusión del camino de Orizaba, a través del contador de dicha población, quien planteó que se utilizaba menos que la vieja vía porque carecía de ventas y almacenes.¹⁷⁹ Esta afirmación contradecía el informe que había presentado Juan Bautista de Antonelli, en 1590, según el cual había no

de todos los servicios y donativos que ha hecho a su majestad el Consulado, México, 3 de marzo de 1646, en AGN, AHH, 218-25, 131-3.

¹⁷³ Dicha vía había sido recomendada por Francisco Valverde. “Instrucciones al conde de Monterrey, 20 de marzo de 1596”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. II, pp. 139-140. Antonelli y Valverde habían expuesto las ventajas de descargar las flotas en las Ventas de Buitrón y los inconvenientes de hacerlo en la Veracruz, entre los que se destacó la imposibilidad de defender dicho puerto de los corsarios, que constituían un gran peligro cuando la plata estaba dispuesta para ser embarcada. Calderón, *Fortificaciones*, 1984, pp. 23-24.

¹⁷⁴ Dicha medida fue autorizada por el monarca. “Advertimientos que Luis de Velasco dejó al conde de Monterrey, 1596”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. II, pp. 110-111.

¹⁷⁵ “Testimonio del mandamiento del virrey de Nueva España conde de Monterrey, de 10 de marzo de 1597...”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XIII, pp. 198-199. El monarca había encomendado al conde de Monterrey terminar las obras portuarias e informar acerca de la apertura del camino que debía llegar a San Juan de Ulúa. “Instrucciones al conde de Monterrey, 20 de marzo de 1596”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. II, pp. 139-140.

¹⁷⁶ Los sacerdotes no consideraban justo que los indios contribuyeran con una obra que no les era útil. “Relación de los pareceres que dieron las órdenes y otras personas sobre el tomín que se les había impuesto para las obras del camino nuevo del puerto de San Juan de Ulúa, a los naturales de esta Nueva España. México, 5 de noviembre de 1597”, en Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, p. 599.

¹⁷⁷ “Advertimientos generales que el conde de Monterrey dejó al marqués de Montesclaros. 28 de marzo de 1604”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. II, pp. 197-198.

¹⁷⁸ Ciudad, *Tratado*, 1993, t. I, pp. 85-86. Alonso de Viñuelas y uno de sus hermanos tenían ocho carros en la ciudad de los Ángeles. Carta de Alonso de Viñuelas a su hermano Juan de Viñuelas, en Brihuela (1583), en Otte, *Cartas*, 1993, p. 165.

¹⁷⁹ “Carta de Antonio Cortina, contador de la Veracruz, al rey... 1597”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XIII, p. 254.

menos de siete ventas entre la Banda de Buitrón y el pueblo de Orizaba.¹⁸⁰ El contador mencionado también afirmó que no se podrían construir puentes en los ríos Jamapa y Cotaxtla porque cuando crecían se extendían demasiado,¹⁸¹ lo que el conde de Monterrey juzgó una exageración.¹⁸² Los trabajos y reparaciones del camino nuevo a San Juan de Ulúa se llevaron a cabo con indios de repartimiento.¹⁸³ Además de construirse calzadas y puentes de piedra, se edificaron pilas y se condujo el agua a donde se requería.¹⁸⁴

De acuerdo con los virreyes Luis de Velasco y conde de Monterrey, el proyecto de trasladar la descarga a las ventas de Buitrón y abrir un camino que no pasara por la Veracruz había sido apoyado por los mercaderes de México y sus encomenderos, sin embargo, una vez iniciadas las obras se habían manifestado en contra.¹⁸⁵ Es probable que dichos mercaderes hubieran apoyado el proyecto del camino nuevo con la intención de limitar las pretensiones de los tratantes avecinados en la Veracruz, quienes en 1593 habían demandado que el consulado se erigiera en dicho puerto, cuando eran sus “factores y agentes”.¹⁸⁶ Es factible que, una vez establecido el tribunal y cuerpo mercantil, se manifestaran en contra del camino de Orizaba porque beneficiaba directamente a los negociantes de Puebla.

En 1599 el pequeño pero próspero asentamiento de las ventas de Buitrón fue reconocido oficialmente como la Nueva Veracruz,¹⁸⁷ así que los carreteros circulaban cada vez más por el camino de Orizaba.¹⁸⁸ Según el conde de Monterrey, en dicha obra se gastaron únicamente “unos

¹⁸⁰ En una distancia de 23 leguas. Driever, “Veracruz”, 1995, p. 13.

¹⁸¹ “Cartas de Antonio Cortina, contador de la Veracruz, al rey... 1597 y 1599”, en Paso y Troncoso, *Epistolario*, 1939, t. XIII, pp. 254, 282-283.

¹⁸² “Advertimientos generales que el conde de Monterrey dejó al marqués de Montesclaros. 28 de marzo de 1604”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. II, pp. 197-198.

¹⁸³ Véanse los mandatos que dictó el virrey conde de Monterrey en 1599 para que se destinaran a las obras del camino los indios de repartimiento de Cotaxtla, Quechula y Tecamachalco. Documentos XXVII y CXXV, en Zavala y Castelo, *Fuentes*, 1980, t. IV, pp. 288, 373-374. En 1599 se reparó un mal paso del nuevo camino de Orizaba con el servicio de los indios de Cotaxtla. Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, p. 283.

¹⁸⁴ Zavala, *Servicio*, 1987, t. III, pp. 284. “Advertimientos generales que el conde de Monterrey dejó al marqués de Montesclaros. 28 de marzo de 1604”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. II, p. 198. “Para que los pueblos aquí contenidos den servicio...”, en Zavala y Castelo, *Fuentes*, 1980, t. IV, p. 373.

¹⁸⁵ “Advertimientos que Luis de Velasco dejó al conde de Monterrey, 1596” y “advertimientos generales que el conde de Monterrey dejó al marqués de Montesclaros. 28 de marzo de 1604”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. II, pp. 110-111, 198.

¹⁸⁶ Hoberman, *Mexico's*, 1991, p. 19.

¹⁸⁷ Acerca del devenir del puerto en el siglo XVII, véase García de León, “Contrabando”, 1997, y *Contra*, 2004.

¹⁸⁸ Driever, “Veracruz”, 1995, p. 12.

millares” más de la suma que se había acordado.¹⁸⁹ El virrey estableció un “juez comisario del nuevo camino de la ciudad y puerto de la Veracruz”, que tenía la función de mantenerlo en buen estado, y recomendó a su sucesor favorecer la nueva vía, en especial mediante el establecimiento de ventas.¹⁹⁰ El camino nuevo, que iba por Orizaba y las cumbres de Acultzingo, se unió a la ruta que enlazaba las ciudades de Puebla y México, de modo que quedó como una sola vía que comunicaba el puerto de San Juan de Ulúa con la capital. Este camino sólo era accesible a la arriería y a carros de bueyes, porque el tramo que seguía de Orizaba se dirigía por un terreno accidentado y con pendientes muy pronunciadas.

En el camino que cruzaba la Sierra Madre por el norte se continuaron realizando obras¹⁹¹ para mantener la circulación de carretas de mulas, carros de bueyes y arrieros.¹⁹² Aun cuando esta vía parece haber sido la más importante para el comercio de larga distancia entre el puerto y la capital, presentaba el obstáculo del río de la Veracruz, el cual tenía que cruzarse en barcas, con grandes riesgos y pérdida de tiempo. Esta situación pudo haber orientado parte del tráfico de larga distancia al camino de Orizaba.

CONCLUSIONES

En los primeros años de la década de 1530 el Cabildo de la ciudad de México recurrió al trabajo colectivo de los naturales para abrir los caminos que conectaban las ciudades de México y Puebla, y a estas con el puerto de la Veracruz.

La vía que enlazó la ciudad de México con dicho puerto se basó en la ruta que se seguía en el México antiguo por el norte de la Sierra Madre. Sólo tenemos algunos indicios sobre la forma en que los cabildos de México, Puebla y la Veracruz pudieron haber financiado dicha obra.

¹⁸⁹ “Advertimientos generales que el conde de Monterrey dejó al marqués de Montesclaros. 28 de marzo de 1604”, en Hanke, *Virreyes*, 1976, t. II, pp. 197-198.

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 198. En 1621 se revocaron los nombramientos hechos a los jueces de Caminos, por lo que su cuidado y aderezo quedó a cargo de los corregidores de cada jurisdicción. Auto acordado y de gobierno de 19 de abril de 1621, en “Recopilación de algunos mandamientos y ordenanzas del gobierno de esta Nueva España”, en Ventura, *Recopilación*, 1991, t. I, f. 14.

¹⁹¹ En 1599 se proporcionó el servicio de algunos indios para hacer las reparaciones de la venta del Lencero. “Para que el alcalde mayor de Xalapa...”, en Zavala y Castelo, *Fuentes*, 1980, t. IV, p. 289.

¹⁹² En el *Índice del Archivo Notarial de Xalapa* aparecen numerosas referencias relativas a los carros que eran tirados por gran número de mulas. Bermúdez, *Índice*, 1991.

Estas facilitaron el tránsito de la arriería y las carretas rústicas jaladas por bueyes, junto con el empleo de cargadores indígenas. Al parecer, el empleo de tamemes predominó debido a que su trabajo era gratuito o sumamente barato en oposición al elevado precio que entonces tenían los animales, en razón de su escasez. Los indios hicieron posible el transporte de objetos voluminosos que se requerían para las labores en las minas y los ingenios.

Cuando la explotación minera se transformó en la producción económica dominante en Nueva España, se presentó una expansión notable de los intercambios. Ante el creciente tráfico de mercancías, el Cabildo de México promovió la transformación del camino a la Veracruz en una vía que diera acceso a carretas tiradas por mulas, las cuales tenían gran capacidad de carga y eran más rápidas que las recuas y los carros de bueyes.

En esta forma se favoreció el abasto de la industria minera y se incrementó la velocidad de circulación de las mercancías, en particular de los metales preciosos que se extraían para la metrópoli. Esta obra fue realizada con el repartimiento de trabajo indígena, sin embargo, no sabemos con qué fondos se solventaron la mayor parte de los gastos.

El camino de Orizaba muestra cómo se aprovecharon las rutas del México antiguo para mantener la circulación de los productos autóctonos, entre los que destacan los tintes que se elaboraban en la Mixteca, Oaxaca y Guatemala. La vía que se dirigía por el sur de la Sierra Madre fue abierta para la arriería en función de los intereses regionales de los empresarios de Orizaba y Puebla, los cuales estaban relacionados, fundamentalmente, con la comercialización de azúcar, trigo y harina. El camino de Orizaba conectaba San Juan de Ulúa con las ciudades de México y Puebla, que eran los principales centros de redistribución de mercancías del virreinato, además, en él convergían las vías que enlazaban con el oriente, sur y sureste de Nueva España, Guatemala y el puerto de Huatulco, a través del cual se comerciaba con las posesiones hispanas del Pacífico.

Los circuitos mercantiles mencionados adquirieron mayor dinamismo a fines del siglo XVI, como consecuencia de la expansión de la demanda de los centros mineros, los ingenios y las poblaciones, así como de la economía europea y otras colonias.

Como se contaba con el camino de la Veracruz, la administración real se ocupó de hacer accesible la vía de Orizaba al tránsito de carros hasta la década de 1570. La construcción del camino nuevo formó parte del proyecto del traslado del puerto de la Veracruz a San Juan de Ulúa, a causa de los problemas que ocasionaba el clima malsano del primero, la peligrosa travesía que implicaba la descarga de la flota y el complicado

paso del río de la Veracruz. Al parecer, la primera parte del camino se realizó con el respaldo de los intereses mercantiles de las regiones que articulaba; sin embargo, el financiamiento del tramo que iba del pueblo de Acultzingo a San Juan de Ulúa resultó problemático debido al costo elevado, porque parte del territorio era abrupto y escarpado y escaseaban los trabajadores. El interés del monarca en agilizar el transporte entre el puerto y la ciudad de México condujo a gravar a los indios para financiarlo, a pesar de las objeciones del virrey Velasco y de las órdenes religiosas. Finalmente, unos dueños de carros, probablemente vecinos de Puebla, concluyeron el camino a un costo moderado. A principios del siglo XVII había dos vías que conectaban las ciudades de México y Puebla con el puerto del Golfo, que también hacía posible un intenso comercio interregional. Al respecto habría que investigar cuál de las dos vías fue más empleada.

ARCHIVOS

AHNM	Archivo Histórico Nacional de Madrid.
AGN	Archivo General de la Nación.
AHH	Archivo Histórico de Hacienda.
ANO	Archivo de Notarías de Orizaba.

BIBLIOGRAFÍA

- ACUÑA, RENÉ (ed.), *Relaciones geográficas del siglo XVI: Tlaxcala*, México, UNAM, 1985.
- AGUIRRE BELTRÁN, GONZALO, *El señorío de Cuauhtochco. Luchas agrarias en México durante el virreinato*, México, Universidad Veracruzana/Instituto Nacional Indigenista/Gobierno del Estado de Veracruz/FCE, 1991.
- , *Cuatro nobles titulados en contienda por la tierra*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1995.
- ARRÓNIZ, JOAQUÍN, *Ensayo de una historia de Orizaba*, México, Editorial Citlaltépetl 1980.
- ASSADOURIAN, CARLOS SEMPAT, “La organización económica espacial del sistema colonial” en *El sistema de la economía colonial. El mercado interior regiones y espacio económico*, México, Editorial Nueva Imagen, 1983, pp. 255-307.
- , “La despoblación indígena en Perú y Nueva España durante el siglo XVI y la formación de la economía colonial”, *Historia Mexicana*, vol. XXXVIII, núm. 3 (151), enero-marzo de 1989.
- BAKEWELL, P. J., *Minería y sociedad en el México colonial. Zacatecas (1546-1700)*, México, FCE, 1976.

- BAZANT, JAN, "Evolución de la industria textil poblana (1544-1845)", *Historia Mexicana*, vol. XIII, núm. 4 (52), abril-junio de 1964.
- BERMÚDEZ, GILBERTO, *Índice del Archivo Notarial de Jalapa, siglo XVI*, Jalapa, H. Ayuntamiento de Jalapa, 1991.
- BORAH WOODROW, WILSON, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Mexicano del Comercio Exterior, 1975.
- BOYD-BOWMAN, METER, "La emigración peninsular a América, 1529-1539", *Historia Mexicana*, vol. XIII, núm. 2 (50), octubre-diciembre de 1963, pp. 165-192.
- BRAUDEL, FERNAND, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, t. I, *Las estructuras de lo cotidiano: lo posible y lo imposible*, Madrid, Alianza Editorial, 1984.
- BUSTOS, GERARDO, *Libro de las descripciones. Sobre la visión geográfica de la península de Yucatán en textos españoles del siglo XVI*, México, IIF-UNAM, 1988.
- CALDERÓN QUIJANO, JOSÉ ANTONIO, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Madrid, Gobierno del Estado de La Veracruz/CSIC/Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1984.
- CALVO, THOMAS, *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara/Centre Français d'Études Mexicaines et Centroaméricaines, 1997.
- CARANDE, RAMÓN, *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, Crítica, 1990.
- CARROLL PATRICK, JAMES, "Mexican Society in Transition. The Blacks in Veracruz, 1750-1830", tesis doctoral, Austin, University of Texas, 1975.
- CHEVALIER, FRANÇOIS, *La formación de los latifundios en México*, México, FCE, 1976.
- CIUDAD REAL, ANTONIO DE, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*, México, UNAM, 1993.
- CORRAL, MIGUEL DEL, *La costa de sotavento, 1777*, México, Editorial Citlaltépetl, 1963.
- CRESPO, HORACIO (dir.), *Historia del azúcar en México*, México, Azúcar S. A./FCE, 1988, 2 tt.
- Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía de México*, México, Editorial Porrúa, 1986, t. III.
- DRIEVER, STEVEN, "The Veracruz-Mexico City Routes in the Sixteenth Century and the Study of Pre-Industrial Transport in Historical Geography", *Geografía y Desarrollo. Revista del Colegio Mexicano de Geografía*, año 6, vol. extraordinario, núm. 12, 1995, México.
- ELLIOT, JOHN H., "España y América en los siglos XVI y XVII" en LESLIE BETHELL (ed.), *Historia de América Latina, América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Barcelona, Crítica, 1990.
- FLORESCANO, SERGIO, *El camino México-Veracruz en la época colonial*, México, Universidad Veracruzana, 1987.
- GARCÍA-ABASOLO, ANTONIO, *Martín Enríquez y la reforma de 1568 en Nueva España*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1983.
- GARCÍA-FUENTES, LUTGARDO, *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1997.

- GARCÍA DE LEÓN, ANTONIO, "Contrabando y comercio de rescate en el Veracruz del siglo XVII" en CARMEN YUSTE (coord.), *Comercio marítimo colonial: nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México, INAH, 1997, pp. 9-33.
- , *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004.
- GARCÍA MÁRQUEZ, AGUSTÍN, *La provincia de Cuauhtochco, 1450-1524 (El dominio azteca y la conquista española en la región de Córdoba Orizaba)*, México, Grupo Cultural Mendocino, 1994.
- , "La gran hambruna de uno conejo: crisis agrícola y conquista de Cotaxtla, 1450-1463", *Quintas Jornadas de Etnohistoria*, México, ENAH, septiembre de 1998 (mimeografiado).
- GARCÍA MARTÍNEZ, BERNARDO, *El marquesado del Valle. Tres siglos de régimen señorial en Nueva España*, México, CEH-COLMEX, 1969.
- , *Los pueblos de la sierra. El poder y el espacio entre los indios del norte de Puebla hasta 1700*, México, COLMEX, 1987.
- GARNER, RICHARD, "Long-Term Silver Mining in Spanish America: A Comparative Analisis of Peru and Mexico", *American Historical Review*, t. 93, núm. 4, 1998, pp. 898-935.
- GERHARD, METER, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, México, Instituto de Geografía-UNAM, 1986.
- GIBSON, CHARLES, *Los aztecas bajo el dominio español, 1519-1810*, México, Siglo XXI, 1996.
- GÓMEZ DE CERVANTES, GONZALO, *La vida económica y social de Nueva España al finalizar el siglo XVI*, pról. y notas de Alberto María Carreño, México, Antigua Librería Robredo, de José Porrúa e Hijos, 1944.
- HANKE, LEWIS (ed.), *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la casa de Austria*, Madrid, Atlas, 1976-1978 (Biblioteca de Autores Españoles, 273-277).
- HARING, CLARENCE H., *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, FCE, 1984 (1a. ed. en inglés 1918).
- HASSIG, ROSS, *Comercio, tributo y transportes. La economía política del valle de México en el siglo XVI*, México, Alianza Editorial, 1990.
- HOBERMAN, LOUISA SCHELL, *Mexico's Merchant Elite, 1590-1660. Silver, State and Society*, Durham, Duke University Press, 1991.
- KELLENBENZ, H., *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*, Salamanca, Junta de Castilla y León, 2000.
- LEE, RAYMOND L., "Cochineal Production and Trade in New Spain to 1600", *The Americas*, núm. 4, abril de 1948, pp. 449-473.
- LÓPEZ DE VELASCO, JUAN, *Geografía y descripción universal de las Indias*, Madrid, Ediciones Atlas, 1971 (Biblioteca de Autores Españoles 248).
- LÓPEZ ZEA, LEOPOLDO DANIEL, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, México, FFyL-UNAM, 2003.
- LORENZO SANZ, EUFEMIO, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1979.

- LYNCH, JOHN, *Los Austrias (1516-1598)*, Barcelona, Península, 1993.
- MARTÍNEZ, MA. DEL PILAR, *La génesis del crédito colonial, ciudad de México, siglo XVI*, México, IIH-UNAM, 2001.
- MIER Y TERÁN ROCHA, LUCÍA, *La primera traza de la ciudad de México 1524-1535*, México, FCE, 2005.
- MIRANDA FLORES, FERNANDO y ANNICK DANEELS, "Regionalismo cultural en el valle del río Atoyac" en CARLOS SERRANO SÁNCHEZ (ed.), *Contribuciones a la historia prehispánica de la región de Orizaba-Córdoba*, México, IIA-UNAM/H. Ayuntamiento de Orizaba, 1998.
- MOHAR, LUZ MARÍA, "Trabajo tributario y consumo suntuario en el México antiguo" en GLORIA ARTÉS ESPRIU *et. al.*, *Trabajo y sociedad en la historia de México. Siglos XVI-XVII*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1992.
- , "Tlacuilos y escribanos: el algodón y las mantas en el siglo XVI", *Revista Mexicana de Estudios Antropológicos*, t. XL, 1994.
- MONCADA, OMAR, "Miguel Constanzó y el reconocimiento geográfico de la costa de Veracruz de 1797", *Suplemento del Anuario de Estudios Americanos*, separata del t. XLIX, núm. 2, 1993, Sevilla.
- MORENO TOSCANO, ALEJANDRA y ENRIQUE FLORESCANO, *El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla, 1977.
- MOTA Y ESCOBAR, ALONSO DE LA, *Memoriales del obispo de Tlaxcala. Un recorrido por el centro de México a principios del siglo XVII*, intr. y notas de Alba González Jácome, México, SEP, 1987.
- MOTOLINÍA, FRAY TORIBIO DE, *Historia de los indios de la Nueva España*, México, Porrúa, 1995.
- NAREDO, JOSÉ MARÍA, *Estudio geográfico, histórico y estadístico del cantón de la ciudad de Orizaba*, Orizaba, Imprenta del Hospicio, 1898.
- OTTE, ENRIQUE, *Cartas privadas de emigrantes a Indias 1540-1616*, México, FCE, 1993.
- PASO Y TRONCOSO, FRANCISCO DEL (recopilador), *Epistolario de Nueva España, 1505-1818*, México, Antigua Librería Robledo, Porrúa, 1939.
- PASTOR, RODOLFO, "El repartimiento de mercancías y los alcaldes mayores novohispanos: un sistema de explotación, de sus orígenes a la crisis de 1810" en BORAH WOODROW (coord.), *El gobierno provincial en la Nueva España, 1570-1787*, México, UNAM, 1985.
- PIERSON, PETER, *Felipe II de España*, México, FCE, 1984.
- POWEL, PHILIP W., *La guerra chichimeca (1550-1600)*, México, FCE/SEP, 1984 (Lecturas Mexicanas 52).
- REES, PETER, *Transporte y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, México, SEP, 1976.
- RINGROSE, DAVID, *Imperio y península. Ensayos sobre historia económica de España, (siglos XVI-XIX)*, Madrid, Siglo XXI, 1987.

- ROMANO, RUGGIERO, *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII*, México, FCE/Fideicomiso Historia de las Américas, 2004.
- ROMERO, MARÍA DE LOS ÁNGELES, *Economía y vida de los españoles en la Mixteca Alta: 1519-1720*, México, INAH/Gobierno del Estado de Oaxaca, 1990 (Colección Regiones de México).
- , “Evolución económica de la Mixteca Alta (siglo XVII)” en MARCUS C. WINTER, *Lecturas históricas del estado de Oaxaca*, vol. II, *Época colonial*, México, INAH/Gobierno del Estado de Oaxaca, 1990 (Colección Regiones de México).
- , “Comercio y crédito: la relación entre la Mixteca Alta y la ciudad de Puebla en el siglo XVII”, *La ciudad y el campo en la historia de México. Memoria de la VII Reunión de Historiadores Mexicanos y Norteamericanos*, México, IIH-UNAM, 1992, t. II, pp. 467-472.
- RUIZ MEDRANO, ETHELIA, “Los funcionarios coloniales en México como empresarios. El primer virrey Antonio de Mendoza (1535-1550)” en Carmen Castañeda (coord.), *Círculos de poder en la Nueva España*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Editorial Porrúa, 1998.
- SÁNCHEZ BELLA, ISMAEL, *La organización financiera de las Indias (siglo XVI)*, México, Escuela Libre de Derecho/Fondo para la Difusión del Derecho Mexicano, 1990.
- SEGURA, VICENTE, *Apuntes para la estadística del departamento de Orizaba*, Jalapa, Oficina del Gobierno por Aburto y Blanco, 1831.
- STUDNICKI-GIZBERT, DAVIKEN, “From Agents to Consulado: Commercial Networks in Colonial Mexico, 1520-1590 and Beyond”, *Anuario de Estudios Americanos*, vol. LVII, núm. 1, 2000, pp. 41-68.
- TORRE VILLAR, ERNESTO DE LA (estudio preliminar, coord., bibliografía y notas), *Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos*, México, Editorial Porrúa, 1991.
- VALLE PAVÓN, GUILLERMINA DEL, *El camino México-Puebla-Veracruz. Comercio poblano y pugnas entre mercaderes a fines de la época colonial*, México, Secretaría de Gobernación/AGN/Gobierno del Estado de Puebla, 1992.
- , “El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795” en LEONOR LUDLOW y JORGE SILVA (coords.), *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno*, México, Instituto Mora/IIH-UNAM, 1993.
- , “Expansión de la economía mercantil y creación del Consulado de México”, *Historia Mexicana*, vol. LI, núm. 3 (202), enero-marzo de 2002, pp. 517-557.
- , “Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio Pacífico en Nueva España, 1550-1620”, *Revista de Historia Económica*, núm. extraordinario, *La economía en tiempos de don Quijote*, vol. XXIII, 2005, pp. 213-240.
- VAN YOUNG, ERIC, “A modo de conclusión: el siglo paradójico”, *Empresarios, indios y estado. Perfil de la economía mexicana (siglo XVIII)*, México, Universidad Iberoamericana, 1992.
- VENTURA BELEÑA, EUSEBIO, *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala de Crimen de esta Nueva España*, pról. de María del Refugio González, México, IJ-UNAM, 1991, 2 vols.

- WILLIAMS GARCÍA, ROBERT, "Por el valle de Orizaba. La ruta de los embajadores de Moctezuma" en *Búsquedas y hallazgos. Estudios antropológicos en homenaje a Johana Faulhaber*, México, IIA-UNAM, 1995.
- YUN CASALILLA, B., "El siglo de la hegemonía castellana (1450-1590)" en FRANCISCO COMÍN, MAURO HERNANDEZ y ENRIQUE LLOPIS (eds.), *Manual de historia económica de España, siglos XIII-XX*, Barcelona, Crítica, 2002, pp. 51-84.
- ZAVALA, SILVIO, *Asientos de la gobernación de Nueva España*, México, AGN, 1982.
- , *El servicio personal de los indios en la Nueva España*, México, COLMEX/El Colegio Nacional, 1984, 1985 y 1987, tt. I-III, respectivamente.
- y MARÍA CASTELO (recopiladores), *Fuentes para la historia del trabajo en la Nueva España*, México, Centro de Estudios Históricos del Movimiento Obrero Mexicano, 1980.