

Camino real y carrera larga

La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII

Clara Elena Suárez Argüello



Clara Elena Suárez Argüello

Camino real y carrera larga

La arriería en la Nueva España
durante el siglo XVIII



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y
ESTUDIOS SUPERIORES EN
ANTROPOLOGÍA SOCIAL
BIBLIOTECA**



Suárez Argüello, Clara Elena.
Camino real y carrera larga.
La arriería en la Nueva España durante
el siglo XVIII / Clara Elena Suárez
Argüello. -- México : CIESAS, 1996.

p. 385: tbs. ; 22 cm. --
Incluye Bibliografía
ISBN 968-496-325-4

1. Arriería, 2. Transportes - Mé-
xico - Historia- Siglo XVIII. 3. Ta-
baco - 4. Transporte - México - Siglo
XVIII. 4. México- Comercio - Histo-
ria - Siglo XVIII.

ción al cuidado de Jesús J. García G.
ño de portada: Luis Andrade, sobre el cuadro
d'ouard Pingret, *Arriero*, óleo/papel,
29 cm, colección: Banco Nacional de México.
grafía de Rafael Doniz

edición: 1997

ro de Investigaciones y Estudios
res en Antropología Social
es de la Casa Chata
y Matamoros s/n, Tlalpan
Postal 14000, México, D. F.

496-325-4

Índice

Prefacio	11
Introducción	13
La historiografía contemporánea y el problema del mercado novohispano	13
Planteamiento del problema	31
Las fuentes	34
Estructura del trabajo	37
Notas	40
I. Organización de la arriería	43
Organización del trabajo en la arriería	43
Composición de las recuas	48
Adquisición de las mulas	56
Empaque, transporte y almacenamiento de las mercancías novohispanas. Algunos ejemplos	63
Notas	67
II. Funcionamiento y mecanismos del transporte	71
Características del tráfico	71
Las formas de contratación	81
La libertad de contratación, la intervención del Estado y los embargos de mulas	89
El universo del transporte de carga novohispano	97
Notas	111
III. Redes y rutas del transporte del Real Estanco del Tabaco	115
La distribución del Real Estanco del Tabaco	115
Algunos circuitos mercantiles del Estanco del Tabaco novohispano	134
El origen de los arrieros y las rutas	157
Notas	161
IV. El costo de los fletes novohispanos	163
Algunas consideraciones	163
El costo del flete en algunas mercancías	165

Perspectiva de la época	167
Factores que intervienen en la fijación del flete	170
Metodología	175
El costo de los fletes	177
Algunas comparaciones con relación al costo de los fletes	180
Notas	187
V. El mundo social del arriero	189
La arriería en los pueblos novohispanos	189
Pueblos de arrieros	194
Los dueños de recuas	208
Los grandes empresarios del transporte	211
Lazos familiares y sociales entre arrieros	217
Notas	222
Conclusiones	225
Biblio-hemerografía	235
Anexos	253
Apéndice I	285
Apéndice II	351

A la memoria de Roberto

Prefacio

Poco se sabe de la arriería novohispana; dadas las particularidades que generó, la temática ha sido manejada a un nivel de peculiaridad o de folclor, pero no como problema de estudio para profundizar en el conocimiento de la economía y la sociedad. Aquí se realiza el estudio de la organización del transporte, sus especificidades y la complejidad alcanzada en su organización en la segunda mitad del siglo XVIII. Si bien el establecimiento de la arriería fue un fenómeno que se dio de manera paulatina, con el tiempo alcanzó una gran eficiencia y operatividad.

Generalmente, los estudios sobre la economía y sociedad novohispana reconocen la importancia del transporte, sobre todo en un territorio con accidentes geográficos tan marcados como las sierras que atraviesan el país y en el que no existen grandes posibilidades de transporte fluvial. A pesar de que se ha reconocido la relevancia del tema, hasta ahora son escasas las investigaciones que lo abordan. La respuesta a esta paradoja radica, seguramente, en que el transporte, al ser un servicio, no ha generado documentación por sí mismo, lo que dificulta aprehender materiales al respecto.

El transporte no aparece con un cuerpo documental autónomo en las fuentes coloniales; puede abordarse en función del producto o mercancía que se transporta. Su existencia depende del traslado de determinados bienes, lo que propicia que muchas de sus especificidades sean impuestas por el tipo de carga. Por ello, los registros en los archivos quedan condicionados, en buena medida, a menciones sólo cuando representó un problema a resolver.

Para el historiador ésta es una complicación metodológica; no es posible estudiar el transporte por sí mismo. Se precisa ubicarlo en un contexto más amplio; primeramente en lo que significa el intercambio de bienes, la circulación de mercancías y el contexto del comercio; posteriormente, estudiarlo en función de los circuitos que se establecen en virtud del traslado de las diversas mercancías. Cada una de ellas organiza circuitos diferentes, determinados por su producción y consumo y que es necesario reconstruir a pesar de la dificultad que entraña por la escasez y dispersión de los

documentos. Comprendo que es una tarea a largo plazo, pues el análisis de cada circuito implica ubicar el contexto completo de dónde y cómo se dio la producción, así como su consumo; por ello, la presente investigación se centrará en un producto y su distribución, es decir, en un primer acercamiento al intercambio a partir de una mercancía: el tabaco.

Es común afirmar que el transporte de carga era ineficiente, pero no se ha estudiado en detalle el sistema de transporte. Por esto, la presente investigación parte de saber si el trabajo de los arrieros y su organización eran simples y rudimentarios, o más bien se trataba de una organización compleja y sofisticada. Cabe también interrogar si existió una especialización en este sector. Responder a estas preocupaciones nos ha llevado a tratar de entender los términos en que se daba la arriería en la Nueva España, averiguar las características de su organización, y si ésta existía, cómo se manifestaba. Creemos que ante el abrumador planteamiento de algunos estudios que mencionan al transporte novohispano como ineficiente, se debe entender en qué términos se encontraba estructurado.

En el curso de los varios años de investigación he recibido muchos ánimos y confianza en la trascendencia del tema. Quiero destacar que este trabajo se pudo realizar gracias al respaldo del Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS) y de su entonces directora, la Dra. Teresa Rojas Rabiela; la colaboración tanto del personal administrativo como académico contó, en buena medida, para su culminación. El Departamento de Cómputo del CIESAS y en particular a Lourdes Llorente y Angélica Guzmán, me apoyó en todo momento.

Debo hacer especial mención a los compañeros del área I: "Procesos históricos en el medio rural" del CIESAS, por las lecturas de mis manuscritos y los comentarios que vertieron. Al Dr. Manuel Miño Grijalva por su dirección y paciencia en el largo tiempo de la redacción. Una mención especial a la maestra Gloria Artís por sus atinadas críticas, y una deuda intelectual para la doctora Brígida Von Mentz, por su ircomparable apoyo y ayuda durante este tiempo para la realización del texto. A Luz Elena Galván, por los ánimos dados en todo momento. A mi cuñado Sergio Fernández Bravo, por el soporte prestado en la corrección de estilo. Mi gratitud a mi esposo por infundirme ánimos y optimismo para seguir adelante.

Esta investigación pudo fructificar gracias a estos apoyos; no obstante, la responsabilidad de las ideas aquí vertidas son plenamente mías.

Introducción

La historiografía contemporánea y el problema del mercado novohispano

La historiografía novohispana ha sostenido que los caminos eran malos y el comercio era limitado, lo cual implica un movimiento de mercancías prácticamente inexistente; en consecuencia, las regiones estaban desarticuladas entre sí. Sin embargo, no se conoce a fondo la red de caminos para argumentar si existe o no esa desarticulación. Por ello partimos de la preocupación de saber si existía una articulación entre las distintas regiones del territorio novohispano, o en realidad la difícil geografía impedía tal articulación.

En la historiografía contemporánea mexicana pueden señalarse dos corrientes de pensamiento en torno al mercado colonial: la primera considera como determinante el papel que jugó la plata, pero la articula directamente con el exterior, sin considerar el dinamismo que dicha producción y su circulación propicia en el mismo territorio y los efectos de largo alcance que ello tiene para el mundo novohispano; mejor dicho esta línea considera que el proceso que se da al interior del territorio es de estancamiento o se considera al espacio minero como un enclave. La otra corriente, si bien acepta que el mineral argentífero es el factor dinamizador de la economía, y que éste fue el medio de articulación con el exterior, trata de considerar las consecuencias que tuvo a nivel interno, los efectos dinámicos de la producción y circulación de la plata, y cuál fue el proceso de conformación y desarrollo de esta economía.

El análisis del mercado novohispano es una tarea larga y compleja, conformada por una multiplicidad de factores, pero considero importante, aunque se haga de breve manera, presentar las diversas propuestas con relación a su funcionamiento.

...mas considera que el mercado novohispano estaba frenado por las grandes distancias, los malos caminos, los altos fletes y una política comercial que no permitía la salida de excedentes más allá de los límites regionales (Florescano, 1986:85-109). Se maneja la existencia de un reducido mercado interno, pues las diversas regiones no se encontraban articuladas, sino directamente con el exterior (Moreno Toscano y Florescano, 1977).

Para explicar la diferencia de productividad, en 1800, entre México y Estados Unidos, los transportes inadecuados se plantean como uno de los principales obstáculos. La economía dependía del transporte por tierra, y la topografía no era la más adecuada (Coatsworth, 1990:80-109).

La discusión medular plantea que había un conjunto de mercados locales o regionales de acuerdo al tipo de demanda comercial. Por su volumen y por una mayor interconexión en ciertas mercancías destacaban los mercados de centros urbanos como los de la Ciudad de México o de centros mineros importantes. No había un mercado unificado territorialmente por la falta de elaboración de precios equivalentes —esto es, precios similares en todo el territorio—, además de que las mercancías no llegaban a todos los habitantes, debido a la falta de incorporación a este mercado de la mayoría de las capas de la población (Chiaromonte, 1983:206-210). Se considera que el comercio novohispano era un fenómeno periódico que funcionaba por medio de mercados semanales o mensuales, o ferias anuales (Carrera, s.f.:162-192).

Eric Van Young (1988:206-231) señala al XVIII como “el siglo paradójico” y plantea un mercado interno novohispano desarticulado, no obstante que el crecimiento económico se vincula a una prosperidad aparentemente generalizada, y que se fundamenta en el incremento de la producción argentífera, el explosivo crecimiento demográfico, las reformas borbónicas y la mayor integración al mercado mundial.

La presión inflacionaria, los problemas estructurales que mermaron el poder adquisitivo de la fuerza de trabajo fueron problemas que llevaron a la segmentación espacial de la economía colonial. Van Young sugiere como más adecuado el análisis de micro-economías, su lógica interna e interrelaciones, que el planteamiento que parte del mercado dando todo el peso a la oferta y la demanda. Considera que el factor más dinámico de la economía fueron las grandes ciudades al propiciar la demanda, ya que la fuerza de trabajo utilizada en la minería fue poco significativa. Para sostener su hipótesis de que tanto los mercados regionales como el nacional eran débiles, plantea que había pocos compradores y pocos

vendedores, y que muchos productos no se comercializaron. Adulce, también, la compulsión que generaba el repartimiento tanto de mercancías como de fuerza de trabajo, el énfasis puesto en la producción de subsistencia, los precios heterogéneos y un comercio a larga distancia limitado a artículos de alto valor por unidad, así como a patrones comerciales que mostraban una baja intensidad en las importaciones.

La polémica sobre la existencia o ausencia de un mercado interno novohispano sigue viva. Estudios recientes tratan el problema, con base en nuevos datos surgidos de investigaciones, por análisis de la bibliografía o por cálculos estadísticos referentes a la productividad del período con las derivaciones correspondientes.

Existe una estrecha relación entre el desarrollo de la economía novohispana con las reformas borbónicas, aunque en los últimos tiempos el crecimiento de la economía es severamente cuestionado. Así, los Salvucci no se encuentran a favor de que la minería condujo a la economía colonial tardía. Respecto a los mercados, concluyen que eran fragmentados y locales, que sus imperfecciones fueron persistentes y que el sistema de precios existió sólo en forma rudimentaria (Salvucci, 1987:67-89).

En estudios posteriores Van Young explica que en las regiones novohispanas se daba un “efecto de iceberg”, en donde sólo la punta de la economía regional lograba un nexo comercial más amplio, mientras que el resto producía, consumía y comerciaba sólo a nivel intrarregional, llegando casi a la no comercialización; lo que implica por un lado una integración horizontal o espacial débil, que se relacionaba directamente con la articulación sociopolítica o vertical, dando como resultado una baja división del trabajo; aunque no deja de reconocer la división que se da en los centros mineros y administrativos (Van Young, 1991:121-122).

Se compara a la Nueva España con los mercados existentes en Europa, donde pudo existir un mercado integrado por la relativa infraestructura desarrollada y favorables condiciones geográficas; y se habla del transporte rápido y barato en los ríos, canales, mar, caminos pavimentados, buenas carretas y carros, contra “un severo clima, una topografía difícil, pobreza de caminos pavimentados y la falta de buenas vías acuáticas”. Una de las características más importantes de un mercado integrado es un intercambio intensivo de mercancías básicas entre regiones diferentes, nivelándose las diferencias de precios, situación que no parece suceder en la Nueva España. Se señala como responsable al comercio forzado —“el repartimiento”— y el elevado costo del transporte (Ouweneel y Bijleveld, 1989:479-530). En respuesta a este planteamiento, Da-

Brading (1989:531-538) señala que había un traslape considerable entre Michoacán, El Bajío y Jalisco, y que de esta área se despachaban bienes hacia el norte, como textiles domésticos, ganado, tabaco y azúcar. El ganado lanar era manejado desde Coahuila para su matanza en la Ciudad de México, y la ropa de algodón desde Puebla era comprada en Saltillo, indicando la extensión del intercambio entre regiones. La industria del flete en Nueva España, la que usaba miles de mulas que acarrecaban bienes a través del país, fue significativa en la economía —aunque es una rama escasamente estudiada (Brading, 1989:531-538).

Richard L. Garner, estudioso también de la economía colonial, basado en sus propios estudios y en una amplia bibliografía colonial, deduce una serie de estadísticas que lo llevan a concluir que el apogeo que se observa en la Nueva España es más que nada aparente, y respecto al mercado considera que son una serie de sistemas de intercambio traslapados local y regionalmente, que en lo mejor constituyen un mercado colonial integrado débilmente. Aduce que hubo un crecimiento en la economía mexicana en el siglo XVIII, pero que fue más extensivo que intensivo. Gracias a ello se dio un clima económico cambiante que arrastró mercados locales y regionales, lo cual permitió que un sistema económico más integrado empezara a emerger. También señala que la agricultura, a pesar de sus avances, fue altamente resistente al cambio, y habla de una modesta alza de precios durante el siglo, si bien más acusada a partir de 1780. Menciona que los mercados locales se orientaron, fundamentalmente, para productos de subsistencia y mercancías domésticas básicas, aunque hubo algunos mercados especializados. Sin embargo, dice que los costos de transacción fueron muy altos, lo que desalentó el crecimiento de mercados diversificados. Si bien considera que la minería fue el corazón económico, no necesariamente ayudó a diversificar la economía con una estructura de mercado más diferenciada.

Hace hincapié en que las economías regionales estuvieron sujetas a la influencia de una amplia tubería comercial desde el centro a la periferia a través del Consulado de la Ciudad de México hacia Europa o Asia, y al resto del mundo; tubería que tuvo una corriente interna por la transferencia de plata o cochinilla a la capital o a los puertos, y que además era utilizada tanto para los productos europeos, como para el cacao de Venezuela, las especies de Asia, el piloncillo del sur de México o las bebidas alcohólicas del norte. Destaca el importante papel que jugaron los comerciantes y señala cómo el Estado permitió la formación de tres consulados, lo que generó un clima más competitivo, pero con un motor de creci-

miento localizado del otro lado del Atlántico, más que en la economía mexicana.

Es importante subrayar que a pesar del crecimiento tanto nominal como real en el siglo XVIII, no se logró ningún desarrollo. Entre más y más plata era exportada, menos permanecía para circular en la economía doméstica o para ser invertida en nuevos negocios. Concluye que México, al finalizar el periodo colonial e iniciar su vida independiente, tuvo serios obstáculos; pues si bien la producción creció constantemente, no ayudó a mejorar los estándares de vida (Garner, 1993:246-258).

Garner ostenta una postura mucho más equilibrada a la de Eric Van Young. Si éste habla de "autarquía regional", el primero reconoce la existencia de mercados de productos de subsistencia, escasez de mercados especializados, pero al fin y al cabo "un mercado débilmente integrado".

Pedro Pérez Herrero trabaja también en torno a la misma problemática, después de su investigación titulada *Plata y libranzas*, se preocupa de cuál fue la situación del México borbónico y qué características se daban a fines del siglo XVIII, planteando cómo se modificó y adecuó el poder de los comerciantes del Consulado de México a las nuevas condiciones impuestas por Carlos III, adquiriendo el control de la circulación de la plata, por medio de diversos mecanismos, como los bancos de plata, los repartimientos de mercancías, el control del mercado interno y el monopolio de las importaciones a través de las ferias. El incremento en la emisión de libranzas a partir de la década de 1780 les permitió tener la necesaria liquidez en sus operaciones y, a la vez, les funcionó como mecanismo de control económico (Pérez Herrero, 1988:269-274). Las libranzas surgieron por la escasez de circulante, pero también por la necesidad de concentrar el dinero. En este punto es donde la investigación necesita detenerse, al considerar que "las casas de conducta" eran el punto de concentración de caudales, al recibir toda la plata para transportarla tanto de los reales mineros como a la casa de moneda y a los puertos para exportarla; esto dio pauta para que estos empresarios del transporte jugaran un papel privilegiado que les permitió la emisión de libranzas y con ello un control económico.

Pérez Herrero rechaza la visión triunfalista del México borbónico, en donde se plantea un acelerado crecimiento que llevó a una mejoría económica producto de la política modernizadora de los Borbones. Considera que interpretar en estos términos proviene del interés de la historiografía ilustrada europea en demostrar que esta política había ocasionado un gran despegue económico segui-

do y difundido a pie juntillas por Alejandro de Humboldt, y manejado posteriormente, en función de sus propios intereses, por los liberales y conservadores. Plantea una rigurosa selección y crítica a las series manejadas, que según los últimos estudios demuestran una realidad diversa a la propuesta, y considera necesario un esquema analítico más complejo que el trazado hasta ahora. Concluye que el éxito borbónico no alcanzó la mencionada "intensidad y mítica", y la fuerza del gobierno metropolitano dependió de la voluntad de las élites locales, y no de su capacidad extractora de beneficios fiscales (Pérez Herrero, 1991a:207-264 y 1992:109-152). Respecto a las diversas formas de integración espacial, propone un cuidadoso análisis de las regiones novohispanas, propone las siguientes premisas: no se puede plantear un modelo interpretativo único, uniforme e invariable para todo el territorio; la potencia de arrastre del sector minero se sustituyó a veces por la concentración urbana y el crecimiento demográfico; a fines del siglo XVIII, el sector minero enfrentó una disminución constante de su rentabilidad ante el aumento de los costos de producción y la disminución del valor de la plata en los mercados internacionales, por lo que la Corona estableció una política proteccionista. Como resultado, parte de la producción agrícola de las antiguas áreas mineras se orientó a mercados más rentables; las relaciones económicas intra e interregionales, por lo que se sabe respecto a ciertas zonas, no se establecían libremente, sino a través de complejos sistemas de dominio y monopolio instrumentados por los comerciantes, como el control de los medios de pago, los canales crediticios y la red de intermediarios; en la segunda mitad del siglo XVIII se produjo una reestructuración que en la composición y comportamiento de los mercados internos aún no se puede definir en todas sus dimensiones, hasta que se tenga un estudio de la variación regional de los precios (Pérez Herrero, 1991b:207-236).

Pérez Herrero tiene la virtud de ubicar el estudio del mercado novohispano en la necesidad de análisis más concienzudos y la consideración de un sinnúmero de variables, en las que no se ha profundizado lo suficiente. Su planteamiento no es simple, sino de relaciones complejas y de diversos niveles. No propone el estudio en términos de circulación o aislamiento, sino en la necesidad de reforzar e introducir diversos elementos. Para él las economías regionales no eran autárquicas, tanto por los impulsos de la capital del virreinato como por impulsos externos que trascendían una mayor o menor influencia a estas unidades. Como él mismo lo dice: es necesario "intentar analizar una realidad a todas luces mucho más compleja y viva" (Ib.:236).

Nuevas perspectivas de investigación han surgido, entre ellas el privilegiar los elementos fiscales y financieros para explicar el éxito o fracaso de las reformas borbónicas, al plantear la hipótesis de que la supervivencia de un régimen político depende, en buena medida, de su solvencia financiera. Se alude a una crisis financiera que llevó al gobierno virreinal a modificar su política fiscal y recurrir a nuevas fuentes de recursos, producto de los gastos que se enfrentaron a partir de 1780 por las guerras internacionales en las que España se vio involucrada. Si bien esta política financiera atañó a toda la población novohispana, la más afectada con las diversas medidas tomadas fue la Iglesia, por lo que su alianza con el Estado empezó a quebrarse. Este análisis permite explicar que dichas medidas y la creciente carga fiscal incitaron el movimiento de independencia (Marichal, 1992:153-186).

El colapso fiscal explica la desintegración —paulatina— del México borbónico. Las nuevas cargas fiscales fueron agotando los diversos fondos y a tomar prestado de diversas instituciones, principalmente religiosas. Las arcas del tesoro se encontraban casi vacías y hubo que enfrentar el levantamiento de Hidalgo con preferencia a cumplir otras obligaciones, como el pago de situados en diversos lugares del Imperio; el problema se hizo más agudo cuando las cajas reales ubicadas en las diversas provincias novohispanas dejaron de enviar sus remesas de caudales al centro; resultó ser fundamental esta ruptura con el resto del país, lo que llevó obligadamente a la desintegración (Te Paske, 1991:123-140).

Estudios con una perspectiva distinta (Sempat, 1983:155-254 y Palerm, 1980:89-124) refuerzan la hipótesis central de esta investigación en el sentido de la integración del mercado; consideran que la mercancía plata provoca un arrastre económico a diferentes regiones, lo que se traduce en una compleja red de comercio que articula a la colonia no sólo con el mercado mundial, sino a nivel interno. El argumento plantea que la estructura económica se basa en uno o más productos dominantes que orientan el crecimiento hacia la metrópoli, pero que en el interior del espacio se genera una especialización regional del trabajo y se estructuran intercambios que engarzan a las regiones en un determinado nivel de participación y desarrollo dentro del conjunto regional. A excepción de la ciudad puerto, la intensidad del intercambio de cada región con otras es absoluta o superior a la intensidad del intercambio con cualquier región externa. Se señala el papel de la metrópoli al intervenir con un sistema de accesos para la comunicación directa con los espacios y para cerrar la entrada a otras potencias europeas (Sempat, 1983: 255-306).

Otro artículo (Miño, 1988:45-88) estudia la circulación de la mercancía textil para mostrar la dimensión y la dinámica del mercado interno, señalando que ni los costos del transporte ni las barreras geográficas fueron suficientes para detener y estrangular la circulación de mercancías. Considera que en el siglo XVIII, particularmente en la segunda mitad, se dio un comercio desarrollado y una integración económica en la que se observa una participación regional importante en el conjunto de las actividades mercantiles; mostrando la contradicción de varios estudios que aceptan que la mercancía extranjera tenía una gran circulación y accedía a los lugares más remotos de la Nueva España, pero no plantean que por la misma razón dicha posibilidad de acceso la tenían las producciones nativas.

Posteriormente, en una exhaustiva revisión bibliográfica, Manuel Miño plantea la necesidad de descubrir la relación de los diversos sectores de la economía que determinaban, directa o indirectamente, el nivel de vida de la población. Concluye que en la Nueva España del siglo XVIII se dio un amplio radio de comercialización que abarcó tanto a las zonas rurales, como a los núcleos urbanos y a los centros mineros ubicados en Tierra Adentro. Por tanto, le parece poco probable el planteamiento de la autarquía económica y la desarticulación, señalando que el desarrollo de los grupos comerciales y el nivel de mercantilización de la economía en la segunda mitad del siglo XVIII e inicios del XIX es evidente. Se pregunta: "¿acaso toda la mercancía que entró por Veracruz y otros puertos de manera creciente, no circuló por el mercado interno colonial?", planteando que dicho mercado fue la base de la protoindustrialización europea y de la industrial posteriormente. Al contrario de planteamientos delineados anteriormente, Miño considera que un amplio porcentaje de la población indígena se encontraba inserta en los circuitos mercantiles coloniales con su propia lógica económica, y ejemplifica con diversos estudios que lo demuestran. Plantea cómo los flujos mercantiles fueron regulados, en muchas ocasiones, por el poder político; sin embargo, tuvieron un alcance diverso en los circuitos interregionales, lo que sugiere una fuerte integración económica. Para él hubo una gran riqueza acumulada a fines de siglo, si bien distribuida desigualmente, con una sociedad rural que se proletarizó, con un incremento del bandillaje, mayor presión por los recursos y alza de precios y caída en los salarios, pero la economía muestra signos de prosperidad, lo que indica un fortalecimiento de las élites locales y regionales; considerando inclusive que el financiamiento de la inestabilidad

de los primeros cincuenta años de vida independiente fue esta fortaleza económica (Miño, 1992:221-260).

Hay que destacar que la formación del mercado interior es un proceso complejo, compuesto por una multiplicidad de variables de diferente tipo y calidad. Si bien consideramos al mercado novohispano, es claro que no tiene las características del mercado actual capitalista, y nos muestra una especificidad propia, donde aparece una demanda, una oferta y precios, pero influidos y afectados por factores como una regulación económica por parte de la Corona Española y otros intereses en juego.

Esta investigación muestra, a través del problema del transporte, comprensión de la integración de este mercado, en donde trataremos de mostrar que con un producto: el tabaco y sus derivados, las regiones económicas se articulan entre sí en mayor o menor medida, y en donde se trata de descubrir, cuantificar y calificar esta integración y el tipo de vínculos que se establecieron.

En general, para Europa, Estados Unidos e inclusive Latinoamérica, existe una amplia y consistente historiografía sobre el transporte y su desarrollo; en México, no obstante, estos estudios no tienen tradición. Para tener una idea más cercana, se plantearán algunas perspectivas de otros territorios.

A este respecto tenemos el trabajo de Luis Miguel Glave (1989) que describe el sistema de transporte en Perú para los siglos XVI y XVII. Con características topográficas también muy acusadas, el transporte presentaba serias dificultades. Sin embargo se dio un sistema de transporte a larga distancia basado, primordialmente, en "carneros de la tierra" (llamas) que para fines del siglo XVIII cambió a la arriería con mulas. En el trabajo se describe que para el establecimiento de dicho transporte hubo la necesidad de caminos y "tambos"; esto es, lugares lo suficientemente abastecidos para atender a los viajeros y transportistas, y que también se hacían responsables de la reparación de los caminos y puentes. A los transportistas con llamas se les denomina "trajinantes" que según cálculos dados por Glave movilizaban de cuatro a seis mil animales cargados con dos botijas de vino de ocho litros cada una. Destaca las transacciones que estas operaciones les permitían realizar, jugando el papel de comerciantes. Así, describe el circuito del vino y también el de la coca que utilizaba el transporte con mulas y después con llamas; para ello se utilizaban entre 25 mil y 50 mil llamas. El planteamiento de Glave nos muestra la articulación de los indígenas en el mercado andino; considera que para fines del siglo XVI había un sistema de intercambios mercantiles profundo y ramificado. Para el Perú, los trabajos que conocemos analizan di-

versas regiones y tocan varios periodos. Por ejemplo, para una época posterior, Nelson Manrique (1983:28-46) describe el importante papel que jugó "el arrieraje" en la articulación de la Sierra Central. También se muestra la importancia de la minería como sector de exportación y su importancia con el transporte, en especial para el Cerro de Pasco o Bajo Perú (Deustua, 1994:1-31). Sonia Pinto, para el siglo XVIII, nos muestra la inserción de Chile en el virreinato del Perú; describe el camino Santiago-Valparaíso y su tráfico, mostrando el movimiento tanto estacional como anual y la cantidad de cargas transportadas (Pinto, 1976).

Coatsworth (1990:178-208) nos señala que antes de los ferrocarriles, en México se dependía casi exclusivamente del transporte terrestre. Menciona que a diferencia de los Estados Unidos y Gran Bretaña, incluso "la Rusia zarista y Colombia", en México no había un sistema de ríos utilizable para su transportación. El transporte de cabotaje no fue relevante, lo que no permitió un ahorro en el costo de los fletes.

Se dice que para 1815, en Estados Unidos, una gran red de caminos cubría al país, y que era usual que estos fueran de "portazgo" o de peaje; de acuerdo a la tradición anglosajona su construcción era responsabilidad de la comunidad, pero fueron edificados por compañías privadas. A pesar de la gran inversión necesaria, también se inicia la construcción de canales para que el transporte interno fuera más efectivo. Fue en las primeras décadas del siglo XIX cuando empieza la fiebre de su construcción; ello hizo que los caminos de peaje cayeran en desuso, pues a la gente no le gustaba pagar muchos derechos, y en ocasiones los evadían. Muchas compañías que construyeron estos caminos, quebraron (Taylor, 1951). En la Gran Bretaña, la construcción de canales se inició en 1765, mientras que en España hubo proyectos para canalizar el Ebro y el Tajo bajo el reinado de Carlos V y Felipe II; a mediados del siglo XVIII se reviven estos proyectos y se plantean algunos nuevos; se trabajaba en las obras, se suspendían y el resultado fueron sobre 300 kilómetros de canales, aunque parece ser que no fueron lo más efectivo pues comenzaban y terminaban en puntos muertos. Había carreteras o calzadas bien construidas, secundadas por caminos que eran senderos locales (Ringrose, 1972). Desde el siglo XVII Francia llevaba la delantera en las carreteras, las que habían sido construidas sólidamente con adoquines y desagües (Derry y Trevor, 1980). También construyó el canal de Languedoc con capital del Rey, y cedió los derechos para su mantenimiento al ingeniero constructor de la obra (Smith, 1958:641-642). Era natural la preferencia del transporte por ríos o canales, ya que la capacidad de

carga era mayor y se alcanzaba una mayor velocidad. A diferencia de un carro que transportaba menos de una tonelada, una barcaza tenía la capacidad de transportar de quince a cien toneladas (Bernard, 1981:294-361). Muy amplia es la literatura del transporte en otros países, pero ahora es importante llamar la atención con relación a los estudios desarrollados en México.

De los pocos trabajos que centran su atención en el transporte se encuentra la perspectiva geográfica de Peter W. Rees (1975:3 y 1976) que explica por qué surgen dos vías alternativas para llegar a Veracruz desde la Ciudad de México. El interés fundamental de comunicación con la metrópoli propicia el surgimiento de un tráfico local e interregional, considerando factores tanto fisiográficos como económicos; queda manifiesta la relación entre cambios agrícolas y presencia de caminos.

También con relación a este camino está el trabajo de Sergio Florescano (1987 y cfr. 1968). Si bien trabaja algunos documentos, no problematiza, y el estudio queda sin contexto.

Algunos artículos realizados por norteamericanos describen principalmente algunas rutas del norte novohispano: abarcan territorios en los que los autores tienen mucho interés (Crosby, 1977; Davis, 1983; McWilliams, 1972:194-195; Tomlinson, s.f.:43-45 y West y Parsons, 1941:406-413). Describen caminos abiertos desde épocas tempranas para el intercambio de mercancías, y señalan las grandes distancias, la dificultad de los caminos y su descripción física. El trabajo de West sobre Parral como distrito minero tiene un capítulo sobre el desarrollo del transporte en esta región norteña (West, 1949:77-91 y Swann, 1982:60-65). Otras investigaciones nos proporcionan el conocimiento de cómo se dio la integración en los territorios norteños, la apertura de caminos y cómo se establecen las rutas comerciales (Bakewell, 1976 y Powell, 1975).

Para la zona central, Tlaxcala es el punto de enfoque de Trautmann (1978:93-97 y 1981:199-220), donde con base en diversas metodologías reconstruye los caminos de esta región en el periodo colonial.

Otros estudios toman a la Nueva España como base; por ejemplo, el de Ortiz Hernán (1968:51-77; 1970a y 1970b), aunque primordialmente basado en bibliografía secundaria, se preocupa por contextualizar el desarrollo del transporte en México. Señala que a fines del periodo colonial existían cincuenta y cinco rutas carreteras y ciento cinco de herradura, con un total aproximado de 27 325 km; en 7 605 de éstos —un 28%— podían transitar carretas, el 72% restante correspondía a caminos para bestias. El trabajo, si

bien basado en fuentes secundarias, aporta una perspectiva integral del transporte a fines del periodo colonial.

Algunos otros artículos se refieren a la apertura de caminos, pero no trabajan con material original, sino repitiendo lo que han dicho otros autores (Del Villar, 1956:20 y Secretaría de Obras Públicas, 1975).

Otros trabajos se dirigen a la arriería en sí misma o a ciertos aspectos de organización en el transporte (Ortiz Vidales, 1929; Juárez, s.f.:30-54; Sánchez, 1984:41-53; Bahena, 1985 y Blázquez, 1984:55-68). Ramón Ma. Serrera en su libro *Guadalajara Ganadera* (1977:170-173) trata sobre la arriería y describe la cría y distribución del ganado mular refiriéndola a la Nueva Galicia y a ámbitos más amplios. Destaca el papel que desempeñaba la arriería a nivel local y comarcal, considerándolo el mecanismo de integración comercial tanto regional como de toda la economía mexicana (*Ib.*:264-268). No obstante considera un estancamiento económico a fines del siglo XVIII por la incapacidad de la arriería de un transporte eficaz, apegándose a lo dicho por David R. Ringrose (1972) sobre la ineptitud del sistema español de transportes para funcionar con la flexibilidad y baratura necesarias para alcanzar los dispersos mercados del interior (Serrera, *op. cit.*:268-272).

Recientemente, parece haber una preocupación mayor por comprender cómo influían el transporte y los caminos en la vida económica novohispana. La participación de los consulados de México y Veracruz se trata en la construcción a fines del periodo colonial del camino México a Veracruz, bien por la ruta de Orizaba y Córdoba o por Jalapa y Perote (Del Valle, 1993:192-210). Últimamente también algunas entidades públicas se han preocupado por sacar publicaciones con relación a los caminos (*Ib.*, 1992). Se caracterizan por una magnífica impresión muchas fotografías y pinturas a colores en un papel de primera. En otro ámbito, acaba de realizarse un coloquio sobre el "Camino Real de Tierra Adentro", en donde la participación consistió en los múltiples y diversos aspectos que constituyen dicho camino.¹

Sobre las ferias novohispanas existe un par de investigaciones pioneras (Rafael Díaz y Carrera, s. f., Stampa, 1953:319-342); allí se describen las características de este sistema de comercialización y, derivado de ello, un transporte con características temporales. Trataremos de determinar si el rasgo de un transporte periódico persiste a fines del siglo XVIII e inicios del XIX. También se mencionan los principales caminos y las rutas comerciales. Otro trabajo destaca la importancia que tuvieron los caballos y mulas en el mundo novohispano (Del Valle, 1943:25-120).

Un trabajo novedoso y sólido que abarca el periodo prehispánico y el siglo XVI, se refiere al transporte que se utilizó en esa época y considera el desarrollo de canales comerciales coexistentes, unos manejados por los indígenas y otros por los españoles (Hassig, 1980:331-333 y 1985). Plantea que tanto arrieros como carreteros fueron más eficientes que los tamemes, pero su expansión no fue uniforme y a este fenómeno se debe gran parte de la fragmentación y regionalización novohispana; la Ciudad de México entra en competencia con otras poblaciones y se asegura su subsistencia por medios coercitivos.

Interesante resulta un estudio comparativo (Ringrose, 1970:30-51) sobre el transporte entre España, Argentina y México, en donde se considera al transporte de carretas como de mayor especialización y se asocia con el desarrollo económico. Se plantea que este transporte se dio en la Nueva España durante el siglo XVI gracias al auge de la producción argéntifera, para decaer en el siguiente siglo, mientras que en España su uso se incrementa durante el siglo XVIII debido al crecimiento de Madrid y a un aumento en la especialización regional de la agricultura y las manufacturas, y en Argentina con el desarrollo de la industria ganadera. Sin embargo, es claro que en el siglo XVIII novohispano hubo un desarrollo económico aunque prevaleció el transporte a lomo de mulas.

Estudios de caso arrojan luz sobre la vida de los arrieros, si bien éstos se nos presentan como extremos. Uno de ellos se desarrolla en el siglo XVII y trata de un arriero que fue perseguido por la Santa Inquisición acusado de bigamia, y que termina como reo en las galeras de Filipinas (Boyer, 1981:421-443), mientras que el otro —en el siglo XVI— logró afianzar cierta posición social y amasar un pequeño capital (Super, 1981:298-310). Por lo mismo, en los capítulos siguientes trataremos de observar la diversidad y amplitud de características de los individuos que participaban en la arriería.

Otras investigaciones, sin ser el transporte el objetivo de estudio, aluden a temas que le están relacionados y arrojan luz para su comprensión. Se nos mencionan grandes empresarios del transporte, que contaban entre sus principales actividades el traslado de plata (Kicza, 1986). Pedro Romero de Terreros, el Conde de Regla, inició su fortuna en la arriería (Ladd, 1984:62). El negocio de transporte, iniciado por su tío, vinculaba las minas del norte con la capital y el puerto de Veracruz; heredó la empresa, y utilizó sus ganancias para prestar ("aviar") a mineros con experiencia. Pero se debe tener claro que estos empresarios se encontraban ubicados en los más elevados estratos sociales, lo que les permitía

incrementar su capitalización y utilizar sus relaciones sociales en los negocios.

Por estudios regionales conocemos la existencia de otro tipo de transportistas, los que se ubican en el común del pueblo (Serrera, *op. cit.*: 191 y Suárez, 1992: 77-145), y que en muchas ocasiones llegaban a tener una posición favorable en sus propias localidades. En los posteriores capítulos se tratará de entender cuáles fueron los caminos para llegar a ello.

¿Qué tan importante era el oficio de arriero? ¿Cuántos individuos se dedicaban a este oficio? Con base en los censos levantados en la Nueva España a fines del siglo XVIII, entre la población económicamente activa, la arriería ocupaba en Guanajuato² al 4.8% de la población; en Puebla al 8.7 (Thompson, 1989: 67) y en Oaxaca a solamente un 0.28%.³ Querétaro, al ser punto de entrada para "la tierra adentro" también destaca en esta actividad (Super, 1983: 108-133). Manejada con reservas, esta información nos indica, en cierta manera, el grado de articulación existente en estas regiones. Posiblemente contar con datos sobre un año completo de viajes efectuados para distribuir cigarro y tabaco, proveerá información del grado de articulación de diversas poblaciones, aunque con cierta parcialidad por tratarse de un solo producto.

Un modo usual de adquirir los animales para el transporte por personas de escasos recursos era el repartimiento de mulas, en el que alcaldes mayores o comerciantes refaccionaban de modo coercitivo a los campesinos con un sistema de crédito (Morin, 1979: 175-176; Pietschmann, 1988: 71-85 y Dehouve, 1988: 86-102 y Serrera, *op. cit.*: 208-209). ¿Qué significó el repartimiento para el transporte? ¿Era posible que sin este sistema funcionara la distribución de mercancías?

Si bien la producción y distribución de mulas no es el tema central de este trabajo, trataremos de acercarnos a ello para redondear el panorama. De hecho, es poco lo que se sabe; parece que el abasto mayoritario provenía de las provincias internas, destacando la Nueva Galicia (Serrera, *op. cit.*: 169), aun cuando otras regiones como el Istmo de Tehuantepec también se dedicaban a su producción (Gage, 1838: 298-299).

El fiscal don Ramón de Posada, señala los privilegios del oficio de la arriería en el siglo XVIII (Arcila Farías, 1974: 113): "la arriería es un oficio que fomenta directamente el tráfico y el comercio, y por esto exige libertad y protección; como más necesario, es todavía más digno que otros de privilegios y exenciones".

De acuerdo con este planteamiento, los arrieros tenían el apoyo de las autoridades para el desempeño de su función. Uno de los

objetivos de la investigación es comprender qué tan real fue esa libertad, y si hubo intervención estatal, en qué términos y en qué grado se dio.

Por otra parte, se alude a un transporte ineficaz y oneroso como uno de los principales obstáculos para el desarrollo económico de México (Coatsworth, 1970: 30-51; 1979: 939-960 y 1990); no obstante que en los diversos estudios reseñados, los planteamientos son contradictorios y no se ha profundizado en ellos, pues por un lado se señala la gran cantidad de personas y animales dedicadas al transporte, y por otro se plantean regiones desarticuladas. Se toma al maíz como base para ejemplificar el elevado costo del flete,⁴ cuyo precio era relativamente bajo y que en proporción a otros productos se movilizaba relativamente poco, pues lo usual era que en todo el territorio novohispano se sembrara el maíz para el propio abasto.⁵ Sería deseable tener la relación existente del costo del flete con otras mercancías que recorrieran diferentes distancias, y con un sustento más sólido decidir si efectivamente el transporte era caro. Los gastos del transporte por tierra del tabaco y sus insumos eran de un 7% con relación a los gastos totales de la producción (Labastida, 1977: 348). ¿Es que esto significa un elevado costo de transporte? En un capítulo posterior se tratará de profundizar en ello, y entender cuáles son los factores que afectan la fijación del flete.

Para el análisis del circuito mercantil hemos tomado el caso particular del tabaco a fines del periodo colonial. Como para este trabajo es central el Estanco del Tabaco, se revisará ahora la bibliografía existente sobre dicho tema.

En general, el proceso productivo del tabaco es poco conocido. También se desconocen los términos en que se dio el establecimiento del Real Estanco, y el impacto que este monopolio generó en la economía colonial. En fechas relativamente recientes algunos estudiosos se han abocado a su estudio, pero el conocimiento de esta literatura no ha tenido la difusión suficiente en México, a excepción de la investigación de Amparo Ros, cuyos resultados han sido publicados hace varios años en la Ciudad de México; la autora centra su preocupación, principalmente, en el funcionamiento de la fábrica de puros y cigarros ubicada en la capital novohispana, y los efectos espaciales que ello tuvo. De manera sucinta, da una perspectiva del monopolio del tabaco y brevemente señala el abastecimiento de las fábricas de puros y cigarros a las diversas administraciones (Ros, 1978: 47-55; 1984 y 1985: 51-64).

Tarea obligada para centrar el estudio es comentar dichas investigaciones considerando la operación del Real Estanco en los aspectos donde se explique la distribución, y cómo se estableció y operó el circuito mercantil. En estos estudios se da atención, principalmente, al funcionamiento y operación del estanco en sus diversos ámbitos, y si bien tratan de una manera relativa la distribución —por la importancia que tenía para el buen funcionamiento del estanco—, ninguno de ellos toma como punto central el circuito mercantil ni sistematiza la distribución, que es parte del objeto del presente estudio.

La tesis de David Mcwatters (1979) presenta un panorama bastante completo con relación a la forma en que opera y los problemas que tuvo el estanco desde su fundación hasta fines del siglo XVIII. Su estudio, en relación directa con el desarrollo del estanco, lo redacta en cinco capítulos, desde los intentos de establecimiento del monopolio hasta su implantación, gracias, en buena medida, a la presencia de Gálvez como visitador.

Si bien el objetivo era el incremento de los ingresos de la renta para la Corona, señala como una de las causas del establecimiento de las fábricas la reducción del costo del flete; ya que por un lado el tabaco labrado tenía un menor peso, además de que se evitaba la merma que por la humedad y con el movimiento sufría el tabaco en rama.

También Susan Deans-Smith ha trabajado sobre el monopolio del tabaco.⁶ Hace pocos años se publicó su tesis de doctorado realizada en 1984 en la Universidad de Cambridge (Deans-Smith, 1992); dirigida por David Brading, su base documental proviene principalmente del Archivo General de la Nación, del de Indias, así como del Notarial de Orizaba. Proporciona una historia del monopolio, y su planteamiento es analizar el desarrollo de éste desde una perspectiva local y del papel que jugó la Corona Española. Considera que el monopolio redistribuyó las redes de intereses en mercaderes y "cosecheros", trabajadores manufactureros, los que manifiestan su interés en la existencia del monopolio, pues les proporciona un *status quo* con beneficios a corto plazo, lo cual origina que se pierda una política más agresiva de fomento a la productividad y a la ganancia a largo plazo.

Establece que la distribución de tabaco se da en el territorio mexicano, incluyendo las regiones más alejadas del norte, como las zonas fronterizas de California, Nuevo México y Texas, y que los mercados más lucrativos se encuentran en la región central noroeste. Sin embargo, considero que si bien estas zonas norteñas fueron mercados importantes, no encontramos documentos que

nos muestren que la distribución alcanzó regiones tan distantes como las mencionadas. Las administraciones del estanco (correspondientes divisionalmente a los obispados) más significativas fueron, en orden decreciente, México, Valladolid y Guadalajara.⁷

Entre los costos variables del monopolio se encontraban los gastos de transporte, que abarcaban la entrega de la materia prima en las diversas fábricas y administraciones, así como la entrega del producto manufacturado (cigarros, puros, polvo fino) en cabeceiras de las administraciones. El reparto a estancillos corría por cuenta de sus responsables y ya no significaba una erogación al monopolio. Según Deans-Smith, el costo promedio del transporte del monopolio fue de un 8%, si bien ahí no van incluidos los gastos del papel que reflejan los fletes de mar. Este promedio contempla, exclusivamente, los fletes de tierra: "acarreo del tabaco, del papel y de los envases" (Deans-Smith, *op. cit.*:57-60). Basándose en la misma fuente, el promedio que obtengo del gasto del transporte con relación a los gastos totales es de un 7% promedio anual y abarca el periodo de 1774 a 1809.

Con relación al aprovisionamiento de papel, si bien en un principio el monopolio se abastecía del extranjero sobre una base anual de 24 mil resmas de alta calidad, al concluir el contrato en 1778, el suministro se efectúa con papel fabricado en España a través del propio monopolio y solicitando un mínimo de 108 mil resmas anuales. La guerra de España contra Inglaterra paraliza la importación de papel a fines del siglo XVIII, por lo cual se recurre a los mercaderes nativos para satisfacer las necesidades de la producción en las fábricas. Con este fenómeno surge la especulación y el precio del papel se eleva (*Ib.*:100-105).

Deans-Smith saca a la luz la discusión sobre la bondad o no de la manufactura por parte del estanco de puros y cigarros. Como ya han discutido otros autores, el transporte de éstos significaba un ahorro en fletes, ya que el transporte del tabaco en rama propiciaba mayor desperdicio, pues no todo era utilizado en la manufactura, y existía una mayor merma por ser frágil y quebradizo. La venta de puros y cigarros manufacturados significó un beneficio de un 6% más en comparación a la venta del tabaco en rama. A pesar de ello, la existencia o no de las fábricas fue una discusión presente durante la vida del monopolio bajo el dominio español (*Ib.*:144).

Deans-Smith señala que el monopolio reorganizó el comercio del tabaco a "una especie de economía de mercado", contrario al periodo anterior a su establecimiento, donde se producía para las economías locales. Y sugiere lo novedoso de ello, ya que la Nueva

España se "ha caracterizado como un contexto económico más fragmentado, regional y autosuficiente",⁸ en el abasto de las fábricas a las diversas regiones.

La autora plantea que en la red de mercadeo el transporte fue crítico; no solamente caro, sino con pérdidas entre un 3 y 4% en el tabaco en tránsito. Sin profundizar, pone el ejemplo del costo de un flete, señala los "largos" tiempos de un viaje así como los accidentes y los embargos a que estuvieron expuestas las recuas de mulas. De acuerdo con su planteamiento, este transporte obstaculizaba el abasto regular de la población, así como el crecimiento de las fábricas para satisfacer la demanda (*Ib.*:148-149).

El trabajo más reciente fue el discurso de Guillermo Céspedes del Castillo (1992) para ingresar a la Real Academia de la Historia. Dicho estudio abarca el periodo colonial, destacando de modo especial al siglo XVIII, profundizando en la conformación y operación del mercado antes de su establecimiento, en la organización del Real Estanco, y en su comportamiento en los últimos años de la Colonia, una vez que estalló el movimiento de Independencia. Céspedes se basa en documentos encontrados en el Archivo General de Indias, sobre todo de cuando estaba establecido el Real Estanco.

Entre otros aspectos, considera qué insumos le fueron necesarios a la industria del tabaco y los problemas que planteó su abasto, como el papel, las cajas de madera para empaque de puros y cigarros, las arpilleras para el empaque de los tercios o de los balones de papel. También le preocupa la problemática del transporte y lo relaciona al proceso productivo; menciona una elevación en el costo del flete, debida a la inflación y creciente escasez de pastos. Critica que el estanco no haya utilizado un sistema de contratos, para resolver de mejor manera la distribución. Con respecto a las mermas del peso del tabaco por transporte, considera que es más de un 8% (*Ib.*:116-117).

El último capítulo, "La destrucción del monopolio", se refiere a la manera en cómo se desorganiza el Real Estanco del Tabaco por los conflictos internacionales y, primordialmente, por la guerra de Independencia. Menciona cómo se afectaron campos de cultivo, fábricas y factorías. La falta de papel, la necesidad de transporte en convoy y la amenaza que sobre éstos se cernía, el incremento inmediato en el costo del flete, la disponibilidad que se tuvo del dinero para afrontar los gastos de guerra y el continuo giro de libranzas sin fondos, llevaron al estanco a un profundo desequilibrio. Tuvo que establecer "contratos de distribución" con comerciantes a cambio de papel, para que las fábricas pudieran continuar su

operación, pagándoles con mercancía y dándoles la concesión de la distribución en las provincias del norte (*Ib.*:187-192).

Ante la amplitud del problema del transporte ligado con toda mercancía que se distribuía en la Nueva España, he seleccionado el ramo económico del tabaco. Abordo la manera en que se dio la distribución del tabaco y sus insumos bajo la operación del Real Estanco novohispano y lo que ello significó en cuanto a transporte. También se profundiza en la organización de la arriería y se observa la manera como operaba en la segunda mitad del siglo XVIII. El análisis cuantitativo que se realiza permitirá acercarse de una manera más real al costo del transporte, las distancias usuales de recorridos, el tiempo empleado en ello, el número de animales utilizado, así como un cálculo de la población que se dedicaba a ese oficio. Este acercamiento cuantitativo proveerá una base más firme para la comprensión del sector transporte, fundamental en el crecimiento y desarrollo de la vida económica.

Planteamiento del problema

La hipótesis sobre la que ha girado mi investigación plantea la existencia de regiones altamente articuladas entre sí, particularmente a fines del siglo XVIII. Esta articulación se logró gracias a una red de transporte firmemente establecida y consolidada en la Nueva España que trasladaba mercancías tanto nativas como de importación y que coadyuvó a la integración del mercado.

Para ello hemos tratado de entender la complejidad del comercio interno novohispano y los componentes que lo caracterizaron, y ubicar en este entramado a la organización del transporte. Así, esta investigación mostrará que no obstante los malos caminos (varios de los cuales fueron remozados a fines del siglo XVIII), las enormes distancias, los fletes elevados y la articulación regional novohispana, no se reducía a mercados cuya demanda abarcaba solamente límites locales o regionales, sino que iba más allá de éstos. Los centros mineros o las ciudades fueron imanes comerciales, y las mercancías provenían de centros distintos, nacionales o internacionales. Parece evidente ahora que los espacios productivos internos se abastecían con el intercambio, al sacar sus propias producciones. Tal es el caso de las mercancías textiles, como lo

demuestra Miño (1988:45-58) o del ganado que venía desde el norte del territorio novohispano para distribuirse en el centro y sur de éste (Serrera, 1977:169), por citar sólo dos casos.

El costo elevado del transporte en la Nueva España ha sido otro argumento usual; se dice que eran tan altos los costos de los fletes que impedían el comercio interregional o lo frenaban sustancialmente. Tal parece que el precio del transporte variaba de acuerdo al tipo de mercancía, la distancia a la que se remitía y la época en que se enviaba.

El transporte en sí mismo generaba una serie de gastos, como el pago de la alimentación de las mulas y también la de los mozos de recua y su mayordomo; inclusive cuando la ocasión lo requería, los lugares donde pernoctar; también el derecho de pastura de los animales. Los riesgos en los caminos eran grandes, las lluvias, los bandoleros, en las regiones nortañas la amenaza de indios chimecas, así como la falta de pastos o de agujeros eran problemas reales. A pesar de ello se señala que los individuos dedicados al transporte obtenían una ganancia anual mínima de 15 pesos (Ib.:226). El transporte por agua era más económico y más rápido. Pero la Nueva España tenía escasas vías fluviales que aprovechar; incluso utilizaba el tráfico marítimo, por ejemplo con la vía Veracruz se abastecía la región de Tabasco y Yucatán.

Medir este problema en el ámbito de la circulación total es tarea imposible o demasiado larga, por ello opté por una mercancía: el tabaco. Pero, ¿es posible a través del análisis de un producto calcular los precios de los fletes en la Nueva España?, ¿cuáles son las limitantes de este planteamiento? Estas preguntas esperamos responderlas en el presente libro.

Considero que la circulación del tabaco y el estudio de la organización del transporte puede acercarnos a un mayor conocimiento de la conformación del mercado y demostrar que el transporte existente en la segunda mitad del siglo XVIII era lo suficientemente operativo como para permitir un activo comercio interior.

Con relación al transporte del tabaco, eje de esta investigación, si bien antes del establecimiento del Real Estanco la materia prima era distribuida por comerciantes, contratando arrieros individualmente, y la manufactura de puros y cigarros estaba en manos de algunos artesanos urbanos; al funcionar el monopolio de la corona, todos ellos fueron paulatinamente desplazados o integrados como empleados y trabajadores del estanco. La producción, la manufactura y la distribución quedaron en manos del Estado, que controlaba tanto la clase de tabaco a sembrar, la cantidad, el precio, la proporción de lo que se manufacturaba y en dónde, así co-

mo su distribución. Pero así enunciado, el problema rebasa el objetivo de esta investigación, que recae básicamente en la esfera de la distribución y la circulación.

Sin duda, el consumo de tabaco en la Nueva España durante la segunda mitad del siglo XVIII era muy generalizado, lo que aseguraba una amplia demanda. Por los ingresos crecientes del Real Estanco parece ser que, a partir de 1765-1766, hubo un incremento en el consumo del tabaco,⁹ que seguramente se debió a un crecimiento de la población, una difusión mayor y una distribución adecuada que abarcaba, incluso, lugares recónditos.

El establecimiento por parte del Real Estanco, de la fábrica de la Ciudad de México y de las fábricas foráneas (Oaxaca, Puebla, Guadalajara, Orizaba, Querétaro y Valladolid) donde se efectuaba la manufactura y distribución de los cigarros a diversos lugares por medio de los estancos y estanquillos,¹⁰ seguramente propició el incremento del consumo, tanto en la población fumadora como en nuevos sectores. La organización del Real Estanco contemplaba la distribución en todo el territorio, incluidas las provincias del norte.

El movimiento generado por la distribución del tabaco era parte del mismo que realizaban los arrieros con el conjunto de las mercancías al interior del mercado colonial. Parece claro que en este periodo la arriería tenía un elevado nivel de especialización.

Por otra parte, hay que recordar el apoyo que el Estado español daba a todo lo que significaban enervantes o bebidas alcohólicas, bien por haberlas monopolizado (lo que les producía grandes beneficios), o bien por los ingresos fiscales que de ello se derivaban. Mercancías como el aguardiente, el pulque o hierbas narcóticas como el tabaco, la coca, la yerba mate, empujaban a producciones más extensas. Ruggiero Romano (1989:23-49) señala que la mitad del tráfico estaba hecha de "vicios", y sugiere la reconstrucción de los caminos que éstos abrieron e incrementaron.

Se necesita saber si a fines del siglo XVIII existía una red de transporte altamente articulada y consolidada o no lo estaba en todo el espacio novohispano, que trasladaba mercancías tanto nativas como de importación y si la arriería había alcanzado un elevado nivel de especialización. El análisis que se hará de la organización del transporte y de la red establecida para la distribución del tabaco, así como su funcionamiento y operación, proporcionarán el sustento para la afirmación o negación de la hipótesis, y probará si existe o no una articulación entre las diversas regiones novohispanas.

Las fuentes

Para conocer y profundizar en la organización del transporte colonial he trabajado en dos ámbitos: con relaciones geográficas (Acuña, 1985 y De Villaseñor, 1746-1748) y descripciones económicas (Florescano y Gil, 1973, 1976a y 1976b) ya publicadas, y con materiales inéditos provenientes del Archivo General de la Nación y de la Hemeroteca Nacional; en menor medida se recurrió a la Biblioteca Nacional así como al Archivo de Notarías de la Ciudad de México y al Archivo de Comerciantes, sito en la sala Clavijero de la Universidad Iberoamericana.

En la Hemeroteca Nacional se revisaron los siguientes periódicos: las *Gazetas de México* de Castorena y Ursúa (1722), de Sahagún de Arévalo (1728 a 1742), de Valdés de Zúñiga (1784-1809), la *Gazeta del Gobierno de México* de Noriega (1810-1821), así como las *Gazetas de literatura de México* de José Antonio Alzate, el *Semanario Correo semanario político y mercantil de México*, el *Semanario económico de noticias curiosas y eruditas sobre agricultura y demás artes y oficios* (2 tomos, 1808, 1810) y algunos otros.

En la búsqueda de materiales en el Archivo General de la Nación revisé, principalmente, los ramos de Historia, Aduanas, Alcabalas, Consulado, Minería, Provincias Internas y Archivo Histórico de Hacienda. Fue en este último en donde encontré un documento de 1800, denominado "Asiento de Arrieros", que es un registro día por día en donde aparece el nombre del arriero, su origen, la carga que transporta, su destino y el costo del flete.

Dada la dificultad para encontrar materiales relacionados a la organización del transporte, consideré que un análisis de este documento podría arrojar luz sobre el asunto, por lo que introduje el material en una base de datos y ello permitió descubrir que se trataba de un control¹¹ de transporte de tabaco.

Se hizo necesario el conocimiento del proceso productivo del tabaco, para que con base en éste se pudiera entender lo que le era propio y lo que era referente a la organización del transporte.

Una revisión del estudio de Fonseca y Urrutia, *Historia General de Real Hacienda* (1978:353-486), redactado en la última década del siglo XVIII, permitió la comprensión de dicho proceso. En él se describe, de manera amplia, el establecimiento del monopolio del tabaco y su organización y funcionamiento. Los límites en algunos de sus planteamientos y la profundización en el aspecto

del transporte, me han llevado a recurrir a otras fuentes, que provienen principalmente de los ramos de Tabaco y Renta del Tabaco en el Archivo General de la Nación.

Es posible reconstruir estas redes, en gran medida, por la existencia de un monopolio establecido por la Corona Española: el Real Estanco del Tabaco. El hecho de ser manejado oficialmente por las autoridades con el objeto de llevar un estricto control de la producción, distribución y consumo, generó una amplia documentación de archivo que permite efectuar el seguimiento de este circuito; y lo más importante, inferir y derivar la existencia de otros circuitos mercantiles, así como problemas que existieron en la distribución; con ello se puede analizar la organización del transporte.

Es importante destacar en qué consisten y cuáles son las características principales de la muestra que se ha tomado como base para efectuar ciertas generalizaciones en torno al transporte.

Aunque para el estudio la muestra no es el universo exclusivo, en buena medida ha permitido fundamentar muchas de las afirmaciones que se hacen. El análisis del documento llamado "Asiento de Arrieros" de 1800,¹² convertido en una base de datos ha permitido profundizar en diversos aspectos del transporte.

Se trata de los registros efectuados a lo largo de 1800 en los almacenes generales del Real Estanco del tabaco en la Ciudad de México, de los arrieros que distribuyeron a diferentes lugares del territorio novo-hispano tanto tabaco como otros insumos necesarios para la manufactura.

No se puede considerar que esta matrícula abarque la distribución del tabaco desde los almacenes de la Ciudad de México, pues se encuentra excluido el reparto que refiere al Arzobispado de México, ya que este control era llevado de una manera independiente. Incluye exclusivamente lo referente al abasto de Querétaro —perteneciente al arzobispado— por la fábrica allí establecida, pero las poblaciones restantes ubicadas en ella no aparecen en este registro.¹³

De cualquier manera, los registros abarcan los obispados novo-hispanos restantes, como el de Puebla, Antequera, Michoacán, Guadalajara, Durango, y Linares y proporciona una buena perspectiva del movimiento que se generaba con la distribución de un producto.

Hay que mencionar también que el estanco del tabaco tenía, además, otros circuitos mercantiles, que tampoco son considerados en la muestra. Se trata de la distribución de la materia prima desde las zonas productoras ubicadas en la región de Córdoba-Ori-

...lugares novohispanos, como la propia Ciudad de México, la de Puebla, la villa de Oaxaca o la de Orizaba, en donde se encontraban las fábricas que manufacturaban los cigarros y, en ocasiones, puros. Esta mercancía era a su vez redistribuida en todas estas regiones, así como el tabaco en rama¹⁴ que también se vendía para manufactura doméstica. Circuitos que a pesar de no estar considerados señalan la amplia distribución que efectuaba el estanco del tabaco en la segunda mitad del siglo XVIII.

La matrícula analizada contiene cuatrocientos cincuenta y dos registros de reparto de mercancías, lo que significa el arribo a un igual número de destinos, a algunos de los cuales se accede en varias ocasiones, efectuados en el lapso de un año; no es necesariamente el número de viajes realizados, pues algunos de ellos se hacían con escala. El total de viajes en este periodo fue de 272; se efectuaron 179 viajes directos, esto es a un sólo destino, y 83 con escala que abarcaron dos o más destinos.

Se cubría la distribución en catorce intendencias novohispanas con el envío de mercancías a cincuenta destinos, de donde se redistribuían a otros puntos.

Por ella se sabe que en este reparto participaron en la distribución de tabaco 236 arrieros. El total de viajes en este periodo fue de 272, pues varios de ellos se hicieron con escalas a diversos destinos; es decir, se efectuaron 179 viajes directos y 83 con escala que abarcaron dos o más destinos. Como se mencionó anteriormente, estos datos refieren exclusivamente a la distribución del tabaco desde los almacenes de la Ciudad de México. No obstante este análisis, esa arriería libre no se dedicaba en exclusiva a la distribución de tabaco, sino que se ofertaba para el reparto de diversas mercancías.

Estas son, de manera gruesa, las características de la muestra con la que se trabajó. Ellas son generadoras de una información que nos permite vislumbrar un intenso movimiento interregional a través del territorio novohispano, a pesar de ser una muestra parcial, ya que por un lado no abarca todo el transporte que generaba el estanco del tabaco, y por otro alude en exclusiva a la distribución de una sola mercancía.

Por las características de la organización del producto distribuido, la entrega se efectuó en cincuenta poblaciones que se abastecían tanto ellas mismas, como a los territorios aledaños. Esta parte de la mercancía que era sujeta a una redistribución se sometía, entonces, a un tráfico intrarregional, de corta distancia.

El significativo número de arrieros que trabajó en la distribución del tabaco nos permite destacar sus características.

De la misma manera, el número de viajes efectuados tanto en transporte directo como con escalas arroja luz sobre un vigoroso comercio del tabaco.

Por otra parte, para dar una perspectiva más completa se ha recurrido a diversos documentos que permiten redondear esta visión un tanto parcial.

Los cuadros y mapas que se presentan, así como algunos ejemplos, se basan en esta muestra denominada "Asiento de Arrieros de 1800",¹⁵ (véanse apéndices I y II) aunque otros provienen de diversos ramos documentales e incluso de bibliografía publicada.

Los siguientes capítulos permitirán matizar en esta muestra, con base en considerar que la especialización en el sector transporte, en la segunda mitad del siglo XVIII, se encontraba muy desarrollada.

Estructura del trabajo

Este libro se encuentra estructurado en cinco capítulos, y trata de desmitificar afirmaciones, como la autarquía en las regiones novohispanas y el elevado costo de los fletes. Para responder a las preguntas anteriormente planteadas, el trabajo se desarrolla en los siguientes términos:

El primer capítulo trata sobre la organización de la arriería. Inicia describiendo la organización del trabajo, los términos en que se estructuraba una recua, los problemas que se presentaban con el manejo de las mulas, así como la falta de un estándar en dicha organización. Era el tipo de mercancía y su cantidad la que determinaba, en gran medida, la composición de la recua. Se reseña la manera de adquirir las mulas, tanto por parte de los grandes transportistas como por los transportistas menores, dando una explicación del sistema de repartimiento y las diversas perspectivas que se tienen con relación a este fenómeno. Finalmente se trata de un aspecto importante que es parte del transporte, y que refiere al empaque de diversas mercancías y cómo era necesario para asegurar un transporte eficiente, así como el surgimiento de la idea del almacenamiento del tabaco como una alternativa para mejorarlo.

El segundo capítulo trata sobre el funcionamiento y los mecanismos que tenía la arriería novohispana. Primeramente se men-

cionan algunas características del tráfico, como el transporte estacional o permanente, así como el tránsito de corta, media o larga distancia. A continuación hacemos una descripción de cuáles eran los mecanismos establecidos para la operación del transporte y también se observa la participación estatal en el transporte novohispano. ¿Cuáles fueron las bases que el Estado sentó para la operación del transporte? ¿De qué manera regía e intervenía para su buena marcha? ¿Cuál fue el papel que desempeñó? Así, se describen los términos y maneras en que se contrataba el transporte, basados en una legislación proveniente de España y los diversos pactos mercantiles. Se explicita la operación de las guías, del marchamo, así como las especificidades y requisitos establecidos para la contratación, formalidades necesarias para evitar el fraude y el engaño que, por otra parte, era bastante usual. Las condiciones en las que operaban los arrieros nos permiten acercarnos a observar la intervención estatal, describiendo los términos en que se daban los embargos de mulas, y sobre qué bases estaba construida "la libertad" pregonada por las autoridades del virreinato para la operación de la arriería. Para finalizar se establece la importancia de los caminos y del transporte para el comercio en la Nueva España. Se describen cuáles fueron los caminos principales, así como algunos de los elementos componentes del comercio, para insertar allí el transporte y tratar de comprender cómo se involucra. En segunda instancia se trata de dar una perspectiva integral del funcionamiento de la arriería en la Nueva España y de ofrecer un cálculo del número de mulas que transitaban para abastecer el circuito mercantil del tabaco y, posteriormente, deducir cuántas mulas eran necesarias para el transporte de carga en la Nueva España a fines del siglo XVIII. Se menciona el peso de carga de una mula y con ello se cuantifica la carga trasladada en el territorio en un solo viaje, además de calcular el número de individuos que integraban el sector transporte, así como la correspondencia entre el número de habitantes y animales de carga.

El tercer capítulo describe los términos en que operaba el Real Estanco del Tabaco a fines del periodo colonial para comprender en qué términos se dio la distribución del tabaco en todo el territorio. Posteriormente se observan algunos de los circuitos mercantiles que generó la Renta del Tabaco, lo que permite comprender de una mejor manera los términos en que se dio la articulación en el espacio novohispano. Abordamos el movimiento realizado en 1800 desde uno de los almacenes del Estanco, ubicado en la Ciudad de México, a diversas partes del país, captando el tránsito existente en un momento determinado. También se plantea la es-

trecha correlación existente entre el origen de los arrieros y las rutas seguidas.

El cuarto capítulo se refiere al costo de los fletes novohispanos. Se revisan algunos de los planteamientos existentes al respecto y se hacen comparaciones sobre lo que significa el precio de trasladar algunos productos. El interés es comprender cómo observaban el transporte los contemporáneos del periodo colonial; a continuación describimos los factores que intervenían en la fijación del flete para establecer un cuadro de los precios del transporte en un año con base al traslado de productos del tabaco y algunos otros insumos. Se analiza su validez para generalizaciones, describiendo sus particularidades y problemas. Esta propuesta trata de establecer una base firme para continuar más investigaciones en esta línea.

El quinto y último capítulo trata sobre el mundo social del arriero. Explicamos cómo los individuos dedicados a la arriería bien podían ser campesinos y manejar el transporte como oficio alternativo o dedicarse a ello en exclusiva. Se observa la estratificación existente en la propiedad de las recuas, así como en su organización y manejo. Mencionamos la existencia de comerciantes que tenían recuas como negocio y empleaban a trabajadores responsables de éstas. Igualmente, se destaca la participación de grandes empresarios de transporte y el manejo que efectuaban. El capítulo concluye con una descripción de los lazos familiares y sociales existentes en la arriería, enfatizando la organización del sistema de "ahijados" entre los arrieros, sistema que proveía tanto confianza como seguridad, además de facilitar una red social de garantía de trabajo.

Se concluye la investigación presentando unas consideraciones finales, en donde se trata de responder las preguntas realizadas al inicio de este apartado. Se intentará dar una perspectiva global del transporte novohispano a fines del siglo XVIII matizando, desde luego, los resultados al efectuar el análisis desde la perspectiva de un solo producto, el tabaco.

Notas

- ¹ Primer Coloquio Internacional "El Camino Real de Tierra Adentro", National Park Service-Universidad Autónoma de Ciudad Juárez-INAH-Bureau of Land Management, Valle de Allende, Chihuahua, 7-9 de junio de 1995.
- ² En este censo no se encuentra incluida la población indígena, por lo que el porcentaje puede ser más elevado. Se mencionan 511 hombres dedicados al transporte de un total de 10 679 varones adultos, (Bradling, 1975:335).
- ³ Chance (1978:200) habla de quince arrieros de una fuerza económicamente activa de 5 186 individuos, incluidos los indígenas.
- ⁴ Coatsworth señala que para transportar maíz en un radio de 55 kilómetros se tenía que pagar un 40% más sobre su precio de venta.
- ⁵ Coatsworth hace el cálculo del precio del maíz para un año de crisis como fue 1785, en el que tanto la gramínea como el flete se elevan. Para el periodo 1785-1792 el precio del maíz por tonelada de acuerdo a Florescano fue de 27.15 pesos; para el periodo 1793-1804 el precio medio por tonelada del maíz se eleva a 36.55 pesos. Enrique Florescano, *Precios del maíz y crisis agrícolas*, COLMEX, 1968. Coatsworth fija el costo del flete en .125 a .166 pesos por tonelada/kilómetro.
- ⁶ Véase un avance de este trabajo en Susan Deans-Smith (1986:361-387).
- ⁷ Con base en Deans-Smith, *Bureaucrats, Planters and Workers*. El cuadro 4, página 58, muestra los ingresos por quinquenio de las diferentes administraciones desde 1766 a 1800.
- ⁸ Deans-Smith, *Bureaucrats, Planters and Workers*, pág. 145. Para este planteamiento véanse los postulados de E. Van Young sobre economías regionales autárquicas.
- ⁹ Véase al respecto Anexo 4.
- ¹⁰ Véanse al respecto los Anexos 1, 2 y 3.
- ¹¹ Eran los registros del transporte efectuados por los "fieles", o sea el personal responsable de los almacenes del estanco del tabaco ubicados en la Ciudad de México.
- ¹² Archivo General de la Nación (AGN), Archivo Histórico de Hacienda (AHH), vol. 107, exp. 4, 36 fojas.
- ¹³ Entre las numerosas poblaciones del arzobispado se encuentran Toluca, Texcoco, Chalco, Cuautla de Amilpas, Taxco, Cuernavaca, Acapulco, Huejutla, etc., que no aparecen en los registros.

¹⁴ Las hojas de tabaco se empacaban en tercios para su traslado, sin despalillar y sin quitar las nervaduras, proceso que se ejecutaba posteriormente.

¹⁵ AGN, AHH, "Asiento de arrieros", vol. 107, exp. 4, 36 fojas.

Organización del trabajo en la caravana

Yoca tenía conciencia de que aunque se organizaran los arrieros para desplazarse en caravana, la vida de los arrieros dentro de la caravana debía ser diferente. Los arrieros debían ser el núcleo de la caravana y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete. También se organizaban los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete. Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete.

Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete. Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete.

Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete. Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete.

Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete. Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete.

Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete. Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete.

Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete. Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete.

Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete. Los arrieros que llevaban el maíz y el flete, y ellos eran los que llevaban el maíz y el flete.

I. Organización de la arriería

Organización del trabajo en la arriería

Toca aquí conocer de qué manera se organizaban internamente los arrieros para desempeñar su trabajo; ¿cada uno de los trabajadores de la recua tenía tareas definidas?, ¿qué tan especializado era el trabajo? También se observarán los problemas que presentaba el manejo de mulas, y cuáles eran sus principales características las que permitieron se colocaran en un lugar prominente para el transporte de carga.

Las recuas que transportaban mercancía en la Nueva España pueden caracterizarse con base en el tipo de mercancía que transportaban y la ruta a seguir.

Una organización más sofisticada correspondía a las recuas de "camino real" o "de carrera larga", a diferencia de los atajos locales que acarreaban la mercancía nativa a cortas distancias, o a las recuas de las haciendas.

Es muy claro cuando, al referirse a las recuas de las haciendas, se dice:

tienen que volver a ellas [a las haciendas] para nueva conducción, se deduce que no son estas recuas de las destinadas a viajar por donde se les proporcione y que de consiguiente serán pocas ocasiones y para determinados parajes en que se pueda aprovechar la coyuntura de retorno, que es cuando se consiguen fletes moderados.¹

Las recuas de las haciendas tenían un corto radio de acción; la mayoría de ellas funcionaban en las regiones inmediatas, y ocasionalmente efectuaban viajes de mayor duración (Ewald, 1976:165).

Usualmente eran las recuas de los empresarios acaudalados, comerciantes en su mayoría y en ocasiones con títulos de nobleza, las que tenían contratos de conducción y, además, se caracteriza-

... por su gran ostentación y rebuscamiento. A este tipo de transporte nos referiremos al hablar de su organización, lo que no impide que en las recuas de corto radio de acción o menos organizadas, se siguieran patrones similares a los aquí descritos.

Los viajes realizados implicaban tareas específicas y mucho trabajo, ya que lo usual era la duración de varias jornadas, en donde cotidianamente se tenía que cargar y descargar, alimentar a los animales y preparar la comida de los arrieros.

En la organización del trabajo se contrataban arrieros que cumplían con funciones específicas durante los viajes. El más importante y el responsable de que la carga llegara a buen destino, así como cumplir con todos los trámites burocráticos de guías y contraguías y pagos en las aduanas, era el mayordomo. Tenía que ser un individuo de la plena confianza del propietario de la recua, para que llevara semejante responsabilidad. En las *Instrucciones a los Hermanos Jesuitas Administradores de Haciendas*² se señala que todo el equipo necesario para la recua tenía que ser "entregado a un Mayordomo fiel con sus arrieros inteligentes en su arte, al cual se pueda fiar el manejo de las mulas, y los frutos que han de llevar en ellas". Al mayordomo se le hacía responsable de la recua, los trabajadores y de la mercancía que conducía.

Un arriero, denominado "cargador" o "aviador", cumplía con las funciones de carga y descarga de las mulas, y de poner a buen resguardo la carga durante el viaje, con los elementos necesarios que la aislaran de la humedad o de la lluvia. En el viaje podían ir varios de ellos, dependiendo de la cantidad de carga transportada y el número de animales que viajaran.

El "sabanero" alimentaba a los animales, bien con paja y cebada adquirida, o los soltaba para pastar; tenía que estar pendiente de que no se desperdigaran y reunirlos para una nueva jornada.

El "hatajador" era el responsable de que en el trayecto las mulas caminaran reunidas, cuidando que la carga no cayera o se salieran del hatajo. Generalmente iba hasta adelante con la llamada yegua guía o mula caponera que era un animal que reconocía toda la manada. El hecho de que este animal se detuviera significaba el alto de los animales restantes, y por ello era la cabeza: a su lado el hatajador la azuzaba para que no hubiera inconvenientes en la marcha (Sánchez, 1984:45; Juárez, s.f.:44 y Suárez, 1992:97-98).

Estos trabajadores andaban en caballos o mulas que eran parte de la recua. Las mulas de carga debían tener ciertas características: un pelaje igual o similar, así como una alzada (tamaño o altura) análoga. Este último requisito no era necesariamente para que la recua se viera bien, sino para que las mulas caminaran al mismo

paso, pues se calcula que una mula camina por segundo, a la velocidad de su alzada; esto es, si su altura es de 1.60 metros, esa distancia es la que recorrerá por segundo. De ahí la importancia de usar mulas de la misma alzada, pues de otra manera, las de menor altura ocasionarían atrasos (Salvans y Torrent, 1959:320).

Los arrieros tenían que enfrentar problemas, como las mañas de las mulas, las cuales en muchas ocasiones se echaban al piso con el riesgo de maltratar la carga; había que levantarlas con todo cuidado y obligarlas a mantener el paso. En otras ocasiones, al estar aparejando a la mula, ésta inflaba el vientre al ser cinchada, lo que provocaba que el aparejo se soltara poco después, con lo cual la carga se desacomodaba. En el trayecto algunas mulas se rezagaban, y había que arrearlas para mantener la recua unida. Otras luchaban por adelantarse. La mula guía —con su esquila—³ jugaba un papel fundamental, pues era la que establecía el inicio, el fin, el tiempo y paso del recorrido, que era seguido por las mulas restantes. No cargaba nada, pero el sonido de la campana que llevaba al cuello, permitía la avanzada o el alto en el camino (Vigneaux, 1863:472-476 y Sánchez, *op. cit.*:43-45).

Se dice que todas las mañanas cada mula recogía la misma carga, en el mismo orden, durante el lapso del viaje, condición importante de la que dependía la llegada de la carga, la celeridad del transporte, la salud de los animales y la integridad de la mercancía; la preparación para el inicio de un viaje contaba con tiempo suficiente, pues había que acomodar la carga según las características de cada mula, variando el peso de las cargas entre 150 y 200 kilos en promedio, así como la irregularidad de los bultos, por lo que se seleccionaba con base al tipo de animal. También influía el lugar que ocuparan en el atajo, si iban a la delantera junto a la yegua guía o atajadora, o eran de las que quedaban más rezagadas (Vigneaux, *op. cit.*:475-476). La distribución adecuada en las mulas era todo un arte.

En otro capítulo se describe la vestimenta específica de los arrieros, que en muchas ocasiones rayaba en lujo, según el tipo de recua. Asimismo, el equipo que ajuarecaba a mulas y caballos era también sofisticado. Lazo, reata, costales, mantas, esquilas y saquería para las de carga, y las de silla, que podían ser albardones o sillas charras, con sus sudaderos, "ataxarias",⁴ sobre enjalmas⁵ que, a veces, estaban labradas en cuero repujado y adornos de plata. Cargaban también utensilios para preparar o calentar sus alimentos y lo usual es que fueran ollas de cobre y comales de fierro.⁶

La inversión en estos aparejos era significativa, y mantenía el valor en su reventa si no se encontraba deteriorada. Equipar a las

mulas de esta manera era una cierta inversión de capital, insumo necesario para el desempeño del trabajo.

Revillagigedo⁷ dice que las mulas en la Nueva España en sus trayectos pastaban al "modo de cabaña".⁸ Seguramente se refiere a que en sus tránsitos, al detenerse la recua a descansar, las mulas eran soltadas en los pastizales destinados para ese efecto, pues las diversas poblaciones tenían una serie de privilegios para preservarlas de la trashumancia de los diversos ganados que pastaban de esa manera (Klein, 1981:59-311). Tenemos noticia, además, de que el permiso para entrar a esas dehesas era cobrado; aunque seguramente en lugares despoblados o más remotos, no tenía algún costo.

Entre los gastos derivados en los viajes se encontraba la alimentación de las mulas, y el pago que debía de hacerse por uso de los pastos, "y que también satisfacía un peso el atajo de mulas por el pasto de la tarde y de la noche" (Cuevas, 1981:14). También cuando las mulas descansaban, en muchas ocasiones eran llevadas a determinados lugares, que se caracterizaban por una magnífica pastura, lo que permitía al ganado reponerse de un largo viaje. No obstante se tenía que pagar por ello al dueño de la hacienda o rancho correspondiente.⁹ El gasto de mantenimiento de las mulas era elevado. Para las haciendas jesuitas se estipulaba que el cobro por pastar era de un real por cabeza;¹⁰ el gasto se elevaba ostensiblemente si se entraba a la Ciudad de México.

Un arriero cuenta conque en diez días eroga los gastos de veinte pesos (por ejemplo) en los caminos regulares; y sabe también que en cinco días en México gasta doble: esto es, los mismos veinte pesos. Cuando trata de ajustarse, tiene presente, que diez días de fuera de México les tienen más cuenta que ocho, habiendo de permanecer dos de ellos aquí; y conforme a este conocimiento pide el precio.¹¹

En los viajes, los arrieros, además de cargar con suficientes raciones de alimento para su consumo, cargaban también el correspondiente para las mulas. Llevaban consigo forraje de maíz, cebada, paja y, en muchas ocasiones, completaban adquiriendo estos alimentos en los caminos, bien fuera en los mesones o ventas, o en las haciendas y ranchos que se encontraban.

La preferencia por las mulas en el transporte de carga no era gratuita, aunque en el siglo XVI en la Nueva España y desde siglos anteriores en España, hubo un rechazo hacia estos animales por

tener la connotación de híbridos; entre otros argumentos se manejaba que los caballos eran más aptos para la guerra (Hassig, 1980:331-333). A toda costa se trataba de evitar el cruce entre yegua y burro, o caballo y burra, y era prohibida su utilización. Tan temprana como en 1537 el virrey Mendoza señalaba la preferencia que había en la crianza de mulas: "escribí a V. M. la necesidad que había de que en esta tierra hubiese alguna moderación en lo de las mulas, porque se daban mucho a ellas y olvidaban los caballos tan necesarios que son..." (Álvarez del Villar, 1994:37-40).

En torno a la cría de las mulas se dieron sucesivas ordenanzas que prohibían que los dueños que no tuvieran burros se quedaran con mulas, producto de haber llevado a sus animales con burros vecinos,¹² o que permitían el uso de mulas ensilladas solamente a determinada calidad de personas.

La cría mular era ilegal, pero a pesar de ello se impuso el sentido común y la razón. Lo que llevó al uso preferencial de mulas o machos para la carga fueron varios factores, entre ellos una mejor asimilación de los alimentos en comparación a las otras especies, y resistencia a digerir los alimentos más "groseros",¹³ lo que significaba un gasto menor tanto en cantidad como en calidad. Su producción en el trabajo también era mayor, pues por su constitución más robusta presentaban menor fatiga y más constancia, al tener mayor sobriedad y dureza en su fisiología. Su longevidad también era mayor, ya que tenían un periodo más largo de utilidad; su nula o escasa reproducción también significaba más tiempo de trabajo.¹⁴ Al tener los cascos menos anchos, la mula o el macho soportaban más los lugares accidentados en comparación al caballo. Por otra parte, el clima influía poco en su organismo, adaptándose mejor al frío y al calor. Su costo era mayor en comparación con caballos y burros, ya que rendía un mayor beneficio al tener más capacidad para el trabajo. Era significativo también su menor consumo de alimentos. La mula, en fin, "tiene el pie más seguro y el paso más regular".¹⁵

El cálculo que se hace de la carga que puede transportar una mula es equivalente a la mitad de su peso, esto es si su peso ascendía a 400 kg, podía cargar hasta 200 kg (Salvans, 1959:273). Ello también explica que las recuas más organizadas y con mejor calidad en sus animales podían transportar más carga que las recuas de poblaciones pequeñas que en muchas ocasiones transitaban por veredas, integradas por animales de repartimiento, y en donde el factor calidad no era precisamente el prevaleciente.

Los contemporáneos de la época tenían claras las ventajas que proporcionaba la mula, y si la inversión de capital en su adquisi-

ción era más elevada, con el tiempo esta inversión les era más recituable. El conocimiento de estas características seguramente era patrimonio que pasaba de generación en generación, no obstante también había literatura especializada al respecto que señalaba la mejor manera de domar a los animales; qué características físicas importantes debían tener y cuáles no; qué animales servían para carga, cuáles para tiro o para silla; el uso de herraduras; cómo debían de bañarse; remedios para las enfermedades que presentaban; los diversos tipos de alimentación, y su rendimiento; y de qué manera organizarlos con base al tipo de trabajo a desempeñar.¹⁶

Todo ello nos reafirma la elevada especialización que había en el oficio, y la preocupación por mejorarla y hacerla más eficiente.

Hasta aquí se ha observado cómo en la organización del trabajo en la arriería intervenían varios individuos, cada uno con tareas específicas y bien definidas. También se ha visto lo que significó el trabajo con las mulas y la importancia que adquieren en la sociedad novohispana, a pesar de las múltiples prohibiciones para su consecución y uso. Se puede concluir que a fines del siglo XVIII e inicios del XIX, la organización del trabajo en la arriería se caracterizaba por una serie de particularidades, resultado de un oficio muy especializado.

Composición de las recuas

Descrita la organización del trabajo en la arriería, es necesario saber la forma en que se integraban las recuas para el transporte de carga. Se observarán, en principio, las numerosas alternativas existentes y la falta de un patrón estándar de composición de las recuas. Nos detendremos en el número de mulas utilizadas en un circuito mercantil, el del tabaco, y llamará la atención cuán numerosas fueron las empleadas en él. Finalmente se verá cómo las recuas se integraban unas con otras, para protegerse de las numerosas amenazas a que estaban sujetas.

Tocante a que dé razón del número fijo de cargas que puede llevar cada atajo, digo que unos pueden con treinta, otros con treinta y cinco, y otros con cuarenta y uno, u otro con

veinte y cinco, fuera de que sucede algunas veces que al que llevó quarenta [mulas] por tiempo de seca u otros accidentes, se le mueren veinte, naturalmente que ha de volver con veinte; al revés otros van con veinte y cinco, no tienen extra-víos o los suelen habilitar con quince, ya éste trae cuarenta, por lo que en esto se da variación que no puedo asentar; cuando esto sucede, o que abunde más la carga solicito a los que faltan para acabar el número de cargas de que tengo que hacer remisión.¹⁷

Se ha calculado el número de mulas que cargaban para determinado destino, pero de ello no se puede inferir el número de animales que integraba una recua y bien lo indica la cita anterior. El número es totalmente variable, inclusive en viajes hechos por el mismo arriero, el número de animales que lleva es cambiante. Ello se debe, en gran medida, a los requerimientos impuestos por la mercancía a distribuir. Por otro lado, no tenemos una estimación cuantitativa que nos permita tener una idea más precisa de los animales que efectuaban el viaje. Se considera que una recua media se encontraba integrada entre veinticinco a treinta y cinco mulas, y que en muchas ocasiones los arrieros compartían entre sí las diversas cargas, haciéndose uno de ellos responsable del viaje. Lo que queda claro es que para mayor número de animales era necesario un mayor número de trabajadores bajo el cargo de un mayor-domo responsable.

Se pueden tomar algunos ejemplos extremos que muestran la integración de las recuas. Tal es el caso del envío de 260 tercios de rama a Querétaro desde la Ciudad de México, lo que significó un movimiento de 130 mulas con fecha 27 de febrero de 1800. El arriero fue José Ildelfonso, mayordomo del conde del Peñasco, proveniente de la Jurisdicción de Potosí, quien se comprometió a entregar esta mercancía en un lapso de trece días. Seguramente la cantidad de mulas que integraban la recua del conde del Peñasco era de un número más corto, por lo que José Ildelfonso integró a otros arrieros para completar la carga y efectuar el viaje.¹⁸

En otro extremo tenemos el envío de cuatro cajones de puros y dos cajones de cigarros de México a Yurirapúndaro, transportados el 14 de marzo por Antonio Martínez, dueño de mulas de Huichapan. Ocupó sólo tres mulas con compromiso de entrega de estos productos en diecinueve días. En un caso como éste, seguramente Martínez recurrió a completar la carga con otro tipo de mercancías, de algunos comerciantes o de particulares, para que de este

modo el viaje le fuera más provechoso y redituable, y utilizar las mulas de su propiedad.¹⁹

Un último ejemplo sería el del arriero José María Álvarez, mayordomo de Don Fermín Sansinca de Huichapan. El 25 de noviembre de 1800 emprendió un viaje desde la Ciudad de México, transportaba carga en la misma ruta a varios destinos. Los puntos para la entrega de productos del tabaco eran Sombrerete, Mezquitál, Cuencamé, Villa de Nombre de Dios, Durango y San Juan del Río (en Durango). En la entrega de mercancía al primer destino se comprometió a tardar cincuenta y seis días, y llegar por último a San Juan del Río en setenta y cuatro días. Para los diversos productos del tabaco llevaba ochenta mulas, destinándose treinta y dos a Durango, nueve a San Juan del Río y otro tanto a Cuencamé, seis en Villa Nombre de Dios y seis para Mezquitál, y dieciocho y media mulas para Sombrerete, completando quizá la media carga más con otra mercancía. ¿Cómo se manejaba en estos casos? Al acceder en primer lugar a Sombrerete y descargar las dieciocho mulas, adquiriría más carga para llevar en su camino al norte, o bien las mulas quedaban en algún lugar de confianza reponiéndose y esperando el retorno.²⁰ Estos viajes eran un constante movimiento, pues cargaban en un lado, descansaban en el punto siguiente, adquirirían más carga, trataban el transporte de alguna mercancía para el regreso, cambiaban de mulas, dejando algunas y adquiriendo otras. Con ello queda claro la complejidad y los cambios constantes que sufrían las recuas en su composición.

Otro ejemplo se encuentra en la necesidad de abastecer desde la Ciudad de México, a la Colonia del Nuevo Santander con 21 cajones de puros de diversos tamaños y 100 cajones de cajillas de cigarros que tenía el estanco del tabaco en 1798. Al no encontrar arriero que quisiera efectuar el viaje se escribió a la administración de Querétaro para que de allí se surtiese. En Querétaro se encontró a un arriero dispuesto a ir a Tula, ubicada en dicha provincia, y transportar las sesenta cargas necesarias para su abasto. El arriero, no obstante, no partió inmediatamente, sino que solicitó un par de semanas para arreglar el viaje y buscar algunos ahijados que lo acompañasen para poder levantar toda la carga.²¹ Al acceder la mercancía a Tula, seguramente se buscaron arrieros locales, y esta carga sufría una nueva redistribución al internarse a las diversas poblaciones del Nuevo Santander.

En el cuadro uno se observa el número de mulas que se movilizaron a distintos lugares del espacio novohispano en 1800, enviadas por parte de la Dirección General del Tabaco, en la Ciudad de México. El total de ellas asciende a casi 10 500 animales. Como se

ha dicho en reiteradas ocasiones, este movimiento fue mayor, en parte por los movimientos generados donde se producía la materia prima, y por los que se efectuaban entre las diversas administraciones, fábricas y factorías del Real Estanco. Sin temor de hacer un cálculo demasiado elevado, podemos considerar que un número igual de mulas se movilizaba de la región productora de las Villas de Córdoba y Orizaba, para abastecer a las fábricas con tercios de rama y a algunas administraciones que consumían el tabaco en bruto. Seguramente, y al igual que en las provincias de tierra adentro, había arrieros especializados en esta ruta que, como se menciona en el lenguaje de la época, respondían "a esta carrera". Hay que considerar también el movimiento generado para abastecer el arzobispado de México, que no entra en los registros analizados. Aquí se hallaban numerosas poblaciones y era la región más poblada del territorio. Así, podemos calcular un total que fluctuaba entre 25 mil y 30 mil mulas que se movilizaban anualmente sólo en el abasto de tabaco.

Por otro lado, conocemos el total de mulas que se movizaron desde los almacenes generales de la Ciudad de México a los destinos citados anteriormente durante 1796, y que seguramente incluye el abasto de la administración correspondiente al arzobispado de México (no incluido en el cuadro siguiente). Su número se eleva a 16 609 mulas que trasladaron 33 219 tercios.

No obstante, hay que considerar que 1794 y 1795 fueron críticos para el transporte; durante la primera mitad de 1795, se suspendió el transporte, se utilizó el recurso de embargos de mulas y fue casi hasta el final del año cuando la situación empezó a regularizarse; es obvio que entonces las diversas administraciones y factorías se encontraban totalmente desabastecidas, y que el envío de tabaco en rama, puros y cigarros fue más elevado en 1796, con el objeto de volver a abastecer con suficiencia y tratar de evitar la escasez. Incluso se señala que este año había sido el más elevado en cuanto a la provisión de tabaco en toda la vida del Estanco.²²

Se menciona que, en general, el número de mulas que salían regularmente cada año de los almacenes generales para toda la tierra adentro (esto es, para Valladolid, Guadalajara, Durango, Rosario, Santander y Querétaro) era el de 10 604, número casi igual que el analizado en los registros (véanse cuadro 1 y gráfica 1).

Otro factor de importancia a considerar es que el Real Estanco de Tabaco llevaba a cabo un aprovechamiento mayoritario de mulas, ya que utilizaba las denominadas "de retorno", con el objeto del ahorro en el pago de fletes. Seguramente estas mismas mulas

habían efectuado viaje para entrega de otro tipo de mercancía, y para no regresar de vacío, el cobro de fletes era más módico.

Al considerar los numerosos animales utilizados exclusivamente en el circuito mercantil del tabaco se proporciona una idea de la compleja organización del transporte a fines del siglo XVIII, y la cantidad de recursos de todo tipo utilizados en ello.

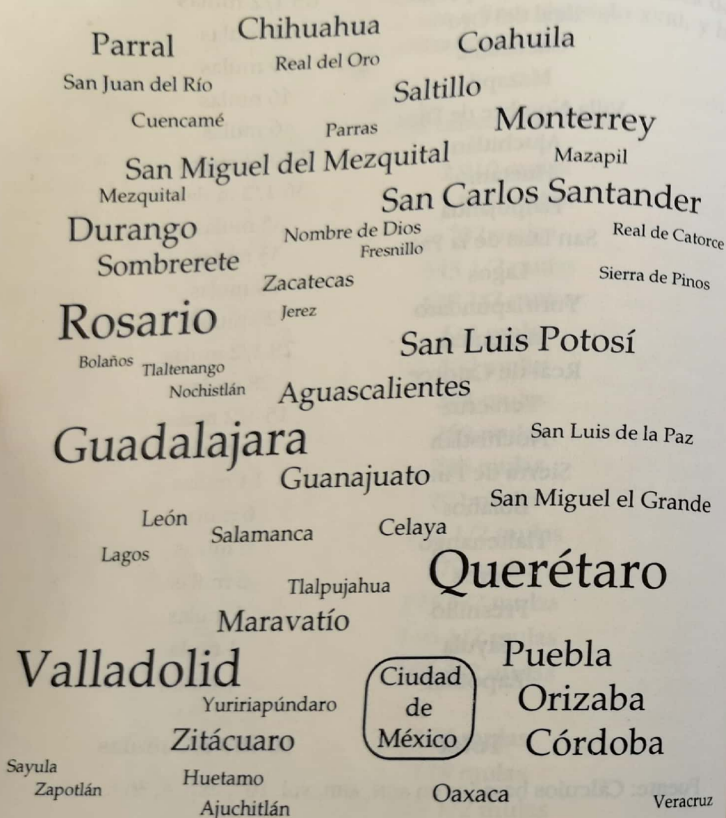
Cuadro 1
Mulas que transportaron tabaco en 1800

Querétaro	2 910 mulas
Guadalajara	1 565 mulas
Valladolid	702 mulas
Rosario	543 1/2 mulas
Orizaba	438 1/2 mulas
Durango	413 mulas
Córdoba	360 mulas
Monterrey	275 mulas
San Carlos Santander	269 mulas
Puebla	238 mulas
San Luis Potosí	201 mulas
Coahuila	194 1/2 mulas
Guanajuato	179 mulas
Chihuahua	173 1/2 mulas
Sombrerete	146 1/2 mulas
Parral	136 1/2 mulas
San Miguel del Mezquital	123 mulas
Aguascalientes	118 mulas
Maravatío	113 1/2 mulas
Zitácuaro	110 1/2 mulas
Saltillo	101 mulas
Zacatecas	96 1/2 mulas
Celaya	96 mulas
León	91 mulas
Parras	80 mulas
Oaxaca	79 mulas

Salamanca	70 1/2 mulas
San Miguel el Grande	64 mulas
San Juan del Río (Dgo.)	63 1/2 mulas
Real del Oro	61 mulas
Cuencamé	59 mulas
Mazapil	46 mulas
Villa Nombre de Dios	46 mulas
Ajuchitlán	37 1/2 mulas
Huetamo	36 1/2 mulas
Tlalpujahua	35 mulas
San Luis de la Paz	33 mulas
Lagos	29 mulas
Yurirapúndaro	29 mulas
Mezquital	28 1/2 mulas
Real de Catorce	28 mulas
Veracruz	15 1/2 mulas
Nochistlán	14 mulas
Sierra de Pinos	14 mulas
Bolaños	6 mulas
Tlaltenango	6 mulas
Jerez	6 mulas
Fresnillo	5 mulas
Sayula	1 mula
Zapotlán	1 mula
Total	10 488 1/2 mulas

Fuente: Cálculos basados en AGN, AHH, vol. 107, exp. 4, 36 f.

Gráfica 1
Mulas que transportaron tabaco en 1800



Rosario	más de 500	Parral	de 100 a 199	Tipología según el número de mulas por destino. Fuente: AGN. AHH. vol. 107
Puebla	de 200 a 400	Oaxaca	de 50 a 99	
		Lagos	de 25 a 49	
		Sayula	de 1 a 24	

Finalmente, hay que destacar que en ciertas rutas se reunían varias recuas de diferentes dueños, y se trasladaban en grupo. Esto se debía a la amenaza de salteadores en los caminos, o a la de indígenas. En ocasiones, estas recuas iban resguardadas por tropa para la defensa de los ataques tan usuales, sobre todo en las Provincias Internas. Por ejemplo, el transporte en Nuevo México era organizado de manera específica:

La experiencia ha enseñado que no son bastantes las comunes precauciones para atravesar sin riesgo cuarenta jornadas por desiertos, hasta llegar a la provincia más inmediata que es Chihuahua. Ha sido necesario arreglar este penosísimo viaje del modo siguiente: a las cuarenta y tres leguas de la capital, en el paraje nombrado Joya de Sevilleta, tienen que estar reunidos los interesados para últimos de noviembre, con cargas, armas de fuego, municiones, flechas, adargas, caballos, etc. Se pasa revista a todo, y estando el número completo de quinientos hombres para arriba, se señalan los que han de alternar en el viaje a la vanguardia, retaguardia y centro: los que han de cuidar de la caballada y la mulada; los que han de hacer la centinela (que regularmente pasan de cien); los escuchas, pegando el oído a la tierra en noches oscuras, para avisar si sienten pasos y evitar las sorpresas que se han solido sufrir [...] Todos estos preparativos aún no han sido bastantes en algunos años, para librarse de la astucia de los gentiles.²³

Es más, era uso y costumbre que en las provincias internas parte de la tropa allí asentada escoltase a las recuas; lo usual había sido que se determinara un viaje en cualquier momento y la obligación era escoltar a quien lo necesitara. Hasta que, en la primera mitad del siglo XVIII, las autoridades decidieron poner fin a ello, estableciendo tiempos de traslado determinados, y normas específicas.²⁴

En algunas ocasiones eran los propios transportistas los que pagaban a sus guardias para el resguardo de la mercancía que trasladaban. Así sucedió con un antepasado familiar de Pedro de Vértiz, Don Joseph Marcos Vértiz, quien en 1733 había uniformado y armado a doce hombres para asegurar el traslado de los caudales que se realizaba bajo su responsabilidad, pudiendo transitar con más tranquilidad los caminos de México a Xalapa y Veracruz.²⁵

En el periodo de la guerra de Independencia, los transportes también se tuvieron que organizar para su defensa; y se viajaba en convoy, esto es, un grupo numeroso tanto de personas como de mercancías con los correspondientes animales, eran resguardados con la suficiente tropa para evitar el ataque de los insurgentes. Por supuesto, el viajar en estos términos creó una contribución denominada "derecho de convoy", que se pagaba en las aduanas y que era el dos por ciento sobre los productos y mercancías que se trasladaban.²⁶ El virrey había determinado un incremento de tropa de caballería que custodiaran pueblos y facilitaran los tránsitos de una provincia a otra (Alamán, 1985:57 y ss.).

Concluimos esta parte habiendo observado las diversas alternativas existentes en la composición de las recuas; no se trataba de un número fijo de animales que iban y venían por los diversos caminos, sino de una cifra variable impuesta por la cantidad de mercancía a trasladar; con vínculos sólidamente establecidos por los arrieros en los diversos pueblos, para dejar en descanso a ciertos animales o completar una remuda para trasladar más mercancía. También se ha observado la cantidad total de mulas que operaban en parte del circuito mercantil del tabaco y finalmente la necesidad de organizarse de una manera más segura para el resguardo tanto de la vida de los arrieros, como de sus animales y la mercancía transportada.

Adquisición de las mulas

Un punto importante a destacar era el modo como se adquirían las mulas. En este apartado se trata de la manera como se proveían de mulas los grandes transportistas, que en muchas ocasiones resolvían la organización de sus hatos con base en las mulas que tenían en algún rancho o hacienda de su propiedad; y también se toca la forma en que obraban los transportistas menores (el común del pueblo) para quienes la adquisición de un animal les significaba un gran esfuerzo.

Como ejemplo del primer caso tenemos a doña Guadalupe Vázquez, esposa de Don Juan Domingo Fernández Peredo, gran empresario transportista. Al enviudar, decidió formar una compañía de comercio en 1796 con don Francisco de Ceballos, aportando

todos sus bienes, pues sus cuatro hijos eran todavía menores y no podían hacerse cargo del negocio. La compañía instituida en 1774 había funcionado originalmente entre Don Juan Domingo Fernández Peredo, y su suegro, Juan Antonio Vázquez (Kicza, 1986:91).

Doña Guadalupe heredó de su marido varios negocios, entre los que se encontraban dos "trozos de recua", que se valuaban en 23 223 pesos,²⁷ compuestos por un total de trescientos setenta y un animales, perfectamente aparejados con todos los instrumentos necesarios, e inclusive organizados por las características y el color de la piel de los animales: "chamurradas, prietas, coloradas, pardas". Cada trozo de recua se encontraba a cargo de un mayordomo, y se dividía en cuatro atajos de acuerdo al pelaje de los animales y posiblemente a su alzada, esto es, su altura. Cada atajo contenía aproximadamente 45 mulas; había entre 22 y 26 "de primera", cuyo valor ascendía hasta a 65 pesos cada una; en el atajo se encontraban también algunas mulas viejas, y se les denominaba de segunda y de tercera, o de "vaciada"; se incluían también las mulas de silla, que era en donde iban los arrieros para la dirección de la recua (véase documento al respecto en los anexos).²⁸ Estas recuas funcionaban usualmente con contratos de conducción, y transportaban plata o azogue.²⁹

Pero doña Guadalupe Vázquez también era propietaria de la Hacienda de los Dolores, sita en la jurisdicción de Tepoztlán, del rancho de Escapuzalco, y de la Hacienda de Doña Rosa (a) San Antonio, cerca de Lerma, en cuyo inventario se refiere la cría de ganado mular que allí se daba.³⁰ Seguramente los mayordomos destinaban las mejores mulas para adiestrarlas y formar los atajos. Los propietarios también se dedicaban a la venta de mulas, muchas de las cuales otorgaban a sus propios trabajadores, por medio del sistema de "repartimiento", que era la manera que tenía la gente de recursos más escasos para adquirirlas. En 1796, 77 individuos se encontraban endeudados con la Hacienda de San Antonio (a) Doña Rosa, por el repartimiento de mulas. El monto total de la deuda ascendía a 1 673 pesos, y si bien los valores del adeudo de cada individuo son diversos, se observa claramente que en más de un caso el repartimiento fue de varias mulas.³¹

Además de indicarnos cómo se organizaban las grandes compañías de transportes, este ejemplo nos muestra de qué manera adquirían sus animales los individuos de escasos recursos; ya que como se ve en este caso, era la propia empresa donde trabajaban la que les facilitaba la adquisición de las mulas que necesitaban.

En el transporte más especializado, cuyos propietarios eran grandes empresarios que efectuaban viajes de larga distancia y

usualmente funcionaban a base de contratos, se requería, para la organización de las mulas, que tuvieran un peso, tamaño e inclusive el color del pelaje similares. A este respecto había una clasificación que distinguía a unos animales de otros. Las mulas en venta podían ser de diferentes tipos, en ocasiones se vendían listas para el trabajo, en otras cerreras y había que domarlas, y para los individuos que tuvieran un cierto capital, se vendían a veces troncos de mulas ya organizados o atajos de recua.

Los siguientes ejemplos de ventas anunciados en un periódico de inicios del siglo XIX, ilustran lo anterior:

En las lomas del Santuario de Ntra. Señora de los Remedios, está una partida de trescientas, y más mulas cerreras de las mejores que vienen del Obispado de Durango, quien quisiera comprarlas ocurra al cajón de D. Manuel Llano, que es el primero del Portal de Mercaderes, dónde se le dará razón.³²

Se vende un atajo de mulas de camino real compuesto de treinta y seis, aparejadas de lazo y reata, y dos de silla, y el avío correspondiente de recua: se dará por un precio cómodo, quién quisiere instruírse ocurra a la vinatería de la calle del Coliseo y San Francisco.³³

En la alquiladuría de caballos de la calle del Relox hay un tronco de mulas retintas ocigolondrinas nuevas muy baratas.³⁴

Seis mulas grullas nuevas, y fuertes, en la librería de D. Francisco Rico, darán razón calle de Sto. Domingo.³⁵

Un tronco nuevo, de mulas cambujas grandes: darán razón en la pintorería de la calle de Donceles letra B.³⁶

Los propietarios enviaban sus mulas para venta desde diversos ámbitos de la Nueva España. Las grandes manadas venían a la altiplanicie mexicana desde la Nueva Vizcaya, la Nueva Galicia o de las provincias de Sonora, Sinaloa, Coahuila, Nuevo Santander o Nuevo Reino de León, con destino a los comerciantes; éstos las ofrecían o las trasladaban a las provincias donde se las habían solicitado (gracias a anuncios y a relaciones personales).

De los partidos de ganado mayores que salieron con registro de la Nueva Galicia, y han entrado en esta Nueva España, se han

vendido sólo en los contornos de esta ciudad de la Puebla en este mes 26,000 toros, 16,000 mulas, 10,000 caballos.³⁷

Aunque de hecho la producción de mulas también se efectuaba en la Nueva España y su producto servía para satisfacer las necesidades de las propias haciendas o ranchos, se repartía entre los propios trabajadores y la población vecina, o bien se comercializaba en ámbitos más alejados. Todo ello nos puede dar idea de lo grueso e importante de este comercio.

En no pocas ocasiones, la venta de mulas se efectuaba a crédito, es decir, se proporcionaban con pagos diferidos:

con el arriero Miranda, vecino de esta ciudad, a quien he hablado sobre las mulas que VM. me previene, y me dice que su mayordomo [...] va encargado que se vea con VM. y vea las mulas, para que si son al propósito le compre 30 o 40 y serán las que necesite para el refuerzo de sus atajos: en fin si VM. no hallare comprador, me las podrá mandar para venderlas en ésta en las circunstancias que VM. me previene, pues ya parece se ha introducido este modo [...] de fiar, y no se puede salir de ellas de otro modo.³⁸

En muchas ocasiones, los comerciantes enviaban las mulas a los alcaldes mayores, quienes fungían como los destinatarios intermedios. Éstos eran los que se encargaban de repartirlas entre la población. Tal era lo que sucedía en Tlapa, y en Chilapa (en el actual estado de Guerrero) en donde el destino principal era la arriería. El alcalde mayor utilizaba el sistema de repartimiento que significaba el pago del o los animales en un lapso más o menos largo, vendiendo no solamente a la población indígena, sino "a los de razón" con dos plazos al año (Dehouve, 1988:86-102). Se indica que en muchas ocasiones la venta era bajo coacción, esto es, de manera forzada, y se entregaban al individuo una o dos mulas; también se dice que no importaban las condiciones en que se encontraran, pues podía ser un animal enfermo o cerrero, lo que significaba que no se iba a poder aprovechar de inmediato.

Un informe del Comisario recaudador de los reales tributos en Villa Alta, Oaxaca, nos muestra de qué manera se organizaba el Alcalde Mayor para efectuar los repartimientos de mulas:

Para el repartimiento de las mulas, que hace el Alcalde Mayor, adelanta el dinero, a los dueños de haciendas de el valle

de Oaxaca seis meses antes, para poder conseguir las, siendo el número regular de las que cada un año compra, de doscientas a trescientas cabezas, pagándolas a razón de catorce pesos cada una, y sin esta circunstancia, no las puede conseguir teniendo de costos su expendio de dichas mulas cuatrocientos cincuenta a quinientos pesos, poniéndolas al cuidado de un sujeto inteligente, y de confianza, para que las conduzca de pueblo en pueblo, y a el que voluntariamente la pide, se la da fiada, por el precio en que se ajustan, que el regular de las primeras es el de veinte y dos pesos, bajando el de las últimas hasta el de diez y ocho, con el plazo para su paga, de un año entero, a entregar la mitad, cada seis meses; y se suelen retardar más del año, por su pobreza, y se les aguarda hasta que puedan hacer dicha paga por entero.³⁹

Era también usual que los sujetos que realizaban estas ventas compraran los animales en las ferias que se efectuaban en diversos puntos de la Nueva España, o enviaran sujetos a comprar a "la tierra adentro", con el pago que hacían de contado. Pero esto ya les ocasionaba gastos, así como también problemas con un costo, tal como podían ser los animales enfermos, los que había que castrar y morían en la operación, los que huían en estampida y en fin; porque la compra de las mulas adquiridas era paulatina, recorriendo pueblo por pueblo, y el sistema de venta era a crédito (generalmente a un año), pero que hacía factible que en ocasiones la venta se perdiera por falta de pago o por morosidad en la liquidación de la deuda.

La perspectiva de las autoridades señalaba que para la gente de escasos recursos, el repartimiento les era bastante ventajoso:

Y a los dichos indios les es, en mi inteligencia, muy útil y provechoso este género de trato; porque como la paga es mensual, no les es muy pesada, y porque consiguen el pagar las mulas con lo mismo que las mulas ganan, y al cabo del año les quedan libres para poder, con sus alquileres, o fletes, pagar sus tributos, y obenciones, y para poder mantenerse, y mantener sus familias.⁴⁰

Este sistema no fue exclusivo para las mulas, sino que también funcionó con diversos productos que eran indispensables para la gente de escasos recursos. Como señala Pietschmann (1978:76), el repartimiento de mercancías fue un sistema de integración económica que tuvo diversos matices. La venta se efectuaba bien por

el alcalde mayor o por comisionados destinados a este fin; en muchas ocasiones se efectuaba con la colaboración de los comerciantes de la región, que a su vez fungían como "aviadores", o en otras palabras eran los financiadores de la venta. En ocasiones se efectuaba con el apoyo de los gobernadores indios o los caciques de la zona; algunas veces este repartimiento era efectuado sólo por los particulares, como se dio el caso en algunas haciendas que de esta manera proveían a sus trabajadores.⁴¹

Pietschmann (*Op. cit.*:127-129) señala que este sistema de ventas no reflejaba las condiciones de operación del mercado en una compra-venta normal, e inclusive dice que la diferencia en el precio del ganado era de hasta un 70-80% más, proporcionando una ganancia para los operadores de cuando menos un 25%. Por otro lado, menciona que los riesgos y costos de este método eran muy elevados. Además, fue frecuente que el pago no se hiciera con dinero en efectivo, sino con las mercancías producidas por los propios compradores, fenómeno en extremo conveniente para los habilitadores, ya que obtenían los productos a precios más bajos (Hamnett, 1971:21-22). La escasez de liquidez propiciaba también que mulas y caballos se permutaran por diversos géneros, como por ejemplo "ropa de la tierra" (Flon, 1976:164).

Este sistema de crédito tuvo una gran importancia, y el no considerar exclusivamente el elemento de coerción, permite observar cuál fue la manera en que se integró la economía campesina, y en última instancia la organización del transporte. Se puede observar, asimismo, de qué manera este sistema se permitía la activación de la economía y se lograba que el capital circulara de manera más acelerada. Este repartimiento tuvo características específicas de acuerdo a las diversas regiones, asumiendo algunas de las descritas anteriormente; como punto capital para la asunción de ellas, se señala el grado de comunicación que tenían las diversas poblaciones, objeto de este fenómeno.

Hay que decir, sin embargo, que si bien el sistema por un lado beneficiaba a funcionarios o particulares y les daba un mercado a las ciudades, y por otra aseguraba la salida de las producciones locales menores y permitía el abasto de bienes indispensables, excluía cualquier competencia posible, lo que generaba que el común del pueblo pagara los máximos costos.

El repartimiento de ganado integra distintas geografías económicas, vincula al menos los dos sectores sociales productivos y varios círculos de intercambio [...] La distribución de

animales repartidos obedece a una lógica económica [...] la operación no es una manipulación coactada del consumo, sino que se adecua a las necesidades y a la demanda local. Lo que el repartimiento hace es proveer una red de información sobre demandas y una cadena de agentes para satisfacerlas (Pastor, 1985:224).

El segundo virrey Revillagigedo señalaba como un gran golpe a la economía novohispana la suspensión de los repartimientos, medida que se prohibió con base en el artículo 12 de la Real Ordenanza de Intendentes, hecha efectiva en mayo de 1787, e indicaba de qué manera había afectado sobre todo a la gente de escasos recursos, que era la única manera que tenían de adquirir bienes que les eran indispensables. Al suspender la habilitación a esta gente, se afectó, en gran medida, el comercio y la Real Hacienda, por lo que sugirió al Rey que si bien se prohibiese este sistema en manos de los diversos funcionarios, debía permitirse la habilitación por particulares, fueran comerciantes o cualquier otro género de individuos, lo que fue aceptado en 1791.⁴² De hecho, el sistema de repartimiento tuvo grandes defensores así como denostados enemigos; ello queda demostrado por los diversos informes emitidos por los nuevos intendentes, en donde algunos están a favor, y otros lo consideran un sistema de "abominación, iniquidad y tiranía" (Rees, 1979:169-170 y 320-329).

Hasta ahora se ha visto de qué manera adquirirían sus animales los medianos y grandes empresarios del transporte; cómo, en ocasiones, lo único que se efectuaba era el traslado de animales que eran de su propiedad al negocio de arriería, o cómo se adquirían en una operación normal de compra-venta. También se ha descrito el sistema de repartimiento, que era la manera como la mayoría de la población de escasos recursos adquiría sus mercancías, y entre ellas sus animales; éste era el sistema de crédito que operaba en el periodo colonial, una forma de integrar la población a la economía de mercado, sistema por otro lado muy controvertido y discutido, y en donde hace falta profundizar.

Empaque, transporte y almacenamiento de las mercancías novohispanas. Algunos ejemplos

Para el siglo XVIII, el empaque ya era toda una industria que requería una serie de insumos especiales para realizarlo adecuadamente, y poder transportar la mercancía con una garantía de seguridad, indicador de una especialización. También se verá cómo surge la idea de almacenamiento del tabaco —como una manera de facilitar el transporte para abastecer a toda la población— y cómo el planteamiento de estos almacenes nos indican una articulación de ciertas regiones y el recorrido necesario de algunas rutas.

Otros productos, además del tabaco, se movilizaban en la Nueva España; las mulas antes mencionadas no eran en exclusiva para la distribución del tabaco y posiblemente en sus diversos recorridos cargaban parte de la mercancía que ahora mencionaremos, para darnos una idea del gran movimiento que se generaba en el territorio novohispano.

No pretendiendo dar una lista exhaustiva, entre estos productos se encontraban: el oro y plata de las minas, fundido en barras que se trasladaban a la Casa de Moneda de México para acuñarse o a Veracruz para embarcarse a España (Brading, 1975:194-197); el azogue, fundamental para el procesamiento argentífero, era empaquetado en bolsas hechas de un pellejo blando y bien cosido, colocadas en un casquete suave y reforzado que se guardaba después en cajas de madera clavadas, amarradas y envueltas en esteras con las armas reales allí dibujadas (Haring, 1979:203 y Lang, 1977:191-192); el aguardiente nativo y el de Castilla que se transportaba en barriles; el acero importado en cajones; el algodón de origen novohispano en tercios, al igual que el azúcar y la cera de La Habana, y la canela que entraba por Veracruz y estaba empacada en churlos —que era un saco de lienzo de pita, cubierto con otro de cuero—.⁴³ Se transportaban también chiles, cobre y sal, todos ellos productos de origen nativo, así como diversas especies, algunas importadas y otras del propio territorio; cacao, proveniente de diversos lugares: Tabasco, Soconusco, Caracas, Guayaquil y Maracaibo y que entraba vía Veracruz o Acapulco. También se transportaba el fierro, que entraba por Veracruz, el plomo que era nativo del reino, el queso, y botas de sebo cuya industria era de la Nueva España. Se movilizaba el vino en barriles. Los textiles los había de origen nativo, que venían de Tlaxcala, Xalapa, Puebla y

de otros parajes; así como ropa de Castilla y de China.⁴⁴ También se transportaban, empacados en costales, trigo y harina, maíz y frijol.

El empaque era toda una industria, y gracias a ella la mercancía transportada arribaba a su destino las más de las veces en perfectas condiciones. De acuerdo a la mercancía era el empaque y así se observan barriles para líquidos, cajones, "balones de papel", churlos para la canela; cuando el producto lo permitía los tercios eran muy usuales, así se les denominaba a los paquetes protegidos con petates o costales y amarrados con cuerdas. Un par de tercios eran equivalentes a una carga; su peso era variable en función del producto de que se tratara, y a las mulas se les cargaba con dos de ellos. Así, el tabaco en rama se empacaba en tercios (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:374-375), con petates,⁴⁵ liás⁴⁶ y jonotes.⁴⁷

Se menciona que los petates envolvían la mayor parte de las cargas que transitaban de uno a otro pueblo. De la misma manera se señalan como de mucho consumo la cordelería, jarcia y costales de pita, de donde se surtía la arriería (Quirós, 1985:263-264).

Otros productos recibían otro embalaje, por ejemplo los cigarros y los puros se empacaban en cajas de madera que se armaban con clavos (Mcwatters, 1979:149), así como el polvo fino que bien se guardaba en frascos de cristal o en latas de hojalata, los que a su vez se embalaban en cajones de madera.

En tercios de forma prismática se enfardaban también los chiles, el cobre, el azúcar, la sal, así como distintas especies. Se empacaba en tercios el cacao, el fierro y el plomo.

Otro empaque utilizado eran los cueros de animales denominados botas, en donde se trasladaba por ejemplo el sebo; esas eran un cuero pequeño "empegado por adentro con un brocal de palo o cuerno, como un embudo pequeño. Es cortado en forma piramidal, rematándose en el brocal muy angosto, y está cosido fuertemente, para que mantenga el licor que se echa en él".⁴⁸ En ocasiones también se utilizaban estas botas para el traslado del vino o aguardiente, aunque las más de las veces estos productos se transportaban en barriles manufacturados en madera, donde también era usual empacar las aceitunas, escabeches, el aceite y la pólvora.

Los balones eran fardos grandes de hechura redonda como las balas.⁴⁹ Era usual que el papel se empacara de esta manera y contuviera un número determinado de resmas.⁵⁰ Este empaque se protegía con un papel grueso y resistente, a su vez envuelto en costales de lienzo crudo o de cotense,⁵¹ que se protegía con una arpillera cosida (Céspedes, 1992:84).

Servían de empaque: costales de guancoche, sacos y recipientes en forma de canastos hechos de vaqueta [...] para distancias cortas y para mercaderías voluminosas, por ejemplo mazorcas de maíz; cueros de oveja cosidos con pita para el sebo; cueros de cerdos y cabras para el pulque; tompiates de palma y principalmente petates burdos para cereales, frijol, chile y lana cruda. Los petates se sujetaban con mecates, cintas de palma o correas de cuero. Jergas y vaquetas servían para proteger la mercadería contra la lluvia y el polvo (Ewald, 1977:164).

Dada la problemática que ocasionalmente presentaban los transportes en la Nueva España por escasez de pastos y falta de agua, se buscaban soluciones adecuadas para evitar el desabasto que producía el no haber un tránsito regular. La alternativa contemplada era el establecimiento de almacenes, con una reserva suficiente, para en trayectos más cortos abastecer varias regiones.

De hecho, el estanco del tabaco organizado en once administraciones y cuatro factorías, ubicadas a lo largo del territorio novohispano, contemplaban que en cada uno de estos centros se tuviera el tabaco suficiente, para a su vez distribuirlo en las regiones correspondientes. Lo usual era la renta de alguna casa que además de servir como almacén del tabaco y de los cigarros y puros, sus cuartos se utilizaban como oficina. De estas administraciones y factorías, como ya se ha mencionado, se daba un tránsito de corta distancia que abastecía las zonas que le eran dependientes, pero en muchas ocasiones el tabaco no era suficiente y tenía que enviarse nueva carga. Si bien Córdoba y Orizaba tenían almacenes donde se guardaba lo cosechado, los grandes depósitos se encontraban en la Ciudad de México, y la mayor parte del abasto de la Nueva España se distribuía desde ahí (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:393-394). No obstante esta organización, era una idea recurrente la creación de almacenes distribuidores de tabaco en territorios más amplios.

En 1773 se creyó conveniente la erección de un almacén de depósito en Tehuacán de las Granadas, para los tabacos que se remitían al obispado de Oaxaca, con el objeto de lograr allí arrieros suficientes, ya que este sitio "era garganta y preciso tránsito" para esa provincia.

Con la crisis de transporte que se presentó en 1795, se sugería el tener almacenes en San Miguel el Grande y en Saltillo, para abarcar un buen número de regiones. Querétaro era una tercera opción.

San Miguel el Grande tenía la característica de ser "garganta", esto es, un centro de tránsito y de escala de los arrieros, donde se facilitaba la distribución para la tierra adentro. Desde esta población se podía abastecer San Luis Potosí, San Luis de la Paz y poblaciones agregadas, las villas de Lagos, León, Aguascalientes, Xerez, Zatecas y Fresnillo, así como otras poblaciones comprendidas en esos rumbos. Con respecto a Saltillo, era lugar de paso a las provincias internas y podía abastecerse con relativa facilidad Mazapil, Monterrey, Coahuila, Santander, Parras e inclusive Parral, así como otras poblaciones. El establecimiento de almacenes podía, además, permitir el aprovechamiento de arrieros de retorno, cuando los hubiere, pagándoles un flete menor.⁵²

Querétaro abogaba por ser el centro para muchas poblaciones, teniendo a su alrededor a ocho administraciones del tabaco y todas ellas a distancias proporcionadas, además de albergar una fábrica de tabaco.

La conceptualización de almacenes en estos términos, también es indicadora de la especialización del transporte. La búsqueda de alternativas y soluciones para hacerlo más expedito y eficiente muestra que ya no se trataba de un abasto esporádico, sino que se intentaba establecer su regularidad y a cualquier costo tener el abasto cubierto.

Por supuesto que con el planteamiento de los almacenes se tenía en consideración la caducidad o fragilidad de las mercancías. En lo que respecta al tabaco se estaba muy consciente de que los tabacos labrados (puros y cigarros) no podían añejarse demasiado, pues se inutilizarían para su venta. Se cuidaba al consumidor, que recibiría con extremo desagrado un tabaco reseco y, por tanto, su calidad desvirtuada. Todo ello obligaba a un cálculo de la cantidad que podían tener en reserva las administraciones y factorías.

Hasta aquí se ha visto la complejidad existente en el empaque durante el siglo XVIII y cómo éste adquiría matices específicos en función del producto a transportar, para cuidar su integridad y un traslado seguro. También se ha observado cómo la idea del almacenamiento de tabaco surge como una alternativa para mejorar el transporte, con base en las características que presentaba con una cierta periodicidad. Crisis agrícolas o epizootias afectaban a veces el transporte novohispano, y era importante velar por un transporte funcional y seguro que resultara en un abasto constante a la población, sobre todo en una empresa como el Real Estanco del Tabaco, que cubría a todo el territorio y se basaba, para su buena marcha, en una distribución eficaz.

Notas

¹ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

² *Instrucciones de los hermanos jesuitas administradores de haciendas*, manuscrito mexicano del siglo XVIII, prólogo y notas de Francois Chevalier, UNAM-Instituto de Historia, México, 1950:107.

³ La esquila era una campana que se colgaba del cuello de la mula.

⁴ Textual en el documento. El *Diccionario de la lengua española de la Real Academia* (Madrid, 1970) señala que "ataharre" es la banda de cuero, cáñamo o esparto que, sujeta por sus puntas o cabos a los bordes laterales y posteriores de la silla o albarda, rodea los ijares y las ancas de la caballería y sirve para impedir que la montura o el aparejo se corran hacia adelante, p. 136.

⁵ La enjalma es un aparejo de la bestia de carga, como una albardilla ligera, la sobreenjalma la protege.

⁶ AGN, Vínculos, vol. 236, exp. 6, f. 2v., 28v. *Instrucciones a los hermanos jesuitas administradores de haciendas*:107, 169-170.

⁷ "Notable carta reservada al segundo conde de Revillagigedo", en: *Boletín del AGN*, t. I, núm. 2, 1930:208.

⁸ El rebaño compuesto por los animales y su impedimenta reunidos en grupos de un propietario se llamaba cabaña. Julius Klein, *La mesta*, Alianza, Madrid, 1981:40. *Diccionario de autoridades*, t. II, vol. 1:11.

⁹ AGN, Consulado, vol. 7, f. 145.

¹⁰ *Instrucciones a los hermanos jesuitas administradores de haciendas*:120-121.

¹¹ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

¹² AGN, AHH, caja 322, exp. 18, 1608.

¹³ Aquí grosero se entiende por un alimento burdo, tosco, menos refinado.

¹⁴ Aunque eventualmente se tienen algunos casos de mulas fecundas; existen algunos ejemplos de la época: "El Sr. intendente de Valladolid con fecha 31 de agosto anterior, participa el virrey que una mula de su propiedad parió en la Hacienda de Orocúti. Tiene mucha abundancia de leche y está la mula muy gorda y ágil", en: *Gazeta de México*, t. IX, núm. 9, 26 de septiembre de 1978:67.

¹⁵ L. Salvans y M. Torrent, Ganado asnal y ganado mular:219-220, 230, 235, 259, 261, 263, 270, 285-286. Ross Hassig, Trade, Tribute and Transportation, the sixteenth Century Political Economy of the Valley of Mexico, University of Oklahoma Press, Norman, 1985:281-283.

- 16 Biblioteca Nacional, Colección Lafragua, núm. 588. Francisco Xavier de Ortega, *Instrucción para hacer saber a toda clase de personas la construcción con que deben ser formados los animales cuadrúpedos de mayor utilidad y duración, comenzando por los caballos y concluyendo con los burros, con otras noticias útiles*, Imprenta Real, Madrid, 1790.
- 17 AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/núm de foja.
- 18 AGN, AHH, vol. 107, exp. 4, f. 4v.
- 19 *Id.*
- 20 AGN, AHH, vol. 107, exp. 4, f. 31-32.
- 21 AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.
- 22 *Id.*
- 23 "Noticias históricas y estadísticas de la antigua provincia de Nuevo México, presentada por su diputado en cortes. D. Pedro Bautista Pino, en Cádiz en el año de 1812...", en: *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del Norte, 1790-1814*:284-285.
- 24 *Diario y derrotero de lo caminado, visto y observado en la visita que hizo a los presidios de la Nueva España septentrional el Brigadier Pedro de Rivera*, introducción y notas de Vito Alessio Robles, Archivo Histórico Militar Mexicano, Secretaría de la Defensa Nacional, México, 1946:181-184, 220-222.
- 25 *Gazeta de México*, núm. 68, julio de 1733:538.
- 26 AGN, AHH, caja 219, exp. 1 y exp. 16.
- 27 AGN, Consulado, vol. 7, f. 7v. y 8v.
- 28 AGN, Consulado, vol. 7, f. 125v.-126v.
- 29 J. E. Kicza, *Empresarios coloniales*:91. AGN, Consulado, vol. 7, f. 9.
- 30 AGN, Consulado, vol. 7, f. 33, 34, 132v., 133v., 141v. y 145v.
- 31 AGN, Consulado, vol. 7, f. 136v.-137v.
- 32 *Diario de México*, t. I, núm. 67, viernes 6 de diciembre de 1805:294.
- 33 *Ib.*, núm. 22, martes 22 de octubre de 1805:88.
- 34 *Ib.*, núm. 49, lunes 18 de noviembre de 1805:212.
- 35 *Ib.*, núm. 74, viernes 13 de diciembre de 1805:326.
- 36 *Ib.*, núm. 117, sábado 25 de enero de 1806:100.
- 37 *Gazeta de México*, vol. I (1949), octubre de 1728:132.
- 38 Universidad Iberoamericana, Archivo de Comerciantes, Copiador 2.1.2., f. 72-72v, 23 de junio de 1770. De México a don Manuel de Velasco del Real del Oro.
- 39 AGN, Subdelegados, vol. 34, exp. 12, f. 99v.-100, Villa Alta, junio 2 de 1752.
- 40 AGN, Subdelegados, vol. 34, exp. 7, f. 48-56, Informe de la Jurisdicción de Temascaltepec, 1752.
- 41 AGN, Consulado, vol. 7, f. 136v.-137v.
- 42 "Instrucción reservada que el conde de Revilla Gigedo dio a sus sucesor en el mando, Marqués de Branciforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su virrey. Con un prontuario exacto de las materias que se tocan en ella; y el retrato de su autor", en: Conde de Revilla Gigedo, *Informe sobre las mistones -1792- e instrucción reservada al Marqués de Branciforte -1794-*, introducción y notas de José Bravo de Ugarte, Jus, México, 1966:207-208.
- 43 *Diccionario de Autoridades*, t. I, Gredos, Madrid, 1984:339.
- 44 *Gazeta de México*, vols. V al XIII, de febrero de 1972 a febrero de 1806.
- 45 Petate: estera tejida de hojas de palma. Francisco J. Santa María, *Diccionario de mejicanismos*, Porrúa, México, 1974.
- 46 La lía es un cierto género de sogá, hecha de esparto machado, del grueso de una pulgada, tejida como trenza, que sirve para atar y asegurar los fardos, cargas y otras cosas. *Diccionario de autoridades*, vol. II:395.
- 47 El jonote es un planta tilíacea para hacer papel y cordeles de consumo ordinario, sobre todo para amarrar manojos de tabaco. Francisco J. Santa María, *op. cit.*:643.
- 48 *Diccionario de autoridades*, t. I, Gredos, Madrid, 1984:659.
- 49 *Ib.*:539.
- 50 Las resmas eran la medida del papel, contenían un determinado número de manos, que a su vez contenían un cierto número de pliegos.
- 51 Tejido basto de cáñamo.
- 52 AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

II. Funcionamiento y mecanismos del transporte

Características del tráfico

Aquí se trata de conocer cuáles eran las características más importantes del tráfico. El análisis permite observar el comportamiento del transporte desde una perspectiva temporal, esto es, cómo se daba un tráfico estacional y uno permanente a lo largo del año. También se observa una perspectiva espacial, en términos de que el transporte se proporcionaba desde un ámbito regional hasta el que articulaba a toda la colonia o dicho en otras palabras en un tránsito de corta, media y larga distancia.

Seguramente en las poblaciones más alejadas, los arrieros se encontraban menos especializados con relación al transporte; el efectuarlo era parte de un modo de vida, que también incluía las labores campesinas, como se ha visto en el capítulo anterior. El transporte formaba parte de distribuir su excedente productivo. La producción que ellos mismos generaban la trasladaban a ciertos lugares donde se canalizaría para su distribución, manufactura o reventa. Era un tránsito de corta distancia y de pequeña escala que se aprovechaba posteriormente para el abastecimiento de los mismos poblados.

Pongamos como ejemplo el caso de la Intendencia de Puebla; con el algodón de Tlapa, población ubicada al suroeste de la ciudad de Puebla, se especifica claramente que "es corta la comunicación, y sólo cuando conducen algodones en tiempo de su cosecha, suelen proporcionarse [arrieros]". Situación similar sucedía con Chiautla y poblaciones en aquella ruta, "carrera" como dirían los contemporáneos de la época, donde los arrieros querían retornar a la brevedad a sus poblaciones, y ya tenían contratada carga para el regreso. Con respecto a las poblaciones de Teziutlán y San Juan de los Llanos, ubicadas rumbo al norte de la capital de la provincia se dice claramente "que como es su comercio más li-

mitado, las mulas que conducen cualesquiera carga a esta ciudad [Puebla], suelen tener ya regreso, o llevando sus memorias o harinas que igualmente conducen".¹ Esto demuestra claramente que si bien estas poblaciones más alejadas de un centro poseían su propio transporte, éste era exclusivo para su intercambio y abastecimiento.

Serrera llama la atención sobre este tráfico que denomina de "nivel local y comarcal"; lo más importante es destacar que esto era un mecanismo de integración comercial de las diversas poblaciones dentro de sus regiones circundantes y, a su vez, a nivel de la economía colonial (Serrera, 1977:265-266).

Cercanos a los centros de población más importantes, surgían arrieros de tiempo completo, quienes cumplían los requerimientos de distribución a larga distancia, organizándose poblaciones o barrios dedicados a este oficio. El transporte era contratado específicamente y era independiente de las labores productivas. De esta manera se manifiesta como oficio exclusivo de tiempo completo y con características de especialización. A este respecto se señala, por ejemplo, que la parroquia de Santa Cruz, al este de la ciudad de Puebla, así como el distrito de Tepeaca, se dedicaban preferentemente al transporte, dada la cercanía del camino real a Veracruz (Thompson, 1989:68) que era de larga distancia y unía comercialmente a varias poblaciones.

Así se tiene, por un lado, un tráfico de corta distancia, estacional, cuyos tiempos estaban dados por la cosecha, con transportistas no especializados. No obstante, cuando menos para la segunda mitad del siglo XVIII es muy claro que no había solamente este tráfico estacional, sino un activo tráfico que abarcaba todos los meses del año y en el que participaban arrieros de profesión.

De igual manera sucedía con las mercancías importadas antes de que se promulgara, en 1778, el libre comercio. El transporte de mercancías era periódico, al arribo determinado de las naves, bien fuera del puerto de Veracruz para subirse a Xalapa, y expendirse en un tiempo determinado en la feria, para distribuirse tanto a la Ciudad de México como a otras provincias novo-hispanas:

La descarga de la flota está ya muy adelantada, mediante providencias y diligencias eficaces que a este intento se han practicado, y habiendo empezado a salir recuas con mercaderías para Xalapa, seguirán otras muchas ahora que van llegando los atajos de mulas que se aguardaban para ejecutarlo.²

Inclusive se autorizaba la apertura de caminos en fecha determinada, lo que significaba que los arrieros podían transitarlos en busca de la mercancía de carga:

Por el bando publicado el 30 de septiembre próximo pasado se sirvió V. E. prorrogar el término de tres meses señalados con el artículo 1o. del 29 de julio para el transporte de los géneros de los flotistas de Xalapa, hasta el día último de diciembre de este año y determinan la apertura de caminos e internación de los efectos vendidos en feria para el 2 de enero del siguiente año.³

Lo mismo pasaba en el puerto de Acapulco, con la llegada, supuestamente anual, del galeón de Manila, y de allí la subsecuente distribución de mercancía en cierta época del año. Se hacía un decreto público para que los comerciantes adquiriesen allí sus mercancías, y por supuesto tenían que partir con el caudal para la compra de éstas, así como con productos que se enviaban a las islas Filipinas, lo que generaba el movimiento en el transporte correspondiente:

Habiendo llegado al puerto de Acapulco en 17 del corriente la fragata San Andrés con la correspondencia pública y permiso del comercio de Filipinas, bajo las órdenes del Teniente de Navío de la Real Armada Ayenzo, conduciendo a cargo de su Maestre [...] 2,414 piezas y cajones y siendo muy importante el pronto regreso [...] la celebración de la feria los treinta y un días del mes de enero próximo venturo, y para el dicho regreso todo el mes de febrero inmediato [...] concurriendo el comercio en los citados días al referido puerto con sus caudales (que deben llevar con guías despachadas conforme a la ley, para que no sean descaminados) a la compra.⁴

Las consecuencias de la libertad de comercio, establecidas en la Nueva España a partir de 1789 (Arcila Farías, 1974:138), significaron un incremento tanto en mercancías de importación como de exportación (Quirós, 1986:155, 157-158), lo que necesariamente propició un movimiento mayor y más consecuente en la arriería. El constante arribo de naves al puerto de Veracruz generó una mayor demanda de transporte, que le restó las características temporales y cambió las espaciales a una distribución más amplia en todo el territorio. Sin embargo, la nao de China continuó arriban-

tico estacional (Carrera, 1953:223), y que Acapulco fuera una población de paso, tránsito de comerciantes y arrieros.

Otras mercancías se trasladaban durante todos los periodos del año, aunque la periodicidad de los viajes podía incrementarse o disminuir en función de la propia producción como de un mal año estacionalmente hablando, por exceso o falta de lluvias, escasez o abundancia de pastos, insuficiencia o saturación en los aguajes.

Con el establecimiento del estanco del tabaco a partir de 1765 se propició un movimiento continuo para abastecer a sus diversas administraciones, factorías y fábricas, tanto de tabaco en rama como de la producción manufacturada y los insumos necesarios para su fabricación y empaque. Así se observa en los registros de 1800 analizados, donde el movimiento de transporte fue continuo durante todo el año.

En la distribución del tabaco se puede observar de manera objetiva cuáles eran las características manifiestas del transporte. Por un lado, los viajes de larga distancia que abarcaban la distribución de la materia prima desde la región productora (Córdoba y Orizaba) a los lugares donde se encontraban los principales almacenes y fábricas (la Ciudad de México, Puebla, Oaxaca y Veracruz). De estos lugares, el producto sufría una nueva redistribución, bien fuera manufacturado en cigarros o puros o en materia prima. Podía ser una redistribución exclusivamente regional, abarcando las diversas poblaciones del área, o bien, como era el caso de la Ciudad de México (principal centro distribuidor y manufacturero) que se enviaran en un nuevo viaje de larga distancia a diversos lugares, tanto cercanos como a muchas leguas de distancia. Al acceder a ellos, parte de la producción se quedaba en la población, pero otra parte era redistribuida en la región que abarcara la administración correspondiente. Además, se efectuaba un transporte de los insumos necesarios para la fabricación de los cigarros, como fue el papel o los costales para empaque. Este activo tráfico, derivado de las necesidades de una empresa industrial, articulaba a toda la Nueva España en una compleja red de transporte que, como se observa, abarcaba un tráfico de corta, media y larga distancia y que, asimismo, operaba en todo tiempo, ya que los requerimientos productivos del estanco del tabaco así lo demandaban. Esta empresa permitió el establecimiento de almacenes, donde, en mayor escala, se guardaba la producción, lo que permitía la distribución a lo largo de todo el año.

A pesar de ello, en documentos se señala que sería más recomendable abastecer de tabaco de administración a administración,

más que directamente de los almacenes situados en la Ciudad de México: "y menos siendo fuera de tiempo de tráfico de arrieros, que si se encontraban querrian más de lo regular del flete"; de la manera planteada se podrían socorrer las urgencias.

Y sin que faltasen los arrieros en todos tiempos, pues como ciudades principales tienen precisamente un consumo, y comercio de granos, frutos y víveres, que cultivándose aún en los mismos pueblos y parajes de la provincia donde se hallan establecidas las administraciones con el regreso de mulas se podrían hacer las provisiones conforme la necesidad, como Guadalajara que por capital del Reino de la Galicia su opulento comercio, y vecindario diariamente entran con todo género de efectos, y por todos vientos muchas recuas con granos, frutos, azucares, y crecido número de cargas de sal, que es el rescate de los arrieros que de Veracruz y esta capital (México) llevan géneros, que por lo regular la solicitan a su transporte para no volverse vacíos.⁵

En esta cita se señala cómo en las ciudades más importantes de la Nueva España, la arriería se caracterizaba por ser un oficio que se daba durante todo el año, debido al intenso tráfico que se generaba.

También queda claro la necesidad que tenía la arriería de aprovechar sus viajes de retorno con carga, para obtener más ganancia. Además se podían lograr viajes con un flete más económico, lo que a todas luces era más conveniente; ésta fue la política usualmente seguida por el Real Estanco del Tabaco en su distribución. Éste es un factor de importancia que se debe tomar en cuenta, pues el costo del flete variaba en torno a esta circunstancia. Los arrieros tenían que retornar a su lugar de origen, y si obtenían carga hacia el mismo destino, el flete cobrado era más económico que un viaje contratado en otros términos.

A pesar de tener indicadores que apuntan que durante todo el año se distribuyó el tabaco y sus insumos en la Nueva España e intendencias anexas, se señala que "desde febrero hasta julio o agosto rara vez se hallan" arrieros. Esta referencia nos puede indicar un periodo de ocupación agrícola más intensiva, y el utilizar a la arriería como manera de tener un ingreso extra; también puede deberse a la época de sequía, no encontrando los suficientes pastizales y aguajes para alimentar a las mulas en los caminos. Sin embargo, el análisis realizado para 1800 muestra un relativo balance en los viajes durante el año, aunque éste se basa en trayectos efec-

uados en todo el territorio. Tendríamos que tener los suficientes movimientos por año y por regiones, para destacar sus características. Para ciertas regiones parece ser que por su clima y constitución topográfica no se traficaba en todos los tiempos, y por ejemplo "en lo común sólo caminan para Tierradentro desde octubre hasta fin de año".⁶

Al hablar del abasto a la Colonia del Nuevo Santander se señala que es "ésta una de aquéllas que se deben surtir en tiempos oportunos, que lo son septiembre, octubre y noviembre" y que inclusive cuando fuera de esta época se ofrece más flete para el viaje, nadie quiere ir.

A otras regiones con menos obstáculos naturales o más cercanas era relativamente fácil conseguir individuos dispuestos a realizar viajes, pero en ello influían factores, como el estado del tiempo, la disponibilidad de animales, los obstáculos del camino, la oferta de personal dedicado a este empleo, las condiciones de riesgo imperantes.⁷ De cualquier manera, los registros de viajes durante 1800 nos proporcionan un panorama de viajes constantes, durante todo el año, sin excluir específicamente un determinado periodo, síntoma de un transporte con mayor complicación que respondía a un elevado nivel de especialización (ver cuadros 2 y 3 por localidad e intendencia).

Lo descrito hasta ahora nos permite concluir que en la Nueva España de fines del siglo XVIII se daba un transporte con características complejas. Si bien existía un tráfico meramente estacional, limitado a ciertos periodos del año, en ocasiones con destinos a cortas o medias distancias, también se manifiesta un transporte más especializado, que se proporcionaba en cualquier época del año; asimismo, este transporte funcionaba como columna vertebral al comunicar a la mayoría de poblaciones novohispanas, en un tránsito de corta, media o larga distancia; posiblemente algunos lugares quedaban excluidos de este tránsito, pero se unían con algunos centros de importancia por medio de viajes de corta o media distancia, y posiblemente con características temporales. Este mecanismo era el integrador comercial de las diversas poblaciones y comunidades a la economía colonial.

Finalmente, es importante destacar la importancia de los viajes de retorno, los que se aprovechaban también para el transporte, y que resultaban en un costo de flete menor.

Cuadro 2
Número de viajes por mes a diversos destinos de la Nueva España
enviados desde los almacenes del Real Estanco del Tabaco
en la Ciudad de México en 1800

Destino	Enero	Feb.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Querétaro	4	9	18	5	3	1	7	2	7	10	7	8	81
Puebla					1	3			2	2	2		10
Oaxaca			2	1		1			1	2	1		5
Orizaba			2	1		1		1	2	2			10
Córdoba													
Veracruz	1				1	1	5		2	2		1	10
Valladolid	2				2								10
Maravatio		3	5	3	4	2	2	2	1	1			4
Zitácuaro		2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	5	32
Tlalpujahua	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	15
Huetamo		1	1		1		1		1	1	1	1	13
Ajuchitlán		1				1							7
Guajuato						1							3
León		1	1	2	1	1	1	1					3
Salamanca		1	1	1	1							3	8
San Luis de la Paz				1	2	1	1		1			1	6
													6
													5

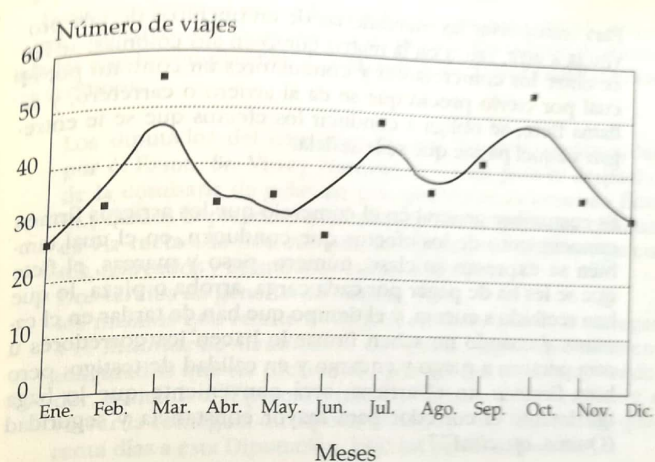
Destino	Enero	Feb.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
San Miguel el Grande			2	1	1	1	2		1	1	1		10
Celaya			2	2				2				1	7
Agascalientes	3		2	1		3	3	8	6	10	4		40
Bolaños	1	1					4		1				6
Zapotlán													1
Sayula							1						1
Lagos							1						1
Nochistlán							1						1
San Luis Potosí	1		2	3	1	1	1			1		1	3
Real de Catorce	1	1	1					1	1		1		1
Zacatecas	1		1	1								1	11
San Miguel Mezquital							3	1	1				3
Sierra de Pinos		2						1	2				8
Sombrecito													3
Tlaltenango		1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2
Fresnillo	1												11
Mazapil													1
Xerez		1			1				1		1		1
													3
													1

Destino	Enero	Feb.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Durango	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	13
Villa Nombre Dios					1			1	1	1	1		5
Parral	1		1		1	1	1	1	1	1	2	1	11
Mezquital					1					1	1		3
Cuencamé				1	1	1		1	1	1	1		6
San Juan del Río	1				1			1	1	1	1		6
Chihuahua			1					1	1	1	1		6
Satillo	1		1		1	1	1	1	1	1	1		7
Coahuila			1	1	1	1	3	2	1	2	1		12
Parras		1			1	1	1	1	1	1	1	1	10
Monterrey	1		1		2	2	1	1	1	1	1	1	5
San Carlos Santander	1		1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	12
Rosario	1	1	1				1	1	1	1	1	1	9

Cuadro 3
Resumen del número de viajes por mes, por intendencias de la Nueva España, enviados desde los almacenes del Real Estanco del Tabaco en la Ciudad de México en 1800

Intendencia	Enero	Feb.	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
México	4	9	18	5	3	1	7	2	7	10	7	8	81
Puebla	0	0	0	0	1	3	0	0	2	2	2	0	10
Oaxaca	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	1	0	5
Veracruz	1	0	4	2	3	2	5	1	2	3	0	1	24
Valladolid	3	10	10	6	7	6	5	4	4	6	4	8	73
Guanajuato	0	2	7	8	7	2	4	3	2	2	1	7	45
Guadalajara	4	1	2	1	0	3	11	8	7	11	4	2	54
San Luis Potosí	2	1	3	3	1	0	0	1	1	0	1	1	14
Zacatecas	2	4	2	2	2	1	4	4	5	1	2	1	30
Durango	4	1	3	2	6	5	3	6	7	9	8	2	56
Coahuila	1	1	2	1	3	2	4	4	1	5	2	1	27
Nuevo Reino de León	1	0	1	0	2	2	1	1	1	1	1	1	12
Nuevo Santander	1	0	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	12
Rosario	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	9
Total	24	30	54	32	36	28	47	36	42	54	35	34	452

Gráfica 2
Número de viajes efectuados por mes para distribución de insumos del tabaco desde la Ciudad de México en 1800



Las formas de contratación

En este apartado se verán los formalismos existentes en la Nueva España en la contratación del transporte; los requisitos que operaban, algunos impuestos por las autoridades, otros implícitos, apoyados en una añeja legislación que operaba desde España, o a nivel de pacto en el mundo mercantil. Cuáles fueron las diversas maneras que se asumían al contratar, en los términos existentes, las responsabilidades adquiridas, así como los riesgos y el modo de enfrentarlos, todos ellos indicadores de un complejo manejo en la organización del transporte.

Si bien los elementos que tenemos sobre la contratación son mínimos, la existencia de un registro con los nombres de los arrie-

ros que transportan, su origen, su destino, el propietario de la recua, las cantidades y tipo de mercancía que trasladan, así como el costo del flete y el número de días de entrega, son indicadores suficientes de la existencia de un control al respecto, y de la especialización ya mencionada. Según se dice:

Para transportar las mercaderías de un pueblo o de una provincia a otra, tanto en la matriz como en sus colonias, se hace entre los comerciantes y conductores un contrato por el cual por cierto precio que se da al arriero o carretero, y se llama flete, se obliga a conducir los efectos que se le entregan a aquel paraje que se le señala.

Es costumbre general en el comercio que los arrieros firmen conocimiento de los efectos que conducen, en el cual también se expresan su clase, número, peso y marcas, el flete que se les ha de pagar por cada carga, arroba o pieza, lo que han recibido a cuenta, y el tiempo que han de tardar en el camino; y cuando no saben firmar lo hacen los corredores u otra persona a ruego y encargo y en calidad de testigo; pero bien firme o no el arriero, será conveniente que lo haga igualmente el corredor para mayor constancia y seguridad (Quirós, *op. cit.*:177).

Respecto al saber firmar, encontramos que este dato era importante en el control que se llevaba. Aparece que la mayoría de los propietarios de recua sabían firmar. Esto no era usual en el caso de muchos mayordomos, según consta en los registros. El saber leer y escribir se relaciona con una posición económica mejor.

Uno de los requisitos al establecer el contrato para enviar la mercancía era la realización de las guías y tornaguías correspondientes que la amparaban. Es decir, estos documentos eran las responsabilidades de los productos que servían para pagar el impuesto o alcabala y que se tenían que presentar en la Real Aduana. Estas guías, además de señalar el contenido de la carga a transportar, debían incluir las obligaciones que se contraían con el arriero; esto es, el costo del flete, el tiempo y condiciones de la entrega, las de pago y la ruta a seguir. Dichos documentos supuestamente amparaban tanto al remitente como al remitido y al propio arriero.⁸

En 1759 se emitieron unas ordenanzas para la conducción de plata, y uno de los requisitos, por otro lado inmensamente burocráticos, era una guía impresa, foliada, que otorgarían los funcio-

narios correspondientes, en donde se explicara el nombre del minero o dueño, del conductor, del consignatario y el número de tejos o barras que se transportaban (con su peso específico, la fecha, etcétera). Por supuesto, esta guía tendría su correspondiente tornaguía. Con estos controles trataban de evitar de la mejor manera las pérdidas y fraudes que hacían con la conducción de plata.⁹

Estos requisitos se generalizaron a todas las mercancías, con el mismo objetivo. Así, el transporte debía cubrir una serie de formalidades que lo complicaban. Las guías se redactaban en los siguientes términos:

Los diputados del comercio de este Reyno, comisionados por el Exmo. Sr. Virrey Marqués de Croix para el despacho de la comisaría de guías de este pueblo en la presente flota [...] damos la presente a Nicolás de Nieba para que conduzca vía recta a la Real Aduana de México los efectos siguientes, marcados y numerados como al margen
Dos tercios de géneros de Castilla
los mismos que remite D. Miguel de Mendiburu, a entregar a D. Mathías de Mendiburu, cuyo valor según los documentos jurados que ha presentado por los que consta el vendedor, asciende a X pesos, y queda obligado dicho remitente a volver la tornaguía o responsiva, dentro del término de cuarenta días a esta Diputación, bajo las penas impuestas.

Xalapa y agosto 9 de 1770.

Juan Antonio de Llano¹⁰

Las guías, además de funcionar como elementos necesarios para el pago del impuesto (alcabala), tenían por objeto tener un control más preciso sobre los transportes, y las autoridades llevaban en los lugares de embarque un registro con todos los datos de salida. Se fijaban los tiempos exactos de entrega; se responsabilizaba a los arrieros de la carga conducida, y en caso de accidente tenían que avisar a la autoridad más cercana. Supuestamente la carga, al arribo a su destino, era revisada meticulosamente. Todo ello tenía por objeto evitar, en la medida de lo posible, los numerosos fraudes que se cometían a la Real Aduana por parte de los propios arrieros. Una vez entregado el producto, la tornaguía tenía que ser devuelta en la aduana de partida, como comprobante de que no hubo algún problema. Cuando éstos se presentaban, había una se-

rie de penas establecidas para resarcir los daños. En caso de falta o pérdida, la pena era de quinientos pesos o de dos años de presidio; si había reincidencia, el castigo era la privación de la recua o carretas; si el mayordomo de la recua era el responsable, la pena se elevaba a ocho años de prisión; mientras que si el propietario se encontraba también coludido, perdería todas las mercancías, las que irían a dar a la Real Aduana.¹¹ De esta manera, los arrieros tenían que responder por las pérdidas parciales o totales de las mercancías, como se señala en correspondencia corriente de comerciantes de la época: "quedo impuesto de la advertencia que me hace de que cualquier falta que haya al entregar el arriero, éste debe soportar".¹²

Otro elemento que funcionó en el transporte de mercancía era el marchamo,¹³ que operaba en las aduanas de Puebla, Veracruz y México. Se instituyó al llegar el Visitador Gálvez, y se trataba de un pedazo de lienzo en donde se encontraba estampado el escudo con las armas reales, que se daba al arriero por cada bulto o fardo, con un costo de un real. Según el planteamiento, ello era una garantía de inviolabilidad de la mercancía, pero hubo muchas protestas tanto de comerciantes como de arrieros, por lo que en 1776 se decidió que el marchamo¹⁴ se pusiera como sello en los propios fardos, y con la rúbrica o media firma del arriero en las guías o facturas, anulando también la contribución.

A pesar de estos cambios, las protestas continuaron, y fue bajo el régimen de Revillagigedo, en 1791, que se consideró que era la mejor manera de evitar los fraudes y se suspendió su uso. Con esta decisión se pensó que el uso de guías y tornaguías era lo más adecuado para evitarlos y que el marchamo, más que otra cosa, había sido en perjuicio del comercio y la arriería.¹⁵

En los contratos de arriería era frecuente establecer un tiempo límite para la entrega de mercancía. Usualmente por ello se pagaba un flete mayor, mismo que era castigado o reducido al no cumplir el número de días de viaje estipulado. Se puede poner como ejemplo la sugerencia del administrador del tabaco de Guadalajara que al haberse iniciado las lluvias en esa intendencia, y ante la urgencia que tenía del envío de balones de papel para que la fábrica no se paralizara, así como de cigarros para sus administraciones subalternas, consideró conveniente

que se les pague el flete con algo de ventaja respecto de otra cualquiera carga, que a los conductores se les ponga la expresa condición de que en no estando aquí dentro de tal tér-

mino (que será bastante el de 30 días) se ha de rebajar lo correspondiente, y de este modo no harán las detenciones que acostumbran en el camino, cuyo método me consta ha producido buenos efectos.¹⁶

Parece que empezó a ser usual poner un término perentorio a los arrieros para la entrega de mercancía, lo que se menciona ocasionalmente en perjuicios y trastornos a los dueños de la mercancía (Serrera, *op. cit.*:401-402).

Con los datos que se tienen se puede uno imaginar los términos de la contratación. Seguramente los arrieros, conociendo la necesidad del Estanco del Tabaco de contratar el transporte de mercancías de una manera independiente y libre, accedían a los almacenes generales, a los "almacenes del Rey", donde sus fieles, responsables del reparto de estos productos, los ofrecían a los arrieros de acuerdo a su destino. Éstos se encontraban en la opción de escoger el o los destinos que les fueran más convenientes y fijar el término de días de entrega, así como la negociación o regateo del pago del flete. Una vez acordados estos términos, el arriero se comprometía al día siguiente a ir a recoger la mercancía contratada para entregarla en el tiempo fijado. Las más de las ocasiones se les pagaba en los propios almacenes la mitad del flete, siendo responsable de su liquidación el destinatario al que iba dirigido. Tocaba al arriero ir con la recua necesaria para cargar la mercancía y ponerse en camino ese mismo día. Tenían que tener prestos a los animales así como a los trabajadores necesarios para desempeñar su trabajo en los tiempos establecidos.

Sin embargo, parece que era usual entre los comerciantes el pago total del flete una vez que se hubieran entregado las mercancías; un comerciante menor, foráneo, así lo dice: "no estaba impuesto en que no se debían pagar los fletes hasta después de entregada la carga, lo estoy ya para lo sucesivo, y dado caso que quiera para sitio de su recua alguna cosa, le cargaré el premio".¹⁷

Por su parte, los fieles de los almacenes del tabaco quedaban responsables de avisar por medio de correo a las administraciones correspondientes, el contenido y número de cargas, el arriero con que se enviaban y el tiempo calculado de su entrega, así como el adeudo pendiente en el pago de flete. Los fieles llevaban un control por medio de registros, donde se anotaban el nombre del arriero, sus referencias generales, el destino, el costo del flete y la carga a transportar. Si la mercancía era enviada por comerciantes, éstos notificaban lo propio al negociante correspondiente: "tengo re-

mitidos a Vm. con Lázaro de los Santos, vecino de la Ladrillera, extra-
muros de esta ciudad, 10 tercios de dichos paños [...] los que recibi-
dos que sean los mandara a Guatemala en la primera ocasión".¹⁸

Al solicitar una administración del tabaco más abasto de puros
y cigarros para su región, ocasionalmente no se presentaban arrie-
ros en los almacenes generales del tabaco en la Ciudad de México
para viajar a ciertos lugares; entonces se pedía a la administración
de Querétaro que buscara un arriero para ese viaje, y la carga fue-
de suministrada directamente de allí; parece ser que dada la proxi-
midad de poblaciones de arrieros a Querétaro, era relativamente
más fácil su consecución, además de ahorrarse distancia y tiempo
para el abasto de estas poblaciones de tierra adentro.¹⁹

Ante el riesgo de enfermedad de los animales, una elevada mor-
tandad de ellos, u otros intereses que atender, los arrieros se nega-
ban sin vergüenza a realizar los viajes. Argumentaban que las mulas
estaban "empelilladas",²⁰ que la carga del Estanco del tabaco era muy
riesgosa, que ya habían contratado otro viaje y, en el mejor de los ca-
sos, ofrecían efectuar el viaje dos o tres semanas después, por supues-
to bajo la condición que se les dijera qué flete se les pagaba.²¹

La demanda de arrieros por parte del Real Estanco no era esta-
ble; sufría altas y bajas debido a condiciones externas que afecta-
ban su operación. Tal fue el caso en la guerra sostenida contra
Inglaterra, donde el papel que se importaba dejó de remitirse; ello
ocasionó disminuciones significativas en la producción de ciga-
rros y un cambio en la oferta de arrieros, quienes no asistían a
ofrecer sus servicios por esta causa.

Los funcionarios responsables debían buscar arrieros en casos
de abasto de emergencia, los cuales se podían conseguir pero, por
supuesto, con aumento en los fletes. El precio de éste se encontra-
ba sujeto al periodo del año en que se solicitara el servicio, y po-
día incrementarse por ser tiempo de secas o por estar en su
apogeo las lluvias.²²

En un tiempo hubo en la Renta del Tabaco un teniente visitador
del resguardo del Arzobispado de México, encargado de la conse-
cución de arrieros, los que solicitaba en las garitas de la Ciudad de
México o en los molinos de trigo del valle, ya que allí conducían
trigo de tierra adentro. Pero al fallecer el teniente, la responsabi-
lidad quedó en los fieles de los almacenes, apoyados por un guardia
con mayor antigüedad que cumplía con este encargo. Por supues-
to, los arrieros que se contrataban en estos términos era bajo su
propia voluntad, y podían rechazar la carga de la renta del tabaco,
bien porque les pagaran fletes más cómodos o porque tenían
otros compromisos de carga.²³

por otra parte, era importante que

la entrega de la carga la han de verificar en la casa y a satis-
facción del dueño de ella, enjuta, cabal y bien acondicionada
con arreglo a los conocimientos y obligaciones que otor-
guen, sin admitirles excusa ni alegato en contrario, aunque
sea de que la recibieron cerrada de buena fe, pues está en su
arbitrio y deben abrir tercios, reconocer cajones, frascueras
y demás para saber y ver el estado de lo que reciben, a fin de
no gravarse ni perjudicar a los dueños.²⁴

En el transporte se efectuaban también otro tipo de tratos; en oca-
siones se contrataba el servicio por periodos determinados. Bien
podía ser que se pregona la necesidad de servicio y éste se otor-
gara al mejor postor. Así se tiene, por ejemplo, a Pedro de Vértiz,
"asentista conductor de cargas reales", que durante muchos años
había desempeñado este oficio. Ya que el movimiento anual de
cargas reales era variable, cuando a Pedro de Vértiz le hacían falta
más animales para movilizar la carga, recurría a sus múltiples ahija-
dos para solucionar este problema.

Se sabe que en muchas ocasiones y bajo la responsabilidad de
autoridades virreinales, el medio para conseguir un contrato
de transporte era el pregón en el lugar correspondiente, y rema-
tarlo en quien propusiera el mejor precio; tal fue el caso en 1782
en donde se ordena sacar al pregón y rematar en el mejor postor
el asiento de las remisiones de azogues al Real del Rosario. El pre-
gón se efectuaba por treinta días en Guadalajara, para que el azo-
gue depositado se trasladara por contrato al Rosario, en la
Intendencia de Sinaloa.²⁵

El ya conocido transportista Pedro de Vértiz, posteriormente
asociado con su pariente Oteiza y Vértiz fue, por contrato efectua-
do con la Real Hacienda, el conductor de cargas reales durante un
largo periodo; así, indiscriminadamente transportaba plata, azogue,
cobre, insumos que eran de interés para la Corona Española.²⁶ Por
supuesto no era el único asentista conductor; el movimiento de di-
versos bienes era intenso y así se requerían varios "conductores de
cargas reales", como se les denominaba. Como tales podemos
mencionar a Don Martín Ángel Michaus,²⁷ o a José Antonio Ba-
rrón, el conductor Pedro Rico, o Don Toribio de la Cortina.²⁸

Los arrieros también ofrecían sus servicios por medio de anun-
cios en los periódicos corrientes: "Juan Rodríguez tiene veintisiete

mulas de carga; y solicita flete para San Juan de los Lagos o Durango: en la cerería del Empedradillo letra 4 darán razón".²⁹

Otra situación que era usual para la arriería era la búsqueda de viajes de retorno, lo que contribuía cuando menos a mantener la ganancia del viaje de ida. Era frecuente que los arrieros ofrecieran sus servicios en estos términos, inclusive con un costo menor de flete, lo que de cualquier manera les era conveniente, pues de esta forma se pagaban los gastos de mantenimiento tanto de ellos como de los animales, en las jornadas necesarias de regreso.

Por otra parte, ésta era la política establecida por el Real Estanco del Tabaco, pues así aseguraban un menor pago de fletes, y el transporte de sus efectos estaba, en cierta medida, garantizado debido al movimiento que generaba la entrega de otras mercancías; la problemática se presentaba cuando por factores meteorológicos, como era la escasez de agua y derivado de ello la falta de pastos y sequía de los aguajes, los arrieros se negaban a efectuar los viajes usuales por el temor de la pérdida de mulas.³⁰

Tal sucedió con el arriero Cristóbal de Anaya, quien salió de la Ciudad de México con destino a Durango desde el 28 de enero de 1795, con un cargamento de puros y cigarros. El 22 de junio aún no arribaba a su destino, la razón fue que su atajo de mulas se acabó en el tránsito, debido a la sequía, teniendo que habilitarse con nuevos animales para seguir el viaje.³¹

El Real Estanco del Tabaco en 1774 contrató, por un periodo de cinco años, con un particular (don Francisco López) el servicio de transporte de la región productora, o sea las villas de Córdoba y Orizaba, a la de manufactura en la Ciudad de México, ya que éste ofreció rebajar el costo del flete, en comparación al cobro que prevalecía en el mercado y que se fijaba por la oferta que había.

Al concluir el contrato, éste se prorrogó por cinco años, y con acuerdo de las partes, de baja en el costo del flete, cobrando tres reales y medio por arroba de tabaco. Antes de finalizar este tiempo se suscitaron problemas con el asentista conductor. Solicitaba un aumento en su pago, debido a la guerra con Inglaterra, situación que autorizó el Virrey Mayorga en 1782. La autorización del aumento la dio en los siguientes términos: desde el 13 de agosto de 1779 al 22 de diciembre de 1780, el incremento era de medio real por arroba, pagando a cuatro reales; al 31 de diciembre de 1781 el pago se haría retroactivo a cinco reales y del 1.º de enero de 1782 al 31 de diciembre de 1783 a cuatro reales y medio.

Pero el asentista no quedó satisfecho con dicha solución, y mandó un apoderado a la metrópoli, quien demandó dicha situación con el Rey. Con respuesta favorable al expediente, el Rey dio

órdenes en julio y octubre de 1784 de pagos aún más elevados: cuatro reales correspondientes a 1779, cinco reales en 1780; cinco y medio reales en 1781, cinco reales en 1782, y cuatro y medio tocantes a 1783, teniendo entonces la Renta del Tabaco un adeudo con el señor López de cuarenta y ocho mil setecientos noventa y tres pesos con seis reales.

Al concluir los cinco años de prórroga del contrato, y dada la experiencia habida por los abusos presentados por este prestador de servicios, el Real Estanco del Tabaco acordó contratar a niveles individuales, y pagar a cuatro reales arroba desde Córdoba y tres y medio reales desde Orizaba.³²

El Real Estanco mantuvo esta política de contratar arrieros individualmente, pues con base en la experiencia planteaban que les era más provechoso, y que inclusive conseguían el transporte a precios más convenientes que el común del comercio. Consideraban que si había escasez de arrieros o de mulas, el problema afectaría y repercutiría al asentista, quien pondría pretextos para el cumplimiento del contrato.

Se concluye así, teniendo una perspectiva general de la manera y los términos en que se daban los contratos. La serie de requisitos establecidos por las autoridades para garantizar de la mejor manera las operaciones de transporte, indicador de los engaños y fraudes que permitía el negocio. También se han visto las diversas alternativas de contratación y las condiciones establecidas, implícita o explícitamente, con que debería funcionar el servicio de transporte. Se observa que todas esas formalidades responden a un complejo sistema de transporte, que intenta minimizar los fraudes o engaños, y agilizar el comercio, sistema inserto en la intrincada sociedad colonial.

La libertad de contratación, la intervención del Estado y los embargos de mulas

Las condiciones de operación de los arrieros son el tema de este apartado. Se observará que si bien tenían una amplia libertad en la elección de sus compromisos, y la Corona pregonaba para ellos "una absoluta libertad", las autoridades intervinieron en más de una ocasión por medio de los embargos de mulas, que era la ma-

nera de obligar a los arrieros que transportasen mercancías vitales para sus intereses.

La economía novohispana era regulada por el Estado, que si bien no intervenía directamente en la fijación de los precios, se expresó en multitud de ocasiones por medio de estímulos o restricciones a las diversas actividades económicas.

Con respecto al transporte, si bien el discurso estatal pregona-ba que esta actividad había que apoyarla por el profundo significa-do que tenía para la economía por medio de una libertad total para su pleno desarrollo, los hechos demuestran la intervención de las autoridades en momentos críticos, para apoyar el transporte de mercancías de su interés y para su exclusivo beneficio.

La Corona Española y las autoridades virreinales sabían que de la buena marcha de la arriería dependía la circulación de los diver-sos productos nativos e importados, así que reglamentó su fun-cionamiento proporcionándoles una gran libertad, pues como observa Don Ramón de Posada, fiscal del reino de la Nueva Espa-ña: "la arriería es un oficio que fomenta directamente el tráfico y comercio, y por esto exige libertad y protección; como más nece-sario, es todavía más digno que otros, de privilegios y exenciones" (Arcila Farías, 1974:119).

Así, los arrieros tenían la opción de elegir la mercancía que más les acomodara, y si bien los precios dependían de la oferta y la de-manda, podían ir con quien les pagara mejor. Si les convenía ofer-taban por un contrato con una duración variable, a un precio determinado. Al finalizar éste, tenían la opción de volver a ofrecer-lo para continuar el transporte o retirarse y trabajar de manera in-dependiente. En muchas ocasiones, al no serles convenientes las condiciones pactadas en el contrato, rompían antes de tiempo.

Era usual en la arriería el rechazo al transporte de determinadas mercancías por parte de los propios arrieros, bien fuera que les oca-sionara deterioro a las mulas, por un peso excesivo o por la forma en que los bultos se encontraban empacados: "prefieren por lo menos pesada y volumosa [voluminosa] las conducciones de ella, a la de ca-xones que resisten por lo más incómoda que es".³³

Algunos documentos coloniales nos muestran la preferencia o rechazo a la carga de ciertos productos. Así se tiene en la región de Cuautla Amilpas el conflicto que se dio entre los hacendados azucareros y los mineros del Real de Huautla, por el transporte de sus mercancías, prefiriendo los arrieros el transporte del azúcar por serles de más beneficio (Suárez, 1985:101-134). Pero la norma establecida era dejar en libertad a los arrieros: "no se les compela en manera alguna [a los arrieros], sino que los dexé en su libertad

[...] en cuanto a los embargos de mulas, ni aún para efectos de Su Majestad deben hacerse" (Ib.:130).

También sabemos que no se tenía mucha preferencia por el transporte del azogue. A su arribo a Veracruz, se subastaba entre los arrieros que allí había su envío a la capital. El pregón se llevaba a cabo durante cuatro días, aunque en ocasiones tenía que exten-derse, y se contrataba con quien cobraba menos. Pero las ca-racterísticas del azogue no proporcionaban precisamente las cualidades para asegurar un transporte sin riesgos, ya que era de naturaleza líquida, volátil y tenía merma. El pago de fletes se efec-tuaba en la Ciudad de México, una vez que se había transportado el producto, y por supuesto con el descuento por las mermas su-fridas. Dada la falta de liquidez de la Real Hacienda, en muchas ocasiones pagaba en libranzas, lo que no era lo más satisfactorio para los arrieros. Por estas características y la falta de interés de los arrieros por transportarlo, parece ser que el mercurio quedaba amontonado en los muelles de Veracruz durante varias semanas y era el último producto que se transportaba, no obstante la necesi-dad urgente en muchos reales mineros para beneficiar la plata (Lang, 1977:191-192).

Se puede ejemplificar con el azogue que se tenía que transpor-tar de Acapulco en 1793, contratado con el conductor don Nico-lás Salgado; como el producto se encontraba reenvasándose con nuevos cueros y huacales, el conductor contestó que no era tiem-po de transportarlo. Por los intereses del Rey y por ser tiempo de aguas, no era de ninguna manera conveniente que este producto se mantuviera en Acapulco. Como los envases estaban sujetos a deterioro y por lo tanto a mermas, se pensó buscar arrieros en Tixtla y Chilpancingo o los que arribaran al puerto con mercancía, para que se pudiera transportar a la mayor brevedad y posible-mente cobrando un flete menor. Por su parte, Salgado argumenta-ba que no era conveniente

poner en camino en el de lluvias un efecto como el azogue, cuyo principal resguardo consistía en pieles que son tan pro-pensas a podrirse si se mojan como es inevitable, además de la creciente de los ríos y la dificultad de transitar los caminos en semejante estación.³⁴

Con respecto al tabaco en rama también se presentaban proble-mas con su transporte. Al contener éste el palo y la granza tenía un peso mayor (Mewatters, 1979:101; Dean, 1986:144 y Amer-

linck, 1988:137); por ello se consideraba preferente el transporte del tabaco cernido. Su traslado tenía el inconveniente de elevar el costo del flete, a diferencia del tabaco despalillado (Lemoine, 1962:471). Fue una preocupación del Real Estanco e inclusive se trató de introducir el método del despalillado³⁵ para disminuir el costo de los fletes y enviar a factorías y administraciones tabaco cernido o manufacturado. En el Asiento de Arrieros se observa cómo el costo del traslado del tabaco en rama, así como también el de los balones de papel, en ocasiones, era más elevado que el transporte de cajones de cigarros y puros.

De esta manera, con base en las condiciones que operaban, los arrieros podían elegir transportar el producto o mercancía que les fuera más conveniente. Si existía una gran demanda de traslado de productos, tenían la alternativa de seleccionar el que más les acomodara; si ésta era menor, no les quedaba más que optar por la carga que era más embarazosa.

Así pues, la tendencia de las autoridades era proporcionar una libertad total a los arrieros y permitirles cargar y transportar la mercancía que les era más conveniente.

Sin embargo, cuando se presentaba una crisis en el transporte por un mal año en donde el agua escaseaba y no había los suficientes aguajes para el abrevadero de las mulas y los pastos eran raquíticos y escasos, los arrieros preferían no efectuar viajes, ya que ello les representaba grandes pérdidas, pues las mulas morían en los caminos.

En ese momento interviene el Estado para favorecer el traslado de productos que eran de su interés. A veces los altos mandatos, incluido el virrey, intervenían directamente estableciendo el embargo de mulas por un determinado periodo, tal fue el caso con el transporte del tabaco; era necesario abastecer a las administraciones desprovistas que no tenían el suficiente tabaco almacenado. Lo más importante era que los ingresos de este ramo no se vieran disminuidos pues eran una renta directa de la Corona Española, así como también el temor a los levantamientos que podían suscitarse en el pueblo por falta de cigarros, al estar monopolizado este producto.

En la crisis padecida en 1795, los arrieros de Huichapan, San Juan del Río y San Jerónimo Aculco informaban que hubo tanta mortandad de mulas que algunos habían perdido más de la mitad de ellas. Al presentarse una epizootia, sucedía por lo tanto una disminución de la oferta de transporte; bajo esas circunstancias y cuando la situación era desesperada para las autoridades, y no

veían salida para resolver el problema, se daba la orden de embargo de mulas.

Se recurría a todos los medios para obtener transporte; incluso se les ofrecía el pago por triplicado, y a pesar de ello los arrieros se negaban al transporte de mercancía. Tales crisis se dieron en 1782 y 1793, pero a pesar de ello las autoridades defendían el no embargo. En 1795, cuando las factorías y administraciones del Real Estanco del tabaco se encontraban desabastecidas de insumos y los arrieros se negaban a efectuar el transporte de mercancía, dada la situación de urgencia, el fiscal de Real Hacienda estableció la requisa de las mulas y se ordenó a los arrieros el transporte obligatorio.³⁶

La razón es tan trascendental, y tanta la proporción de mejor carga en el giro continuo del comercio, que la dificultad no dexará de ser la misma, y la necesidad irá en aumento, mientras se dexa a los arrieros en la libertad de tomar carga a su arbitrio [...]

En tan extrema necesidad, irremediable por los términos de suavidad, y diligencia regular de que ha hecho uso la Dirección General (del tabaco), parece que es llegado el caso de hacerle de las vías de hecho, precisando a los arrieros, que se proporcionen en las carreras de las administraciones desprovistas, a la conducción de lo que fuere menester remitirles, con la prudencia y buenos términos que, sin embargo de la urgencia que obliga a valerse de este arbitrio, exigen la consideración y objeto de las providencias tomadas en una parte a favor de la arriería; y que sólo convendrá alzar y revocar por el tiempo preciso de la necesidad [...] y pasándose (la orden) a los Sres. Intendentes que corresponda, las oportunas, para que hagan impartir el auxilio que fuere menester según las circunstancias, sin vexación ni agravio de los arrieros en los ajustes de fletes, que deberán ser a los precios corrientes, ni en otra cosa alguna. Antes bien procurando su alivio en la distribución equitativa de cargas, a proporción de la necesidad y del número de atajos y bagajes que se faciliten.³⁷

A pesar del embargo, a los arrieros se les trataba con mucho miramiento. Se llegaban a pagar los fletes hasta por triplicado, y no se utilizaban las recuas completas, sino que "para no perjudicarlos les hemos dejado parte de las mulas a fin de que se benefician en

cargar al comercio, después de ir por lo tocante a la Renta (del Tabaco), bien pagados los fletes".³⁸ No obstante la problemática, en 1795, en un periodo de tres meses, habían sido embargadas 1 489 mulas para la distribución del tabaco.

Quedaban libres del embargo las recuas de las haciendas no destinadas a camino real, las recuas que se advertía que se encontraban con escasas fuerzas y las de los conductores de cargas reales (que podían serlo de cobre, de azogues, "de medicinas, armas y clavazón" destinadas a las provincias internas). Por supuesto quedaban también exentos "los ahijados" de estos conductores, a quienes les daban ocupación durante todo el año, al no tener tantas mulas y poder cumplir la obligación de esta manera. Eran sujetas de esta medida las recuas de particulares que no estuviesen ocupadas en dichos menesteres, aunque sus dueños argumentaban en contra y trataban de evadir el transporte en estos términos.³⁹

Varios puntos destacan en esta problemática: primero, los intereses de las autoridades para asegurar el transporte de las mercancías que eran de su provecho. Así se observa que las cargas reales, como la plata, el azogue, el cobre, y que usualmente se encontraban bajo un contrato de transporte, no eran objeto de esta requisa, para garantizar su traslado a cualquier costo. Las mercancías que eran de interés para la población común también eran sujetas de preocupación por su transporte, por el temor a posibles revueltas. Tal era el caso del traslado de armas a las provincias norteñas para la defensa de los levantamientos indígenas, de medicinas o de los puros y cigarros para abastecer a las diversas administraciones. En segunda instancia queda claro también cómo los conductores más importantes se liberaban del embargo, en función del contrato que tenían establecido y por el tipo de producto que conducían. La medida afectaba al arriero común, a aquél que tenía un escaso capital y que vivía al día con base en tratos hechos para el trájín de mercancías de particulares; de nada valían sus protestas, pues la carga que trasladaba no era de interés prioritario para las autoridades. Un Pedro de Vértiz tenía los suficientes recursos y maneras para argumentar en contra de la medida y evadirla, extendiendo su protección a "sus ahijados", lo que significaba el cumplimiento de sus compromisos y asegurar con creces sus ingresos.

En otras ocasiones eran autoridades menores las que favorecían el embargo, para el traslado de mercancías que les eran necesarias, aunque las autoridades mayores iban en contra (Arcila Farías, *op. cit.*: 116-117).

Fue frecuente, por ejemplo, el embargo de mulas para transportar los equipajes de la tropa del Rey. Diversas ordenanzas se emi-

tieron en 1782, 1783, 1793, donde expresamente se efectuaran los embargos de recuas o atajos en ninguna parte, pues parece que lo usual es que así se hiciera, incluso por los ministros de la Real Hacienda o por parte de los Justicias Ordinarios.

En 1789 se pregonó el "asiento de bagajes" en la Ciudad de México, concediendo al postor que lo obtuviera "los potreros o exidos necesarios para la manutención de las cabalgaduras".⁴⁰ Esto se hizo

con el fin de que no se causase extorsión al público, quitándole caballerías y bestias de carga que frecuentemente se necesitan para la tropa, se ha vuelto a poner por asiento, como lo había estado algún tiempo la provisión de bagajes, contribuyéndose para los propios de la ciudad con una corta gratificación y con la cesión de un pedazo de ejido o potrero (González Polo y Acosta, 1983:21).

Lo propio se hizo en otras poblaciones, como en la ciudad de Querétaro, donde las tropas conductoras de reos y platos perturbaban con frecuencia al embargar las caballerías a sus dueños, con el pretexto de que era para el servicio del Rey.⁴¹ Posiblemente, estos contratos no fueron muy operativos, pues el problema era reincidente.

Como se ha visto, la libertad pregonada y proporcionada a los arrieros tenía fundamentos sólidos hasta cierto punto, en donde se daba la ingerencia estatal. La oferta de transporte era variable, y podía ser afectada por diversos factores como la crisis de 1795, anteriormente descrita, donde fue tal la mortandad de animales, que su número disminuyó al mínimo. Otros factores externos, como la guerra con Francia o Inglaterra, alteraban el equilibrio y propiciaban una mayor oferta de transporte. De 1793 a 1796, en la guerra sostenida contra la nación francesa, se impidió la introducción de muchos artículos. La escasez de producciones importadas disminuía la demanda de transporte; la falta de introducción de azogues propiciaba una baja en el laborio de minas, y con ello una disminución en la producción argentífera, que lógicamente llevaba a un menor transporte de caudales. Esto propiciaba la sobreoferta de arrieros, que incluso efectuaban el transporte de carga a precios más ínfimos.⁴² Si la demanda de arrieros era muy elevada y escasa o justa su presencia, el costo del flete se elevaba automáticamente.

La libertad dada a los arrieros tenía su contraparte claramente definida; y ésta se basaba en una serie de responsabilidades a las que tenían que responder los arrieros, quienes al no cumplirlas se

exponían a sanciones. El punto más importante radicaba en entregar al destinatario la carga íntegra y en perfectas condiciones. De esta forma, si les ocurría a los arrieros el robo de una parte o del total de la carga, tenía que ser justificado perfectamente, de otra manera tanto el arriero conductor como el propietario de la recua se responsabilizaban de la reposición íntegra de la mercancía o de su pago total, así como los gastos ocasionados. Los afectados presentaban su querrela ante las autoridades competentes, papel que usualmente desempeñaban los consulados o sus representantes.

Ya V.S. sabe con arreglo al comercio, la obligación en que están los amos y dueños de recua, a responder por cualquier demérito que padezcan las cargas por culpa de sus criados, pues para evitar estos lances deben valerse de unos hombres que con desempeño de sus obligaciones cuiden de la mejor conducción por lo que se ponga a su cuidado.⁴³

Mientras se hacían las averiguaciones correspondientes, el arriero responsable podía ser detenido y las mulas eran embargadas para responder por la pérdida, y se citaban a hacer declaraciones tanto a la cuadrilla de arrieros como al propietario de la recua y testigos presenciales. Aclarada la situación, si los arrieros resultaban responsables de descuido u omisión o haber cometido el robo ellos mismos, había que pagar los daños y perjuicios, de lo contrario se pagaba con las mulas al dueño de la mercancías.⁴⁴ En páginas anteriores se han descrito las penas a que eran sujetos los arrieros con más especificidad. En el anexo se muestra un documento que trata sobre una demanda a los arrieros, por el maltrato de la mercancía conducida.

A fines del periodo colonial era muy usual este tipo de conflictos, que según se decía ocasionaba perjuicios muy serios al comercio. Como una manera de asegurar la conducción de mercancías, y seguramente en parte debido a la quiebra sufrida por el conductor Pedro de Vértiz, descrita con posterioridad, el Consulado de la Ciudad de México recomendó expedir títulos a arrieros "de reconocida probidad" que dejaran una fianza de cuatro mil pesos, para ejercer con toda la recomendación su trabajo, proyecto que inclusive fue aprobado por el virrey arzobispo en 1810.

Se decía, sin embargo, que "no por eso se crea quedar privados de ejercer la arriería cuantos la han ejercido hasta ahora [...] pero se da esta noticia al comercio para que sepa a quiénes debe acudir con preferencia".⁴⁵

Por otro lado, ello nos da indicio de la inseguridad existente en ese periodo, y la búsqueda de soluciones para evitar esa problemática. También nos muestra la amplia gama de individuos que se dedicaban al oficio de la arriería, desde los propietarios de recuas de "camino real" que podían disponer el pago de la fianza, hasta una multitud de campesinos que se desempeñaban en la arriería, y más que como oficio lo tenían como modo de vida. Se vuelve a observar de qué manera los dueños de capital salían beneficiados al poder conseguir una fianza de un modo relativamente fácil, en comparación con los pequeños empresarios que con grandes esfuerzos se habían podido hacer de un hato de mulas.

Hasta aquí hemos visto sobre qué bases estaba construida la libertad de los arrieros; si bien es cierto que ellos tenían el privilegio de contratar con quien quisieran y el tipo de mercancía que consideraban más adecuado, ello era cierto en condiciones de operación normales. Si el equilibrio se afectaba, y se presentaba escasez en el transporte, intervenían las autoridades por medio de embargos y requisas, a las que estaban sujetos el común de los arrieros, pues las grandes empresas de transporte, las que poseían más capital y organización, se liberaban al ser sujetos de contratos de transporte cuyo cumplimiento era de sumo interés para las autoridades. También hemos descrito cuáles eran las obligaciones y responsabilidades que tenían los arrieros y la manera de responder en caso de incumplimiento. Se observa cómo, en los inicios del siglo XIX, la operación del transporte se vuelve más exigente y con una serie de requisitos que seguramente el común de los arrieros no pudo cumplir.

El universo del transporte de carga novohispano

Si bien en el siglo XVI existió una preocupación por la apertura de caminos para vincularse tanto a las minas recién descubiertas, como la comunicación a la metrópoli y al Asia, caminos como éstos son los que persisten a lo largo del periodo colonial, los que al parecer no fueron objeto de un mantenimiento constante; a pesar de ello, y desde el siglo XVI, se habla de un intenso tráfico a través del territorio.

A fines del siglo XVIII y en los inicios del XIX, los caminos existentes en la Nueva España se encontraban en malas condiciones. Revillagigedo lo destacaba como una de las causas principales que retardaban el desarrollo del comercio con España.⁴⁶ Muchos de ellos eran brechas o caminos desbrozados para permitir el paso de las recuas. "Eran ásperos y pedregosos, y en forma de veredas";⁴⁷ en infinidad de documentos se habla de los riesgos tanto para arrieros como para mulas en determinados pasos donde los animales caían y perdían la vida:

A la salida de Ototipao, situado al sur suroeste de Otumba, distancia de una y media legua de éste, hay un puente de más de veinte varas de profundidad, que se está hundiéndose por momentos, y es camino preciso para Tezcuco. Igualmente es reparable una barranca que atraviesa el camino real que viene de San Juan para Otumba a un cuarto de legua de este pueblo, y tan malo que en tiempo de aguas detiene a los viajeros, habiendo sucedido muchas desgracias en los atrevidos que han intentado pasarlo después de un aguacero fuerte.⁴⁸

En 1803 Joseph Donato de Austria, espectador de la época, nos dice:⁴⁹

Cualesquiera hombre sensato y observador se admirará que dependiendo la riqueza pública del expedito tráfico ultramarino no exista en Nueva España camino, puente, posada, río navegable, canal, ni recurso alguno de los muchos que lo facilitan y aumentan en todas partes, y que el único puerto de mar padezca todavía los vicios y defectos que debieron remediarse muchos años hace, y este general descuido me conduce a creer lo poco que se ha tratado sobre la comodidad de los transportes, la abundancia de las provisiones, el fomento de la agricultura, y en una palabra las escasas nociones que se han tenido del verdadero comercio hasta su época de libertad, que las ha ido extendiendo.

No obstante, el tránsito era intenso y las mercancías se desplazaban a largas distancias. Sin duda, la velocidad alcanzada por las recuas de mulas era bastante baja con relación a las velocidades actuales, y en mucho dependían, por supuesto, de los accidentes topográficos, así como del clima imperante.

De la Ciudad de México partían seis caminos reales o principales que la comunicaban con el resto del territorio. Uno iba a Acapulco, vía Huitzilac y Cuernavaca, por el paso denominado la Cruz del Marqués. Otro iba por Toluca, que atravesaba por Lerma y posteriormente accedía a la región michoacana. El denominado camino "de tierra adentro", que iba por Querétaro, seguía por el Bajío y llegaba hasta Durango; salía de la ciudad por Cuautitlán, Huchuetoca y el puerto de Reyes. Hubo caminos que salían de México a San Luis Potosí, a Monterrey, a Valladolid y Guadalajara, aunque pueden considerarse como ramificaciones del camino real de las Provincias Internas. Otros caminos eran el de Pachuca, que llevaba a Real del Monte y el antiguo camino de Puebla que atravesaba los llanos de Apan, y el nuevo, construido en la segunda mitad del siglo XVIII, a través de Río Frio y Texmelucan. De Puebla, fuera por vía Orizaba o por Jalapa, se continuaba hasta el puerto de Veracruz. Finalmente estaba el camino que llevaba a Guatemala por Oaxaca (Humboldt, 1978:462-463).

Los caminos que Humboldt denomina "transversales", esto es los que desde el altiplano van hacia las costas, son los que presentaban más dificultad de acceso, tales eran los de México a Veracruz y a Acapulco, pero también los de Guadalajara a San Blas, de Valladolid a Colima, de Durango al Puerto de Mazatlán, de Zacatecas al Nuevo Santander.

Parece ser que desde tempranas épocas el comercio interno fue intenso, por ello encontramos referencias de miles de mulas que lo efectuaban. "De cada uno de estos caminos reales o principales salen muchos [caminos] particulares que giran a las haciendas, ranchos y pueblos de indios y ninguno tiene nombre especial".⁵⁰

Durante el periodo colonial el arreglo y conservación de caminos se encontró a cargo de los ayuntamientos, de los comerciantes y arrieros que los utilizaban y de los alcaldes mayores que se apoyaban en el repartimiento de indios. Así, con fondos municipales, se les daba mantenimiento, pero cuando la existencia de fondos era nula o mínima, éstos quedaban en el abandono. Una reglamentación de 1767 estableció que la administración de los bienes de los ayuntamientos quedara bajo el control central del virreinato, por lo que para los gastos extraordinarios era necesaria la licencia del virrey; la imposición de estos trámites forzó a que los caminos fueran poco atendidos (Del Valle, 1992:37).

A fines del siglo XVIII empieza a haber una preocupación por el arreglo de caminos,⁵¹ sobre todo de los denominados "reales" o arterias principales, y los consulados de comerciantes, tanto de México como de Veracruz, toman cartas en el asunto y empiezan

a reconstruir el camino a Veracruz, manejando, los primeros, la vía de Orizaba y Córdoba como alternativa y, los segundos, la de Jalapa (Mora, 1965:52-53). Objeto de atención fue también la construcción del puente del río Papagayo en la vía de Acapulco (Humboldt, *op. cit.*:464). El Consulado de México también se preocupó por el mejoramiento del camino a Toluca, habiendo hecho una obra formal en toda su extensión.

El secretario del Consulado de Veracruz, José María Quirós, recomendaba hacia 1809 que cuando fuera posible se utilizara el transporte fluvial, así como la recomposición de los caminos y el incremento de recuas y establecimiento de la carretería (Quirós, *op. cit.*:192). El segundo virrey Revillagigedo había solicitado ingenieros a la metrópoli con el objeto de ver las posibilidades de ríos navegables, y construir en ellos los canales correspondientes. También era manifiesta su preocupación por mejorar los caminos.⁵²

Seguramente esta preocupación es un indicio de la búsqueda de mejores alternativas de transporte, en gran medida por el crecimiento de población que tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XVIII y que generó un incremento de la demanda de mercancías. No obstante el mal estado de los caminos, el tránsito de recuas se incrementó en este periodo, si tomamos en cuenta los diversos informes disponibles sobre el incremento de productos nativos, así como una cantidad mayor de productos importados debido al comercio libre.

Es claro que hay una asociación entre el desarrollo económico y el aspecto de un transporte especializado; el transporte terrestre fue necesario y se impuso de manera preferencial en la Nueva España ante la falta de traslado por agua.

Ahora bien, ante la posibilidad de un flete de carga con mulas y uno con vehículos tirados por animales, predominó el primero (Ringrose, 1970:30-51). La explicación posiblemente se encuentre en el tipo de suelo accidentado, con barreras naturales como ríos, barrancas, etcétera, que impidió el uso generalizado del traslado en carretas, si bien éste operaba en cortas distancias o en regiones con terrenos sin ese tipo de obstáculos. La geografía definió un tipo de transporte, pero no impidió el tráfico.

¿Pero qué tan organizado se encontraba el transporte a fines del siglo XVIII? ¿Se dio una especialización en este sector? ¿Qué tanto se extendía la red de transporte en el territorio novohispano? Estas son preguntas a las que pretendemos dar una respuesta.

Creemos que la preocupación por el mejoramiento de caminos a fines del siglo XVIII, debe verse como una respuesta al incremen-

to del comercio, lo que obligó a derivar necesariamente a una mayor eficiencia y operatividad en el transporte.

El comercio es la expresión de una oferta y una demanda. Los cambios más profundos en el carácter del comercio reflejan cambios en la estructura de la misma sociedad; el comercio es un espejo donde pueden observarse las estructuras de producción y consumo.

No cabe duda que la demanda de un determinado producto abre ciertas rutas comerciales. Es factor clave a considerar y que tiene efecto importante sobre la organización del comercio y, por tanto, del transporte. Otros elementos fundamentales son los cambios estructurales que subyacen en la oferta y la demanda, el crecimiento demográfico, el conocimiento de los centros dinámicos y su área de influencia, los que se desplazan de acuerdo con la época (Kellebenz, 1981:294-361).

El estudio del transporte debe considerar las interconexiones e interdependencias existentes, por ejemplo, la relación entre el tráfico marítimo y el tráfico interno o la vinculación de una serie de poblaciones por vía terrestre.

Hay que destacar la continuidad entre el periodo preindustrial y el industrial, esto es, que el desarrollo del transporte no se caracteriza por cambios radicales, sino por un proceso continuo de refinamiento y reajuste, una secuencia ininterrumpida de respuesta a la demanda, generalmente impredecible, de fuerzas económicas y políticas. El transporte no tiene una existencia real por sí mismo, sino que hay que ubicarlo como un mecanismo de comercio (Aldcroft y Freeman, 1983).

¿Qué significó el transporte en Nueva España? Recuas de mulas atravesaban el territorio, distribuyendo distintas mercancías. Su manera de viajar por determinadas rutas, con escalas obligadas, influía en el orden social. Para todo el territorio y para su utilización en diversas actividades, tanto urbanas como rurales, el cómputo de la época era mayor a millón y medio de mulas, con una mortandad anual del 3%.⁵³ Se hace un cálculo de 7 500 personas que se dedicaban a la arriería (Arcila Farias, *op. cit.*:107-123). Estas favorables condiciones permitían el transporte de la plata, cobre, textiles, alimentos y otras mercancías, entre ellas el tabaco; además dio pie a que el territorio novohispano se vinculara económicamente de esta manera.

Tanto villas como ciudades se encontraban llenas de cuadras y de herrerías, y al parecer debió ser importante el problema del abasto de cebada, maíz y forraje con que se alimentaba a las mulas (Braudel, 1979:302). Dicho autor (*Ib.*:369-370) señala que

transportar constituía después de realizadas las faenas de la siega o la vendimia, o durante los meses de invierno, el segundo oficio de millones de campesinos en Occidente, que conseguían pequeñas remuneraciones. El ritmo de su tiempo libre marcaba los altibajos de las actividades de los transportes. Organizados o no, éstos están, en todas partes, a cargo de colectividades pobres, o por lo menos muy modestas.

Para fines del siglo XVIII el subdelegado de Taxco menciona: 54

La arriería es el recurso de toda gente pobre, y las utilidades que resultan de esta ocupación son imponderables. A este ejercicio se dedican no sólo los que por profesión la ejercitan, sino todo labrador, fuese indio o español, pues pasando el tiempo de la labranza, que son cuatro meses, ocupaban el resto del año en conducir sus frutos a los mercados.

De cualquier manera, el transporte se convirtió para varios en un negocio independiente de las labores campesinas que a pesar de los grandes riesgos les permitía cierta acumulación de capital.

Para la segunda mitad del siglo XVIII el comercio novohispano se encontraba muy organizado. Había los grandes mercaderes que detenían el control y a través de ellos una cadena de intermediarios.

Existían los mercados ubicados en poblaciones y villas importantes, y a ellos acudía todo tipo de público, así como a los tianguis que eran periódicos. Era también amplia la difusión de la venta de mercancía clandestina que evitaba el pago de alcabalas y otras gabelas, o sea la evasión del mercado regulado.

Cuando menos en la Ciudad de México se daba la existencia de lonjas, esto es, mercados cerrados que se especializaban en la venta de ciertos productos. Es más, también los comerciantes se agrupaban por calles, en sus tiendas, según su mercancía.

Como un instrumento de venta, también era usual la existencia de tiendas donde se expendían los artículos más heterogéneos, incluso en pueblos de escasa población y mínimo movimiento económico.

También encontramos a los comerciantes ambulantes, los buhoneros, los viandantes, a los que se les denominaba "traficantes", y que recorrían ranchos, villas y haciendas. En muchas ocasiones este papel lo asumían los arrieros, pues era una manera fácil de ganar unos centavos extra. "Tienen primacía donde existe un cierto atraso económico" (Braudel, *op. cit.*:52). Distribuían en muchas

ocasiones los artículos invendibles, lo que no había salido por otros medios. En ocasiones eran mercaderes estacionales. Es una actividad que surge cuando hay fallos en la distribución o las actividades clandestinas, como puede ser el contrabando.

La existencia de ferias en la Nueva España también fue importante. Se caracterizaban por ser periódicas (su frecuencia podía ser anual). En varias ocasiones se aprovechaba para festejar al santo patrono del lugar donde se realizaban. Se menciona que su papel consistía en romper el círculo reducido de los intercambios, el enlace entre el campo y el artesanado urbano. Pero también se señala como el lugar de reunión de los grandes comerciantes que efectuaban transacciones mayores, aunque no se niega la participación del pueblo entero (*Ib.*:57-58). Se privilegiaban las ferias, se excluían impuestos; corrían tlacos y moneda pequeña, pero también papeles de crédito, como las libranzas que serían cobradas en otros territorios.

La feria de las flotas en Jalapa es la más conocida; pero la última se efectuó en 1776, al iniciar el libre comercio y suspenderse el sistema de flotas. Aquí llegaban los encomenderos de los comerciantes gaditanos a vender sus mercancías por mayoreo a los negociantes novohispanos. También fue famosa la feria de Acapulco, donde arribaban las mercancías asiáticas, vía Manila, y llegaban los negociantes llevando y comprando mercancía. Los que poseían el mayor capital eran los grandes comerciantes mexicanos agrupados en torno al Consulado de la Ciudad de México y, por tanto, controlaban la compra-venta. Estas ferias estaban dedicadas al negocio de importación y exportación. También había otras ferias famosas, donde los productos que se vendían eran principalmente agro-ganaderos, y se daba un significativo movimiento económico: tal es el caso de la feria de San Juan de los Lagos en la Nueva Galicia y la de Saltillo en la provincia de Coahuila, la que tenía una situación estratégica, pues a ella llegaban a abastecerse de las vecinas provincias del norte, inclusive de algunas bastante retiradas. Mucho más lejanas, las ferias de Chihuahua o en la provincia de Nuevo México, la feria de Taos o "de los apaches" eran también importantes, y se intercambiaban diversos tipos de mercancías (Real, s.f.). De esta manera, con un comercio anual, las necesidades de la distribución eran cubiertas en regiones donde no se daba un comercio más intensivo.

Cuando menos durante un cierto periodo, la feria anual cubrió los requerimientos: Saltillo en septiembre e inicios de octubre; San Juan de los Lagos en noviembre y parte de diciembre; la de Chihuahua en enero; y la de Taos en julio, así como las ferias

de Jalapa y Acapulco cuyo establecimiento dependía del arribo de los buques, aun cuando en general respondían a un cierto patrón. Todo ello ocasionaba un gran movimiento y el arribo de arrieros de diversas partes. Aquí se puede decir que el tránsito alcanzaba características periódicas, pero muchas mercancías no tenían este ritmo, esta periodicidad y su circulación adquiría otras características. Además, había lugares permanentes de comercio, donde constantemente fluían las mercancías y el dinero.

Otro punto indicativo de un comercio intenso fueron los almacenes, lugares donde se guardaban las mercancías al por mayor, surgieron para satisfacer una amplia demanda. Un ejemplo fueron los grandes almaceneros en la Ciudad de México que vendían directamente al público y a comerciantes detallistas, tanto en la propia capital como en la provincia. También las alhóndigas, un mercado controlado de expendio de maíz, que poseía grandes graneros para el almacenamiento. "Lo que obliga a almacenar es el ciclo demasiado largo de la producción y de la vida comercial, la lentitud de los viajes y de las informaciones, la incertidumbre de los mercados lejanos, la irregularidad de la producción, el juego solapado de las estaciones" (Braudel, *op. cit.*:71).

Es importante destacar que en el comercio novohispano muchas de las transacciones no se efectuaban en dinero contante y sonante. El desarrollo de un comercio al por mayor, el pago en lugares alejados y la escasez de moneda, propiciaron el surgimiento de las letras de cambio, denominadas libranzas en la Nueva España. Estos documentos se cobraban en periodos determinados, lo que favorecía al propietario del capital o que tuviera la liquidez suficiente, pues jineteaba el dinero. Las barras de plata o plata pasta eran adquiridas por los comerciantes pudientes a los mineros o rescataadores de minas, realizándose estas operaciones en los propios reales mineros. De esta manera, los mineros conseguían la manera de habilitar ("avío") y continuar sus operaciones, y los comerciantes extraían un considerable interés con este manejo. Intermediarios de los grandes comerciantes eran los mercaderes menores asentados en los reales. Éstos surtían cualquier tipo de mercancía que el minero necesitara, a cambio de la plata, misma que en su mayoría quedaba en poder del comerciante, y de ahí la escasez de liquidez en estos lugares y el surgimiento de instrumentos de intercambio (Pérez Herrero, 1988: 113-157).

Toca ahora insertar al transporte en el contexto de esta oferta y demanda. Es usual vincular directamente el transporte con el intercambio económico. Pero hay que preguntarse si esta problemática no es más compleja, y cuáles son los factores que en ella

intervienen; consideramos entre las respuestas posibles los cambios en la oferta y la demanda, la perspectiva demográfica, el desarrollo de ciertos lugares con sus respectivas regiones de influencia que favorezcan o no el desarrollo del transporte, y la apertura de rutas comerciales. Hay que considerar también los obstáculos naturales, las barreras fiscales, los riesgos físicos y las calamidades. Esto es, entender el transporte como una secuencia ininterrumpida de respuesta a la demanda impredecible en la que interactúan fuerzas económicas y políticas. En síntesis, son los factores tanto internos como externos los que hacen eficiente y favorecen o no este desarrollo.

Se trata ahora de calificar la importancia de las mulas en el territorio novohispano. Se le compara con otros territorios en donde, por sus características, también predominaba el transporte con bestias de carga; pero un punto importante en esta comparación es ubicar la dimensión de estos países y con ello las distancias de recorrido.

Para profundizar en el conocimiento novohispano, se analizan informaciones respecto al número de mulas en determinadas rutas o en vía a ciertos lugares. Con base en ello se puede aproximar el universo de animales de carga en la Nueva España, así como el número de personas dedicadas a este oficio. También se calcula la carga movilizada en este territorio, con la consabida prudencia, pues lo usual era la realización de varios viajes en un año, lo que puede triplicar o cuadruplicar la carga.

Sabemos que en Perú, en 1776, se empleaban 500 mil mulas en los tráficos de la costa o de los Andes, o para los tiros de carrozas en Lima. Se importaban del sur, de la pampa argentina, alrededor de 50 mil mulas al año. Crecían ahí en estado salvaje, para más tarde ser empujadas hacia el norte por peones a caballo, en enormes rebaños de varios millares de cabezas, hasta Tucumán y Salta, donde se empezaba a adiestrarlas; luego eran trasladadas a Perú o a Brasil y a la enorme feria de Sorocaba, en la provincia de Sao Paulo.

Un número similar de mulas al de Perú se calcula para Brasil, teniendo que añadir además las mulas de la Capitanía de Caracas, de Santa Fe de Bogotá, y de la América central y, por supuesto, los animales de la Nueva España. En ello hay que tener presente la gran extensión de estos territorios, así como los factores topográficos que obligan a una comunicación con base en animales de alta resistencia y que se enfrentan a serias dificultades en los caminos. De acuerdo a cálculos efectuados por Braudel (*Op. cit.*:293-294) para América, se totalizan seguramente uno o dos millones de animales de carga o de montar (pocas veces de tiro); "venía a ser un animal por cada cinco o diez habitantes, es decir,

un enorme esfuerzo de motorización al servicio, según los casos, de los metales preciosos, del azúcar o del maíz. No había en el mundo nada comparable, salvo en Europa". Hay que destacar la extensión de los territorios, las grandes distancias, la ubicación de los centros productores y centros mercantiles que tan distantes estaban unos de otros. La comparación con España resulta en un territorio menos vasto, y por tanto con distancias más pequeñas. Se dice que las más de las veces tenía un transporte estacional, y que también utilizaba, aunque no con frecuencia las carretas jaladas por bueyes (Ringrose, 1972:144-145).

La España de 1797 tenía para 10 millones de habitantes (es decir, aproximadamente el total de la población de Iberoamérica) tan sólo 250,000 mulas. Incluso en el caso de que investigaciones más precisas vengan a modificar las cifras de América, la desproporción continuará siendo muy importante.⁵⁵

Información escasa y poco precisa tenemos sobre el total de animales que se movilizaban en la Nueva España. Un elemento de transporte a tomar en cuenta, y que posiblemente fue usual para la población de escasos recursos eran los burros; también se organizaban en atajos y eran usados preferentemente por los indígenas en tareas domésticas y conducción de diversos productos. Quirós calcula su número en 200 mil animales.⁵⁶

Respecto a las mulas, solamente informaciones sueltas permiten hacer cálculos aproximados. Además de los registros analizados anteriormente, que nos dan más de diez mil mulas utilizadas exclusivamente en una distribución parcial del tabaco (véase cuadro 1), genéricamente se dice que en el comercio de la tierra adentro se empleaban más de 50 a 60 mil machos de carga (Humboldt, 1978:153).

Otra información nos permite acercarnos a los propietarios de recuas que abastecían las Provincias Internas de Sonora y Nueva Vizcaya. Con excepción de cinco casos, los dueños de recua que aparecen son distintos de los mencionados en los registros del tabaco que hemos analizado. Si bien esta información no proporciona el total de mulas de las que son propietarios, se mencionan 106 recuas para cincuenta y tres dueños. Ello significa que alguno tiene ocho recuas, otros dos, o tres, cuatro o cinco o hasta seis; otros de ellos son propietarios exclusivamente de una. Si consideramos un promedio de 30 animales por recua, nos da un total de 180 animales, aunque el número que integra una recua es variable. Por otra parte, se nos señala que estas 106 recuas trasladan

6 500 o más tercios al año, lo que proporciona un total de 3 250 a 3 500 mulas, cálculo muy cercano al anterior. Esta información atañe en exclusiva a los arrieros que transportan plata, oro o mercancías particulares en "la carrera de la Nueva Vizcaya y Sonora".⁵⁷ El abasto de la ciudad de Querétaro estaba calculado en más de 30 mil mulas, con base en el informe que se hace en 1797 (véase Cuadro 4).

Cuadro 4
Abastecimiento y movimiento de mulas en Querétaro

Con lana	5 000 mulas
Con algodón	1 500
Con azúcares	2 000
Con piloncillo y panocha	3 000
Con sal	3 000
Con sebo y pieles	1 200
Con cascalote	700
Con añiles, queso, arroz y otras menudencias quintas	500
Con abarrotes de Veracruz, cacao de Guayaquil y otros efectos de México, Puebla y Oaxaca sin incluir papel ni tabaco para esa administración	1 600
Total	18 500

Fuente: AGN, Tabaco, vol. 149, exp. 5, f. 14.

Gregorio de Ballesteros, autor del informe, quien trabajaba en la Aduana de Querétaro; señalaba además que "con trigo, harina y demás semillas comestibles entra duplicada cantidad que la de la suma antes de ésta y otras jurisdicciones".

Para fines del siglo XVIII, el segundo conde de Revillagigedo señalaba un movimiento de más de 60 mil cargas en el comercio de México-Veracruz-México, equivalente al número de mulas.⁵⁸ Humboldt menciona que en este trayecto se ocupaban cerca de 70 mil mulas al año "y serían aún más numerosos si no pereciesen muchísimos en los caminos reales por el cansancio que padecen en viajes de muchos meses" (Humboldt, *op. cit.*:300). Seguramente se basó en las balanzas mercantiles donde se señala el movimiento de animales en algunos años de fines del siglo XVIII e inicios del XIX, tan-

to en las mulas que subían a la capital como las que bajaban al puerto.

Utilizando las mismas balanzas, si bien provenientes de diferentes fuentes, a continuación se presentan unos cuadros con las entradas y salidas a Veracruz, desde los últimos años del siglo XVIII hasta casi la conclusión de la guerra de Independencia. Un número significativo de animales de carga que entran y salen del puerto de Veracruz se presenta en los primeros años hasta la víspera del estallido de la insurrección; se puede tomar como patrón este intenso movimiento al Puerto de Veracruz, desde que se pregonó la libertad de comercio para la Nueva España; el movimiento seguramente sufría bruscas oscilaciones por la problemática externa, tal como el bloqueo naval de Inglaterra o la guerra contra Francia; a pesar de todo, parece ser que el arribo de buques continuó con una cierta constancia y el movimiento dado en Veracruz fue de mucha importancia. Al estallar la guerra de Independencia, la situación interna parece haber afectado de manera profunda el tránsito, dándose éste en límites inferiores. Las bruscas oscilaciones que sufre el movimiento de entrada y salida de animales son un termómetro de la situación interna en la Nueva España; la organización de viajes en convoy, con escoltas, parece ser que dieron un respiro al movimiento que, sin embargo, nunca se recuperó a los niveles alcanzados antes de la Revolución.

De cualquier modo, la información hay que tomarla con cautela, ya que en ocasiones se dice que el movimiento fue sólo por la vía Jalapa, lo que significa no haber considerado la ruta de Córdoba y Orizaba; en otra ocasión también se señala que la cantidad de mulas incluye tanto a las recuas de camino real como a las de los atajos de corta distancia que funcionan para abastecer el territorio circundante a la zona. Hay que considerar también la crítica que se le hace a José María Quirós, secretario del Consulado de Veracruz, de efectuar conteos dobles por incluir tanto la materia prima como los productos terminados, o proporcionar cantidades muy infladas (Garner, 1993:12-13). No obstante, esto nos aproxima a un número más conciso de animales y nos permite observar su significación, considerando que es exclusivo para el abasto de una región y la más importante salida de las exportaciones de la Nueva España.

Cuadro 5
Entrada y salida de mulas cargadas al puerto de Veracruz
de 1791 a 1810⁵⁹

Años	1791 ⁶⁰	1792 ⁶¹	1805 ⁶²	1806 ⁶³	1807	1808 ⁶⁴	1809 ⁶⁵	1810 ⁶⁶
Mulas que han salido de Veracruz cargadas	35 549	45 910			125,129 ⁶⁷	66 599	59 562	52 999
Mulas que han entrado a Veracruz cargadas	60 247	61 936			62 983 ⁶⁸	54 560	53 718	44 785
En total de ida y vuelta			50 000	49 139	200,000 ⁶⁹			

Cuadro 6
Entrada y salida de mulas cargadas al puerto de Veracruz
de 1811 a 1819⁷⁰

Años	1811	1812	1816	1817	1818	1819
Mulas que han salido de Veracruz cargadas	37 281	11 329	5 773	18 335	20 842	28 567
Mulas que han entrado a Veracruz cargadas	30 557 ⁷¹	7 798	6 887	18 564	20 550	19 033

Si a ello añadimos el transporte de la infinidad de productos anteriormente mencionados y las diversas rutas novohispanas que aquí todavía no hemos considerado, como la ruta a Toluca y a la región michoacana, el derrotero a Acapulco para llevar y traer mercancía de y hacia Filipinas, así como a Centroamérica y Perú; la ruta hacia la Nueva Galicia, el itinerario hacia Guatemala, a través de las provincias de Oaxaca y Chiapas, el movimiento generado de y para la Ciudad de México, posiblemente no sea errado calcular de manera conservadora, por lo menos, un cuarto de millón de animales.

En la Nueva España, como ya se ha mencionado, se considera que había más de millón y medio de mulas, incluidas tanto las que se dedicaban al transporte como las que se utilizaban en las diversas labores agrícolas, en el beneficio de la plata, "y en otros ejercicios así rurales como urbanos" (Ortiz de la Tabla, 1985:258).

José María Quirós habla de 200 mil mulas en el tránsito México-Veracruz-México, y calcula otro tanto igual para "el tráfico interior y costas del Mar del Pacífico", elevando el número de animales en tránsito en la Nueva España a 400 mil; con base a ello apunta el precio medio de flete en quince pesos, por lo que el producto anual del transporte era de seis millones de pesos (*Ib.*:268). Computa la población total novohispana en seis millones de habitantes, lo que proporciona una mula por cada quince habitantes.

Si se toma el cálculo más moderado de un cuarto de millón de mulas empleadas en el transporte de carga, habría una de ellas por cada veinticuatro habitantes.

Por otro lado, si se calcula que una mula cargaba un promedio de 150 kilogramos, tenemos que la carga movilizada anualmente con base a un viaje anual en Nueva España se encontraba en un rango de treinta y siete mil quinientas a sesenta mil toneladas,⁷² lo que significó el traslado anual de 6.25 a 10 kilogramos por habitante. Sin embargo, esta cantidad se puede triplicar o cuadruplicar, pues estos animales seguramente hacían más de un viaje al año, y hay que considerar en ello los traslados de retorno pues era frecuente que se hicieran con carga.

Se puede concluir señalando que la Nueva España, en comparación con España, tenía una estructura de transporte más completa, y un movimiento bastante intenso. En España, el cálculo con base en lo dicho por Braudel era de cuarenta habitantes por mula. Mucho tienen que ver en ello las distancias existentes en uno y otro territorio.

No es nada despreciable que la economía novohispana se sustentara en un movimiento de transporte de mercancías que abarcaba una mula por cada quince habitantes. Ello nos da idea de un tráfico intenso al final del siglo XVIII, y una estructura de transporte sólida y bien organizada.

Por otra parte, si calculamos recuas de veinticinco mulas, tenemos la organización de dieciséis mil recuas que manejadas cada una por cuatro o cinco individuos proporcionan un total de sesenta y cuatro mil a ochenta mil personas ocupadas en el sector transporte; entre el 1 y el 1.3% de la población se encontraba dedicada a esta profesión.

Hasta aquí se han visto los términos generales de operación del transporte: para tener una idea aproximada, se ha mencionado el número de mulas que operaban en el transporte en otras colonias y en la metrópoli. Con esa comparación, hemos tratado de aproximarnos a hacer un cálculo de las bestias de carga existentes en la Nueva España, y con las reservas debidas, tener un conocimiento aproximado de su número total, la correspondencia existente entre habitantes y animales, la cantidad de carga transportada, así como la cifras de individuos que se dedicaban al sector transporte. Todo ello nos da una idea de la sofisticación adquirida para fines del siglo XVIII en la organización del transporte, así como poder palpar la especialización adquirida en este sector y la significativa importancia que tenía este tráfico intenso en la economía novohispana.

Notas

¹ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/fojar.

² *Gazeta de México*, núm 24, 10-30 de noviembre de 1729:191.

³ AGN, AHH, caja 791, octubre de 1776.

⁴ *Gazeta de México*, t. VIII, núm. 25, 7 de diciembre de 1796:199.

⁵ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

⁶ *Id.*

⁷ *Id.*

⁸ *Gazeta de México*, vol. IV, núm. 35, 7 de junio de 1791:329.

⁹ AGN, Minería, vol. 28, exp. 4, f. 109-142v.

¹⁰ AGN, Aduanas, vol. 2, exp. 12.

¹¹ *Gazeta de México*, t. IV, núm. 35, 7 de junio de 1791:329.

¹² Universidad Iberoamericana, en adelante UIA. Archivo de Comerciantes, en adelante AC. Copiador 2.1.2., f. 74, julio de 1770. Don Manuel de Velasco. El Oro.

¹³ Era señal o marca que en las aduanas se ponían a los géneros. *Diccionario de Autoridades*, Gredos, edición facsimilar, t. 4, Madrid, 1734:496.

¹⁴ El marchamo se utilizaba a fuego en los barriles y cajones que no iban arpillados, y con tinta o engrudo negro en los fardos envueltos en guangoche o petate. AGN, AHH, caja 791, exp. 8, f. 39.

¹⁵ "Instrucción reservada que el conde de Revilla Gígedo dio a su sucesor en el mando, marqués de Braincoforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su virrey", en: Conde de Revilla Gígedo, *Informe sobre las misiones -1793- e instrucción reservada al marqués de Braincoforte -1794-*:310.

¹⁶ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/foliar.

¹⁷ UIA, AC, Copiador 2.1.2., f. 74, julio 28 de 1770. Don Manuel Velasco. El Oro.

¹⁸ UIA, AC, Copiador 2.1.2., f. 63-63v. Al señor Francisco Xavier Irizar, Oaxaca.

¹⁹ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

²⁰ De empelar, que significa ir echando o criando pelo. Voz común de la época. *Diccionario de autoridades*, vol. VII:409.

²¹ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

²² *Id.*

²³ *Id.*

²⁴ "Reglamento dispuesto por la Junta de Gobierno de esta Capital (Guadalajara) para que provisionalmente y en el interín lo apruebe S.M. o fuere de su real agrado, lo observen, lo guarden y cumplan los arrieros y mercaderes en los contratos de fletamento". Ramón María Serrera, *op. cit.*:402.

²⁵ AGN, AHH, caja 205, exp. 9.

²⁶ AGN, Minería, vol. 74, exp. 1, f. 19, 1796. AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/foja, 1795.

²⁷ AGN, Tabaco, vol. 444, 1818.

²⁸ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

²⁹ *Diario de México*, jueves 14 de noviembre de 1805, t. I, núm. 45:188.

³⁰ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

³¹ *Id.*

³² *Id.*

³³ *Id.*

³⁴ AGN, AHH, caja 205, exp. 33.

³⁵ AGN, AHH, caja 107, exp. 4, 36 f.

³⁶ AGN, AHH, caja 465, exp. 17, 2 f.

³⁷ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

³⁸ *Id.*

³⁹ *Id.*

⁴⁰ Zúñiga y Ontiveros, *Gazeta de México*, t. III, núm. 42, 20 de octubre de 1789:423.

⁴¹ *Gazeta de México*, vol. VIII, núm. 18, 17 de septiembre de 1796:141-142.

⁴² AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

⁴³ AGN, Consulado, vol. 73, exp. 5, f. 3-3v.

⁴⁴ AGN, Consulado, vol. 28, exp. 2.

⁴⁵ *Correo semanario, político y mercantil de México*, t. 2, núm. 17, 25 de abril de 1810:129-130.

⁴⁶ "Notable carta reservada al segundo conde de Revillagigedo", en: *Boletín del AGN*, t. I, núm. 2, 1930:208-211.

⁴⁷ AGN, Historia, caja 578-B, exp. 1, f. 39 bis, Jurisdicción de Apan, 1794.

⁴⁸ AGN, Padrones, vol. 12, exp. 6, f. 142-204, Jurisdicción de Otumba, 1791.

⁴⁹ José Donato de Austria, "Memorias sobre el comercio exterior americano", en: Javier Ortiz de la Tabla, *Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz. 1796-1822*:92.

⁵⁰ AGN, Historia, caja 578-B, exp. 1, f. 84v. bis, Huejutla, 1794.

⁵¹ "Notable carta reservada al segundo conde de Revillagigedo", en: *Boletín del AGN*, t. I, núm. 2, 1930:208-211.

⁵² "Instrucción reservada que el conde de Revilla Gígedo dio a su sucesor en el mando, marqués de Braincoforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su virrey. Con un prontuario exacto de las materias que se tocan en ella; y el retrato de su autor", en: Conde de Revilla Gígedo, *Informe sobre las misiones -1793- e instrucción reservada al marqués de Braincoforte -1794-*:160-161.

⁵³ José María Quirós, "Memoria de Instituto en que se demuestra que los muchos puertos nuevamente habilitados en América y el giro que se está haciendo por los de la mar del sur procedente de colonias extranjeras, arruina su industria y agricultura y la navegación y comercio de España...", en: Javier de la Tabla, *Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz. 1796-1822*:244-258. No hay que olvidar la crítica que se hace a Quirós de realizar un conteo doble.

⁵⁴ "Informe del subdelegado de Taxco, don Felipe de Mendoza, al intendente de México, don Bernardo Bonavía", en: Ramón Serrera, *op. cit.*:265-266.

⁵⁵ Fernando Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*:294. Ringrose señala que para carga se utilizaban 142 mil bestias, y 55 mil en el uso de 14 mil carros. *Los transportes y el estancamiento económico de España*:144.

⁵⁶ José María Quirós, "Memorias de Estatuto. Idea de la riqueza que daban a la masa circulante de Nueva España sus naturales producciones en los años de tranquilidad y su abatimiento en las presentes conmociones (1817)", en: Enrique Florescano e Isabel Gil, *Descripciones económicas generales de Nueva España, 1784-1817*:252. También en Javier Ortiz de la Tabla D., *Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz*:258.

⁵⁷ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

⁵⁸ "Notable carta reservada al segundo conde de Revillagigedo", en: *Boletín del AGN*, t. I, núm. 2, 1930.

⁵⁹ M. Lerdo de Tejada, *Comercio exterior desde la Conquista hasta hoy*, núms. 24-29, s/p.

⁶⁰ *Gazeta de México*, vol. v, núm. 2, 24 de enero de 1792:11.

⁶¹ *Gazeta de México*, vol. v, núm. 28, 5 de febrero de 1793:262.

⁶² M. Lerdo de Tejada, *Comercio exterior desde la Conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, núm. 18, 1967, s/p.

⁶³ *Ib.*, núm. 19, s/p.

⁶⁴ *Ib.*, núm. 21, s/p.

⁶⁵ *Correo semanario, político y mercantil de México*, miércoles 15 de agosto de 1810, t. 2, núm. 33:264. M. Lerdo de Tejada, *ib.*, núm. 22, s/p.

⁶⁶ M. Lerdo de Tejada, *ib.*, núm. 22, s/p.

⁶⁷ "Hubo año que salieron cargadas de esta plaza por el camino real de Jalapa 125, 129 y fue de 1807, de modo que con las que irían por el de Orizaba pudieran llegar a doscientas mil". José María Quirós, "Memoria de Instituto en que se demuestra que los muchos puertos nuevamente habilitados en América y el giro que se está haciendo por los de la mar del sur procedente de colonias extranjeras, arruina su industria y agricultura y la navegación y comercio de España...", en: Javier de la Tabla, *Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz. 1796-1822*:244 y M. Lerdo de Tejada, *Comercio exterior desde la Conquista hasta hoy*, núm. 20, s/p., 1967.

⁶⁸ M. Lerdo de Tejada, *op. cit.*:s/p.

⁶⁹ José María Quirós, "Memoria de Estatuto. Idea de la riqueza que daban a la masa circulante de Nueva España sus naturales producciones en los años de tranquilidad y su abatimiento en las presentes conmociones (1817)", en: Enrique Florescano e Isabel Gil, *Descripciones económicas generales de Nueva España, 1784-1817*:252. Ortiz de la Tabla, *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz*:258-268.

⁷⁰ M. Lerdo de Tejada, *op. cit.*, núms. 24-29, s/p.

⁷¹ Esa es la cantidad que aparece, seguramente debido a un error editorial.

⁷² Con base en 250 mil y 400 mil mulas.

III. Redes y rutas del transporte del Real Estanco del Tabaco

La distribución del Real Estanco del Tabaco

En este capítulo se verá, a grosso modo, en qué términos se daba la distribución del Real Estanco del Tabaco en la Nueva España, durante su periodo de operación. Para ello será necesario, en términos generales, comprender la estructura y organización que tenía, para describir los circuitos mercantiles que se generaron con dicha organización.

Desde el siglo XVII, tanto la Corona Española como diversas autoridades virreinales, sugerían estancar el tabaco en la Nueva España como un recurso para obtener fondos que servirían para financiar sus crecidos gastos.

En la propia España y en otras posesiones españolas funcionaba el estanco de tabaco, pero fue hasta la segunda mitad del siglo XVIII cuando esta idea fructificó en la Nueva España.

Con el arribo de José de Gálvez como Visitador General de la Nueva España y durante su estadía en ella, se establecieron nuevas bases para el manejo del mercado del tabaco con reglas precisas para su producción, recolección y manufactura (Fonseca y Urrutia, 1978:357-368). En los inicios de 1766 se recibe una orden real en la que "se encarga su perfecta plantificación [...] y se maneja por el orden, método y reglas que en España" (*Ib.*:360).

Su funcionamiento y operación debía de correr bajo la dirección de una junta adscrita a la Real Hacienda, e integrada por el propio visitador Gálvez, el virrey, el resto de integrantes de la Real Hacienda y los altos directivos del Estanco, los que deberían de estar al tanto de los asuntos concernientes a esta renta. De ésta deberían de emanar las instrucciones necesarias tanto para el establecimiento de la infraestructura, como los ordenamientos e instrucciones necesarias para su adecuada operación.

La administración de la renta del tabaco fue dividida en once administraciones o "factorías" que se ubicaban en diversos centros de la Nueva España y cuatro administraciones independientes —sujetas como las factorías a la Dirección General— y que se encontraban situadas en las Provincias Internas (véase cuadro 7 y mapa respectivo).¹ Estas factorías y administraciones se efectuaron con base en las jurisdicciones religiosas de los obispados (McWatters, 1979:34-35 y cfr. Anexo 1).

La Dirección de la Renta del Tabaco era la responsable del abasto, considerando y calculando las cosechas así como los posibles percances —y derivado de ello otorgar los contratos pertinentes para la siembra—, la existencia en almacenes, el evitar su merma, así como su distribución en el reino a través de los canales establecidos para ello. Ubicada dicha dirección en la Ciudad de México contaba con una amplia estructura administrativa y con ramales en todo el territorio (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:440-449). Las oficinas de la dirección, la contaduría y la tesorería se encontraban en ella, además de los almacenes generales.

Si bien anteriormente el tabaco se sembraba en numerosos lugares, el Estanco restringió el cultivo a las regiones de Córdoba, Orizaba, Huatusco y Zongolica (véase mapa). Para adquirir la producción tabacalera se establecieron factorías en estas zonas y se efectuaron contratos con los labradores para la adquisición de las cosechas. En buena proporción, este tabaco se enviaba a los almacenes generales de la Ciudad de México, y una menor parte se distribuía en la propia región o en las regiones aledañas.

Los almacenes generales, denominados "del Rey", guardaban el tabaco traído de las villas de Córdoba y Orizaba así como el de la zona de Huatúlco y Zongolica. Este tabaco se llevaba a las fábricas de la Ciudad de México, de Querétaro y Guadalajara, en donde se labraba, o bien se distribuía en rama a la mayor parte del reino.

El tabaco en rama para las fábricas de Orizaba, Oaxaca y Puebla era enviado directamente desde el lugar de la cosecha, a cargo de la factoría de Orizaba, racionalizando de esta manera el uso del transporte.

Al frente de los almacenes generales se encontraban dos individuos denominados "fieles", que eran los administradores. Bajo su responsabilidad se encontraba el sacar las remesas más antiguas para evitar su merma, así como la mezcla de las diversas calidades del tabaco en rama, para que se pudieran vender en igualdad de condiciones.

Estos fieles se apoyaban para su trabajo en un "oficial de libros de los almacenes generales", responsable de entregar la mercancía y despachar a los arrieros oportunamente (*Ib.*:449-452).

A su vez, los factores o administradores generales de provincia tenían a su cargo el gobierno de las diversas jurisdicciones en que se había organizado el Estanco del Tabaco.

El factor o administrador correspondiente tenía bajo su responsabilidad esta estructura y al personal relacionado, el cual se encontraba organizado en función de una distribución eficaz (*Ib.*:452-485). A su cargo se encontraba el contador de la factoría, el fiel del almacén, el manejo de la fábrica de cigarros y/o puros con su personal en caso de haberlas, así como los administradores particulares —que radicaban en las localidades principales de la región—, los visitadores generales, los guardas mayores, los fieles, los estanqueros, etcétera. También era de su cargo el evitar el contrabando, que incluía tanto las siembras clandestinas como el expendio de tabaco en rama y la venta de puros y cigarros.

Las factorías se encontraban ubicadas en la propia Ciudad de México, en Puebla, Oaxaca, Veracruz, Córdoba, Orizaba, Valladolid (hoy Morelia), Guadalajara, Rosario, Durango y Mérida. Las administraciones independientes se localizaban en Monterrey, Coahuila, Santander y Mazapil (*Ib.*:393-394 y anexo 2). Se apoyaban en personal que tenía bajo su responsabilidad el manejo de los diversos aspectos del Estanco y que contemplaba el recibo del tabaco, en rama, cajas de puros y cigarros, rapé o "polvo exquisito", etcétera, o en ocasiones la manufactura del producto, hasta su distribución en los lugares más apartados de dichas administraciones, así como el recibo y reintegro a la Dirección General de los caudales del producto de las ventas.

A las factorías estaban agregadas las "cabeceras de partido", ubicadas en los pueblos y ciudades que les correspondían, y bajo la tutela de los "fieles administradores particulares". De éstas (las cabeceras de partido o de distrito) dependían los "fielatos de distrito" localizados en los pueblos pequeños. Los estancos —correspondientes a ranchos, haciendas y parajes cortos— se vinculaban a los fielatos. Siguiendo esta jerarquía, los responsables solicitaban y recibían los tabacos necesarios, así como la presentación de sus cuentas tanto mensuales como anuales.

Los "fieles administradores particulares" se asentaban en las cabeceras de distrito. Sus funciones radicaban en proveer a los fielatos de distrito, quienes a su vez distribuían lo correspondiente a los estancos. Entre sus obligaciones, además de recibir los tabacos para venta y vigilar su distribución adecuada, se encontraba el re-

corrido de los diversos lugares agregados a su administración y estar en estrecha correspondencia con el factor o administrador y general (*Ib.*:464-471). En estas cabeceras había también un cuarto o almacén donde se tenía la mercancía para abastecer adecuadamente toda la jurisdicción.

Los responsables de los fielatos de distrito eran los fieles de las tercenas o de los fielatos agregados; éstos vendían el tabaco de las distritos, pero se les proporcionaban cantidades menores, en su lo al consumo necesario (*Ib.*:471-473). Los estancieros, en cálculo, expendían los tabacos en parajes de corta población.

Otro puesto más establecido por el Real Estanco era el de visitador, cuya responsabilidad era la supervisión del buen funcionamiento de los diversos empleados, incluidos los administradores, los fieles, tercenistas y estancieros, quedando bajo las órdenes directas del factor o administrador general. El visitador vigilaba que las balanzas del peso fueran justas en los diversos expendios, que se cumpliera rigurosamente con la contabilidad exigida, el expendio adecuado del tabaco, las cantidades en existencia, etcétera. Su misión abarcaba todos los partidos de la provincia de la factoría o administración correspondiente, que incluían a las cabeceras y a los fielatos de distrito y los estancos; por ejemplo, en las ordenanzas se menciona que "guarde el mayor sigilo en el rumbo que hubiere de seguir" con relación a sus visitas (*Ib.*:437-481).

Finalmente, para la vigilancia del contrabando también se encontraban los guardas mayores, comandantes, tenientes, cabos, guardas ronda, guardas patricios, guardas de garita y guardas verdaderos. También ellos hacían recorridos extensos por toda la zona, acompañaban al visitador en sus viajes e iban a la búsqueda de siembras clandestinas, del transporte de tabaco sin las guías correspondientes, de la venta ilícita de puros y cigarros o tabaco en rama (*Ib.*:481-485).

Como ya se ha dicho, se establecieron fábricas para la manufactura de cigarros y puros, situadas estratégicamente para abastecer al reino de la mejor manera. La fábrica más importante, esto es la que manufacturaba la mayor cantidad de puros y cigarros —y que se expandió posteriormente con el establecimiento de una nueva fábrica en la Villa de Guadalupe— se encontraba también ubicada en la Ciudad de México. Las fábricas foráneas fueron establecidas en Puebla, Querétaro, Guadalajara, Orizaba y Oaxaca (González Sierra, 1987:53). Salvo Querétaro, las restantes dependían directamente de sus factores respectivos (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:431). Para mejorar la distribución también se tenía contemplada una fábrica en Valladolid, proyecto que funcionó en una época,

pero pudo llevarse a cabo tardíamente (Sánchez, 1985:17-25; Jacinto H. y Sánchez, 1991:31-34 y véase mapa).

Para observar la operación de una administración, se pondrá como ejemplo la del arzobispado de México, que tenía su sede en la Ciudad de México. Desde aquí se manejaba y repartía el tabaco y sus insumos a los fielatos y a los estancos y estanquillos; se supervisaba la operación de "los resguardos" que era la vigilancia contra el contrabando, tanto en la Ciudad de México como en la administración general del arzobispado, para la buena marcha del estanco.

En septiembre de 1788 el personal que apoyaba esta estructura ascendía a 79 personas sólo en la Ciudad de México.² En ella van incluidos los 74 estanquilleros que eran los encargados del expendio público de puros y cigarros del casco de la capital (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:420-422, 437). Por su parte, el personal ubicado en el resto del arzobispado (el cual se muestra en el Anexo 3) y que, como se ha mencionado, dependían de un administrador general, se elevaba a un total de 1 136 personas.

Sin embargo, la fábrica de Querétaro —ubicada en el Arzobispado de México— dependía directamente de la Dirección General, y no de la administración general de México (*Ib.*:423). En 1788, el total de trabajadores que laboraban en las diversas fábricas establecidas en la Nueva España ascendía a 12 028 individuos (*Ib.*:437). Sólo en la fábrica de cigarros y puros de la Ciudad de México laboraban siete mil trabajadores ("mandones, jornaleros y elaborantes") a jornal o por tiempo y obra (Ros, 1978:49).

Con un personal tan numeroso se pudo establecer la amplitud de operaciones del Real Estanco del Tabaco novohispano. Los numerosos trabajadores distribuidos en sus fábricas manufacturaban cigarros y puros, los que eran repartidos en todo el territorio, a excepción de la provincia de Yucatán, pues tenía un circuito mercantil independiente.

En esta provincia se estableció también la renta del tabaco, pero con la modalidad de que las siembras se realizaban allí mismo, y de ellas se abastecía esta región (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:399). Seguramente su lejanía y dificultad de acceso no hacía redituable la distribución hasta esa zona, por lo que de cierta manera funcionó en forma independiente.

El resto de la Nueva España, incluidas las Provincias Internas, se encontraba articulada a la región productora de Córdoba-Orizaba, que funcionaba para el abastecimiento de todo el territorio, a través de las diversas administraciones, factorías y fábricas establecidas estratégicamente para una distribución funcional.

Todo ello nos lleva a plantear el papel que el transporte jugó en esta institución, y que al establecerla se tenía presente su factibilidad. Si bien el costo del transporte repercutía en el precio al consumidor, el Estanco del Tabaco fue un negocio con utilidades crecientes en el transcurso de su vida, y los tabacos hubieran quedado almacenados si no se hubiese tenido la capacidad de distribución. Ello significa que en la Nueva España de la segunda mitad del siglo XVIII funcionaba un transporte eficaz y expedito, que permitió la distribución de la producción y de los insumos que le eran necesarios al funcionamiento de la renta del tabaco. No sólo eso, el transporte novohispano tuvo la capacidad de responder a una demanda creciente de dicha mercancía, que sextuplicó sus ingresos en un lapso de 45 años, por lo que necesariamente hubo un incremento de la distribución (véase Anexo 4).

A pesar de la amplia y creciente demanda en el consumo del tabaco, consideramos que el transporte fue un gasto que no recargó el costo del producto y que permitió ganancias suficientes para que fuera un negocio redondo.

Un insumo fundamental para la fabricación de cigarros fue el papel. Éste no se manufacturaba en la Nueva España y tenía que ser de importación. En ocasiones se abastecía directamente al Estanco con papel enviado desde España; pero en otras, por las condiciones externas impuestas por las guerras contra Inglaterra y Francia, obligaban a adquirir el papel con los comerciantes establecidos en la Ciudad de México. El papel tenía que ser distribuido para su uso en las diversas fábricas, utilizándose predominantemente en la fabricación de cigarros, pero también necesario en el empaque de las cajas de puros (*Ib.*:415-416 y Arcila Farías, 1974:133). Se menciona una media anual de cinco a seis mil balones de papel que entraban por Veracruz para la Renta (Céspedes, 1992:117), transportadas en 2 500 a 3 mil mulas.³

También era necesario el transporte de otras mercancías, como las arpilleras y costales, los hilos y cordeles, los cajones y los clavos, insumos utilizados en el empaque tanto del tabaco en rama como de los cigarros y puros.

Si bien el Estanco del Tabaco funcionó mayoritariamente con la producción de tabaco nativa operó con tabaco de importación. Por órdenes expresas de la Corona se trataba de fomentar el tabaco en la Louisiana, cuya producción serviría tanto para su consumo en la Nueva España como en España. Esta importación funcionó desde 1778 hasta 1789, habiéndose importado en este periodo sobre 220 toneladas anuales que se almacenaban en Nueva Orleans y posteriormente se trasladaban por mar a Veracruz y

por tierra hasta los almacenes de la Ciudad de México o a los almacenes de varias factorías. El cálculo del movimiento de mulas por año sería de aproximadamente 1 500 para introducir el tabaco de Veracruz a la Ciudad de México.⁴ Este tabaco, por otra parte, era utilizado en su mayoría para la fabricación de rapé.⁵ Se recomendaba para protegerlo y mantener su calidad, empacarlo con esterillas y cordeles o en barriles (Coutts, 1986:289-309). Sin embargo, las pérdidas en la importación se elevaban a más del 25%, tanto por el transporte marítimo como por el terrestre y el almacenamiento, por lo que se consideró que dadas las pérdidas que se causaban no era conveniente continuar con los envíos (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:387-389; Maniau, 1914:49 y Revillagigedo, 1966:322-323).

De menor importancia era la cantidad de tabaco importado de La Habana, pero su calidad era muy meritoria, y era utilizado para la fabricación del "polvo exquisito". El polvo que venía de La Habana se adquiría a seis reales la libra, y se importaban anualmente entre 20 y 22 mil libras,⁶ aunque Humboldt menciona que ascendía a 56 mil libras (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:389; Maniau, *op. cit.*:49; Alamán, 1985:12 y Humboldt, 1978:298). Ello nos daría unas diez toneladas anuales, que serían transportadas fácilmente por 70 mulas.

Si bien el tabaco tenía una amplia demanda, de cualquier manera es de señalarse la nobleza del producto que podía absorber los costos de transporte, no obstante las grandes distancias a recorrer. Cuando las pérdidas eran lo suficientemente significativas, como fue el caso del tabaco de Louisiana, se decidió suspender su importación, aunque había cumplido uno de sus principales propósitos que era tanto completar la demanda como castigar el precio del tabaco a los productores de la región de Córdoba y Orizaba.

Para completar el panorama de producción y consumo, se sabe que el consumo del reino estaba regulado en dos millones setecientas mil libras anuales, es decir, 1 242 toneladas de tabaco al año (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:387).

El cultivo de tabaco era de 14 mil a 15 mil tercios anuales, equivalente a la siembra de 68 millones de matas (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:372 y Humboldt, *op. cit.*:27). El movimiento de este tabaco en rama a las diversas administraciones, factorías y fábricas, significó el movimiento de más de ocho mil mulas, si calculamos que cada mula cargaba un par de tercios (con peso calculado de 150 kilogramos). A ello hay que aumentarle una nueva distribución con el producto elaborado, además del reparto de los diversos insumos necesarios para la fabricación y empaque, y la redistribu-

ción a que esta mercancía estaba sujeta dada su organización. Con cálculos a grosso modo, sumando los 15 mil animales que se movieron en 1800 desde los almacenes generales de la Ciudad de México (véase cuadro respectivo), el movimiento generado por el Real Estanco para la distribución del tabaco fácilmente ascendía por lo menos a un total de 25 mil a 30 mil mulas al año.

Un punto más a este panorama es el contrabando que necesariamente tenía que ser transportado por los propios arrieros. Al ser el tabaco un producto estancado, se prestaba a siembras clandestinas, y a la adquisición del producto en un mercado negro. Para ello, el Real Estanco creó los resguardos, y a pesar de los numerosos expedientes al respecto, no cabe duda que el contrabando tuvo un peso muy significativo. Pese a ello, es escaso el conocimiento que podemos tener con relación a las redes y comercialización del contrabando. Un ejemplo puede bastar para demostrar su importancia. En 1797, el contador de la fábrica de tabaco de México calculaba un contrabando en cigarros de más de cuarenta millones de cajas al año; el consumo legal ascendía a 104 423 327 cajas en todo el virreinato; esto quiere decir que el contrabando significaba un 40% de la producción total del Real Estanco, tabaco que necesariamente también se trasladó a través del territorio (McWatters, 1979:194, 223). Además era usual que los arrieros fungieran como contrabandistas.

Dado este panorama, del complejo funcionamiento del Real Estanco novohispano y la amplia distribución que manejó para que el tabaco se consumiera en todo el territorio, podemos considerar que el transporte de la mercancía no le fue un obstáculo. Seguramente con su establecimiento se enfrentó a un transporte eficiente y organizado, capaz de satisfacer su demanda de distribución, que seguramente fue incrementando su capacidad de traslado conforme se fue dando un mayor número de operaciones. El movimiento de al menos 30 mil mulas en solo la distribución del tabaco y sus insumos nos habla de ello.

Si bien enfrentamos que entre las preocupaciones de los directivos del Estanco se encontraba bajar el costo del transporte lo más posible, y para ello seguían una serie de políticas, como aprovechar los arrieros de retorno que cobraban más barato,⁷ o manufacturar en la medida de lo posible cigarros y puros, para evitar el transporte del tabaco en rama que pesaba más por los palos y la granza,⁸ ello era necesario para tratar de tener la mayor ganancia posible en la venta. No obstante, también observamos que en momentos de crisis como epizootias o sequía de los campos que hacían imposible el traslado de mulas por la mortandad que se

padecería, a la Renta del Tabaco no le importaba pagar los fletes por triplicado, ya que si bien el rango de ganancia sería menor, ésta todavía se daba.

Entre sus políticas no solamente se encontraba el disminuir el costo del transporte, sino el pago de las cosechas por el menor precio posible y la rebaja al consumidor en el número de puros y cigarros que contenían las cajas (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:411-414). Ello se entiende si se parte de que era un negocio que trataba de obtener las mayores ganancias posibles.

Así, concluimos que para el establecimiento y operación del Real Estanco en la Nueva España, el transporte organizado era capaz de satisfacer sus requerimientos de distribución. En el siguiente apartado se seguirán más de cerca algunos de los circuitos mercantiles generados para la distribución del tabaco.

Cuadro 7
La administración del Estanco del Tabaco
en la Nueva España⁹

—Dirección General—

Ciudad de México

Director. Contador. Tesorero.

—Factorías—

—Administración Independiente—

*México
*Veracruz
*Valladolid
*Durango

*Puebla
*Córdoba
*Mérida de Yucatán
*Guadalajara

*Oaxaca
*Orizaba
*Rosario

*Monterrey
*Santander
*Mazapil
*Coahuila

Factor o Administrador General

—Cabeceras de Partido—

Fieles Administradores Particulares

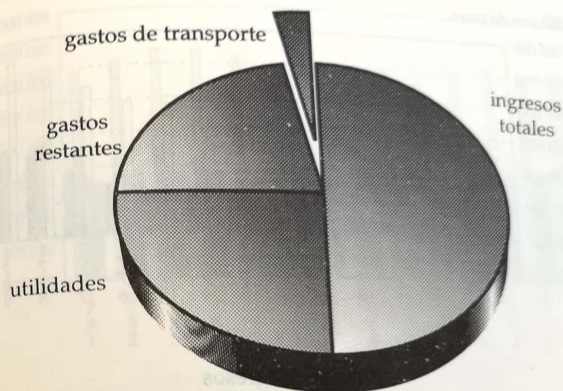
—Fielatos de Distrito—

Fieles de las Tercenas o de los Fielatos Agregados

—Estancos—

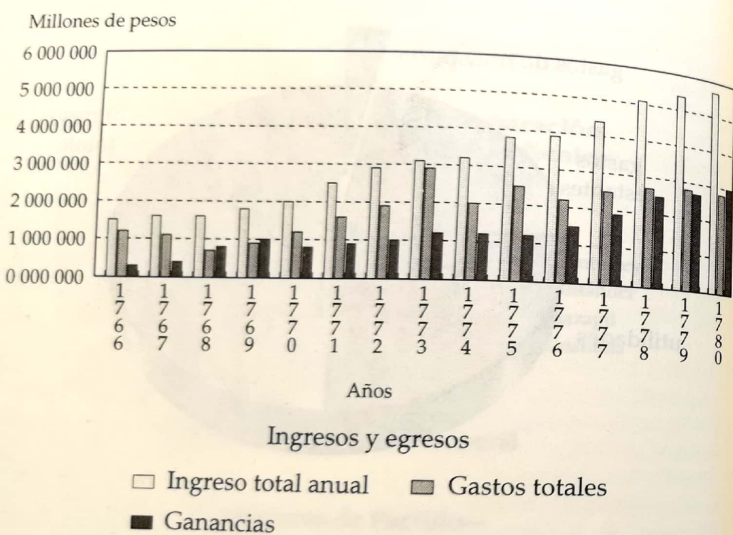
Estanqueros

Gráfica 3
Ingresos y egresos promedio del
Real Estanco del Tabaco de 1774 a 1809



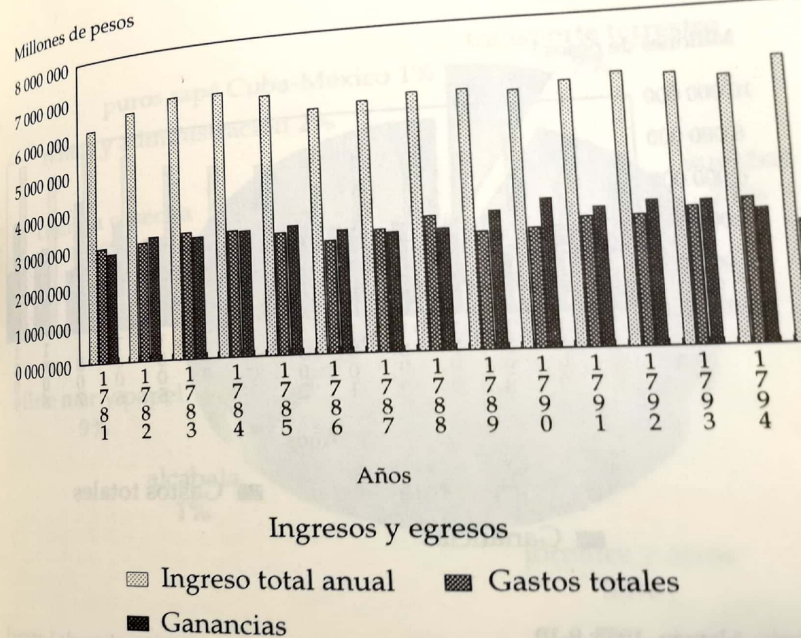
Fuente: Labastida, 1977.

Gráfica 4
Ingresos y egresos del Real Estanco del Tabaco en la Nueva España de 1766 a 1780



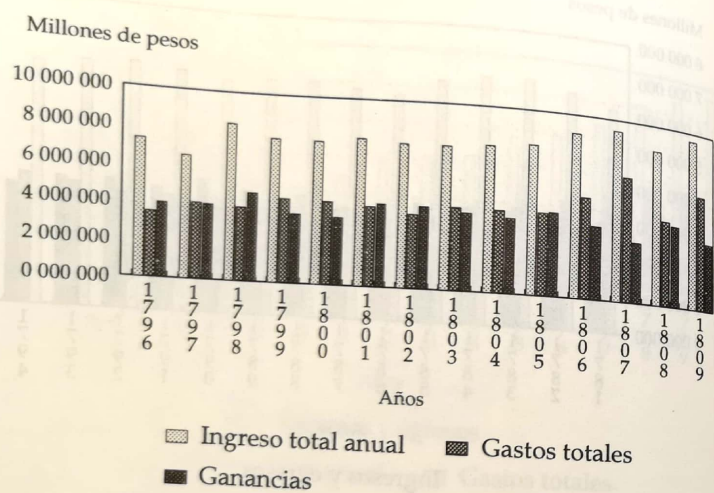
Fuente: Alamán, 1985: 9-10.

Gráfica 5
Ingresos y egresos del Real Estanco del Tabaco en la Nueva España de 1781 a 1795



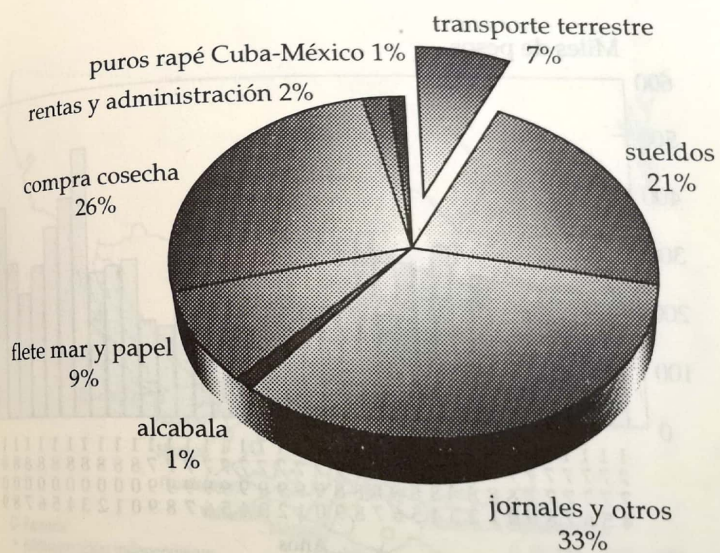
Fuente: Alamán, 1985: 9-10

Gráfica 6
Ingresos y egresos del Real Estanco del Tabaco
en la Nueva España de 1796 a 1809



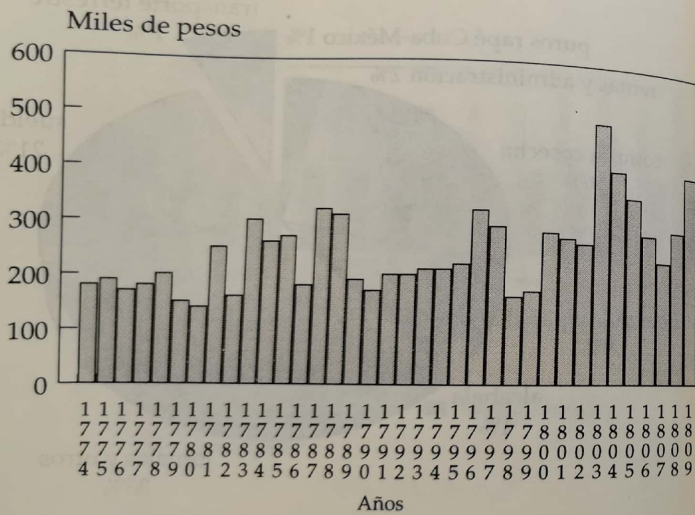
Fuente: Alamán, 1985: 9-10.

Gráfica 7
Gastos promedio del Estanco del Tabaco de 1774 a 1809



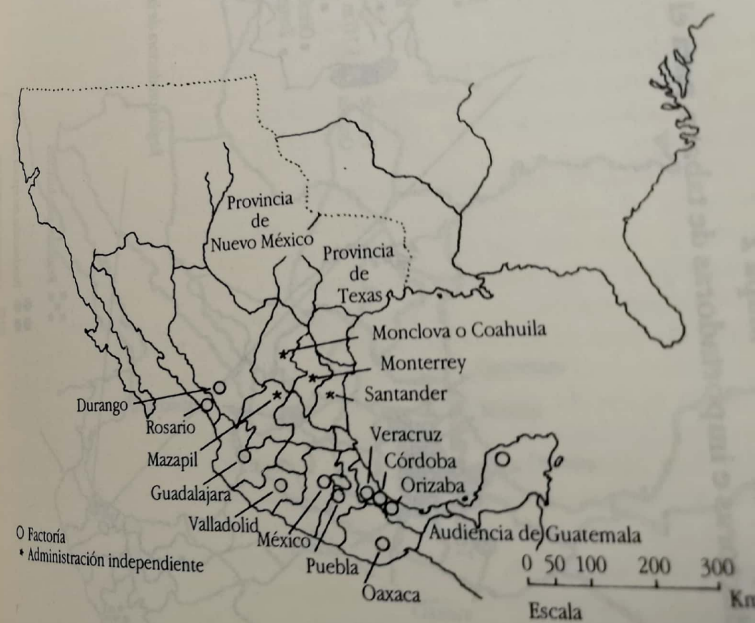
Fuente: Labastida, 1977.

Gráfica 8
Gastos de transporte del Real Estanco del Tabaco
de 1774 a 1809

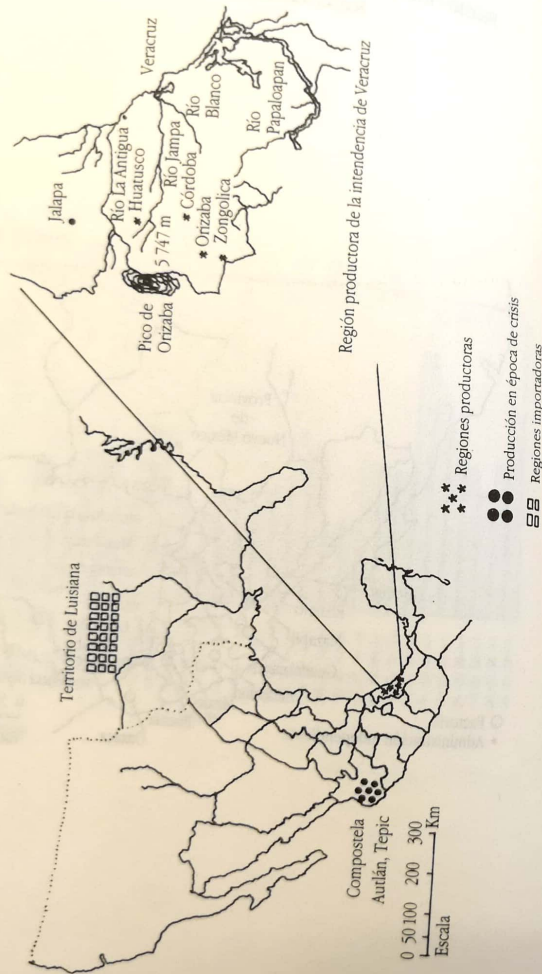


Fuente: Labastida, 1977.

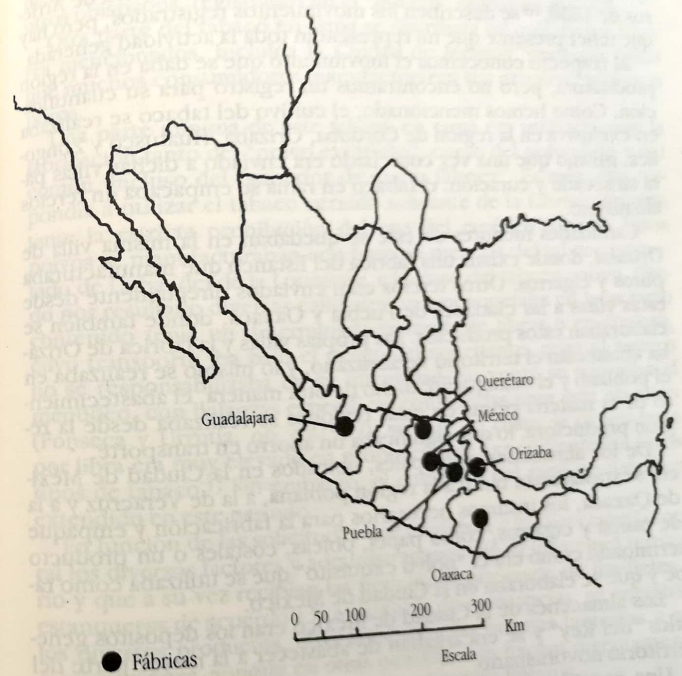
Mapa 1
Factorías y administraciones independientes del
Real Estanco del Tabaco



Mapa 2
Regiones productoras e importadoras de tabaco para el Real Estanco



Mapa 3
Ubicación de las fábricas de puros y cigarros del Real Estanco



Algunos circuitos mercantiles del Estanco del Tabaco novohispano

En este apartado se observan algunos de los circuitos mercantiles que generó la Renta del Tabaco. Con base en el Asiento de Arrieros de 1800,¹⁰ se describen los movimientos registrados, pero hay que tener presente que no representan toda la actividad generada.

Al respecto conocemos el movimiento que se daba en la región productora, pero no encontramos un registro para su cuantificación. Como hemos mencionado, el cultivo del tabaco se realizaba en exclusiva en la región de Córdoba, Orizaba, Huatusco y Zongolica, mismo que una vez cosechado era enviado a dichas villas para su secado y curación; el tabaco en rama se empacaba en tercios allí mismo.

Cantidades menores de éste se quedaban en la misma villa de Orizaba, donde existía una fábrica del Estanco que manufacturaba puros y cigarros. Otros tercios eran enviados directamente desde estas villas a las ciudades de Puebla y Oaxaca, donde también se elaboraban estos productos. Las propias villas y la fábrica de Orizaba abastecían el territorio veracruzano, y lo mismo se realizaba en el poblano y el oaxaqueño; dicho de otra manera, el abastecimiento de la materia prima en estas regiones se realizaba desde la región productora, lo que significaba un ahorro en transporte.

De los almacenes principales, ubicados en la Ciudad de México, se trasladaban tanto a la región poblana, a la de Veracruz y a la de Oaxaca, los insumos necesarios para la fabricación y empaque de puros y cigarros, como papel, obleas, costales o un producto terminado como era el "polvo exquisito" que se utilizaba como rapé y que se elaboraba en la Ciudad de México.

Los almacenes de la Ciudad de México eran los depósitos generales "del Rey" y se encargaban de abastecer a la mayor parte del territorio novohispano.

Una considerable cantidad de materia prima arribaba desde las villas de Orizaba y Córdoba a los almacenes de la capital, una vez realizada la cosecha, secado y curado del tabaco, a partir de mediados del mes de junio (Mcwatters, *op. cit.*:63-64). Aquí se almacenaba el producto, que luego era sujeto de una nueva distribución.

Buena parte de este tabaco en rama, curado y seco, se entregaba a la fábrica establecida en la Ciudad de México, para la manu-

factura de millones de cigarros y puros (los primeros se empaquetaban en pequeñas cajas, con un contenido de 42 cigarros cada una y en papel los segundos con un contenido variable de cinco hasta 14 puros); posteriormente eran guardados en grandes cajones de madera, donde cabían de cuatro a cinco mil cajas de cigarros y un promedio de tres mil quinientos paquetes de puros (*Ib.*:149) para su posterior distribución y envío, tanto en la jurisdicción correspondiente al Arzobispado de México, como a los otros obispados, registrados en el "asiento" objeto de estudio.

Otra parte del tabaco en rama se distribuía tal cual en los lugares mencionados, incluida la Ciudad de México, pues era usual que muchos consumidores manufacturaran sus propios cigarros o puros.

Una parte mínima de este tabaco en rama era utilizada para la fabricación tanto del "polvo exquisito", como del polvo fino y del común, incluso del "superior de nueva fábrica". Es más, ello respondía a utilizar el tabaco cernido sobrante de la fábrica, no obstante la estricta prohibición del uso del rapé en España. Estos polvos se manufacturaban con base en mezclas del tabaco importado de Cuba, del de la Louisiana, e incluso del tabaco nativo, dando por resultado diversas calidades; se empaquetaba en latas cuyo contenido tenía un determinado número de libras o en frascos, cuyo transporte iba bajo el riesgo del solicitante, pues el arriero no se responsabilizaba de su integridad. Su venta se realizaba al menudeo, con balanzas específicas construidas para este objetivo (Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:399), ya que su costo al expendirlo por libra era muy elevado en proporción al expendio de los otros tipos de tabaco.¹¹ Sin embargo, el consumo del rapé no fue muy extendido en este periodo.

En función de las solicitudes que enviaban a la Dirección General los diversos factores y administradores esparcidos en el territorio y que a su vez recibían las peticiones por parte de los fieles y estanqueros de acuerdo a la existencia de mercancías, se enviaban los diversos productos, directamente a las mismas factorías y administraciones, aunque en otras ocasiones lo hacían directamente desde los almacenes de México a los diversos fielatos.

También desde dichos almacenes —conforme a la petición de sus administradores— se enviaban los insumos necesarios, como el papel, a los lugares donde había establecidas otras fábricas (Gualajara, Puebla, Oaxaca, Querétaro, Orizaba), ya que si no se había un surtido adecuado, había el peligro de paralización de las fábricas.

Al arribo de los diversos productos del tabaco o los respectivos insumos a sus diversos destinos, ciudades o pueblos de cierta importancia, se procedía a abastecer a la propia ciudad o villa y posteriormente, contratando un nuevo transporte, se distribuía en pueblos menores, así como en los ranchos y haciendas; si era pertinente, los almacenes enviaban a las fábricas tanto el producto en bruto como los insumos necesarios para la fabricación de cigarros, en ocasiones de puros o de ambos, para que una vez manufacturados se abasteciera tanto la ciudad donde se ubicaba la fábrica como se distribuyera en las regiones aledañas.

Si se observa el mapa de distribución de las mercancías del Real Estanco (véase mapa de distribución de mercancía y apéndice correspondiente) se observa que las flechas abarcan la mayor parte del territorio novohispano.

Algunas excepciones se perciben tal como ocurre con el abasto en la provincia de Yucatán que tenía un circuito mercantil independiente. Tampoco se observa cubierto lo correspondiente al norte del territorio de la provincia de Sonora y Sinaloa (territorio sonorense); tenemos registrados nueve viajes a Rosario, ubicado al sur de estas provincias, a donde se enviaba algo de tabaco en rama así como cigarros y puros, y planteamos que posiblemente la fábrica de Guadalajara completaba su abastecimiento en el resto de la intendencia. Viajar a Rosario desde la Ciudad de México era recorrer 293 leguas¹² (1198.37 kilómetros) con un tiempo promedio de 77 días, más o menos dos meses y medio. Los arrieros recorrían un promedio diario de 3.79 leguas, algo así como 16 kilómetros diarios.

La provincia de las Californias, la del Nuevo México y de Texas, así como la zona norte del Nuevo Santander tampoco se encuentran cubiertas con nuestros circuitos mercantiles. No sabemos si la Renta del Tabaco no abastecía estas regiones o eran objeto de un abastecimiento posterior, una vez surtidas las poblaciones del norte.

La distribución muestra una clara tendencia de mayor expansión de territorios hacia la región noroeste, partiendo desde Querétaro, adonde llegaron 81 viajes, para surtimiento de su fábrica tanto en insumos como en materia prima. Los envíos incluían, primordialmente, tabaco en rama y papel en balones y resmas, así como unos cuantos cajones de cigarros, cajones de polvo exquisito, tachuelas y clavos. El cálculo del tabaco en rama enviado para la manufactura en la fábrica nos da 326 toneladas.¹³ Querétaro era un lugar bastante cercano a la Ciudad de México, y el tiempo em-

pleado en recorrer su distancia era de 15 días, con un promedio de recorrido diario de 3.67 leguas por día (15.37 kilómetros).

El circuito continuaba en la zona del Bajío, en 1800 se efectuaron 45 viajes en el reparto del tabaco. Los lugares de destino fueron Guanajuato, León, Celaya, Salamanca, San Luis de la Paz, San Miguel el Grande y Yurirapúndaro. La mercancía enviada fue tanto tercios de rama como cajones de cigarros y puros, y el tiempo de recorrido variaba, el máximo a León con un promedio de 26.1 días y el mínimo a San Miguel el Grande en 17.7 días. La media de recorrido diario para esta intendencia era de entre 15 y 16 kilómetros.

Hacia occidente se llegaba a la Intendencia de Guadalajara, donde en su capital había una fábrica. A esta Intendencia se hicieron 54 viajes, 40 de ellos a la propia capital y los restantes a Aguascalientes, Bolaños, Zapotlán, Sayula, Lagos y Nochistlán. A Guadalajara se enviaron los insumos necesarios para la fabricación de cigarros; el tabaco en rama enviado alcanza casi las doscientas toneladas. A los otros lugares el predominio de la mercancía enviada fue casi de cajones de puros, aunque a pesar de la existencia de la fábrica de Guadalajara, también se enviaron algunos cajones de cigarros así como algunos de "polvo exquisito". El tiempo de recorrido para llegar a Guadalajara tuvo un promedio de 39 días, viajando un poco más de 16 kilómetros diarios. Pero ir a Sayula y Nochistlán representaba un viaje de 50 a 52 días, y a Lagos y Aguascalientes se encontraba en el rango de los 30 días.

Si de la región del Bajío se continúa al norte-centro se llega a la Intendencia de Zacatecas y posteriormente a la de Durango. A la primera se efectuaron 30 viajes a 8 destinos que fueron Zacatecas, Xerez, Sombrerete, Fresnillo, Mazapil, San Miguel del Mezquital, Sierra de Pinos y Tlaltenango. El predominio del envío en mercancía desde la Ciudad de México fueron los cajones de cigarros, y en segundo lugar los cajones de puros. A Zacatecas y Sombrerete también se enviaron tercios en rama, así como unos cuantos cajones de "polvo exquisito". Los tiempos empleados en recorrer estos lugares desde luego variaban, pero a Zacatecas se empleaban 34.2 días, mientras que a San Miguel del Mezquital se necesitaban 50 días a lomo de mula. Sin embargo, posiblemente, el acceso a estos lugares fue más fácil, pues el tiempo de recorrido por día se eleva de 18 a 22 kilómetros.

Más hacia el norte llegamos a la Intendencia de Durango; ahí, en 1800, se realizaron 56 viajes, a ocho destinos diferentes para la distribución de tabaco. Estos destinos fueron la propia capital de la intendencia, Durango, así como Mezquital, Parral, Real del Oro,

San Juan del Río, Villa del Nombre de Dios, Cuencamé y Chihuahua. El predominio fue el envío de cajones de cigarros, pero también, y en menor proporción, se enviaron cajones de puros, y algunos lugares también tercios en rama y cajones de "polvo exquisito". Nada más a Durango se enviaron en doce viajes 690 cajones de cigarros, mientras que a Chihuahua el envío fue de 330 cajones de cigarros en siete viajes. Por supuesto, el acceso a esta intendencia desde la Ciudad de México implicaba largos tiempos de recorrido. Por ejemplo para llegar a Durango, el tiempo de recorrido era de casi dos meses (54.6 días). Los días necesarios para llegar a las otras poblaciones eran similares, salvo el acceso a Chihuahua que era de 84.5 días. El promedio de recorrido diario alcanzaba casi los 18 kilómetros e incluso lo rebasaba, pues el promedio de recorrido por día a Chihuahua era de 20 kilómetros.

Si en el mapa nos desplazamos hacia el nororiente, las flechas que marcan la distribución muestran un menor número de destinos. En esta región podemos incluir la intendencia de San Luis Potosí y las provincias de Coahuila, Nuevo Reino de León y Nuevo Santander.

Particularmente en la Intendencia de San Luis Potosí sólo se distribuyó mercancía en dos destinos con 14 viajes. Estos lugares fueron la propia capital San Luis, y el Mineral de Real de Catorce. El abasto incluyó tanto cajones de cigarros como puros, y a San Luis tercios de rama. El acceso en tiempo a San Luis Potosí era de 26.5 días, menos de un mes, pero en cambio a Real de Catorce se empleaba casi mes y medio. El recorrido por día iba de 16 a 18 kilómetros.

Hacia la Provincia de Coahuila se realizaron 27 viajes a Saltillo, Coahuila y Parras. Aquí también se enviaron en mayor proporción cajones de cigarros y en menor, aunque también significativa, cajones de puros. Las distancias oscilan en más o menos mil kilómetros, por lo que el tiempo de recorrido a Saltillo era de 53.5 días, a Parras de 59.2 y a Coahuila de 74.2 días. Si el acceso a Coahuila significaba recorrer diariamente 15.67 kilómetros, el recorrido diario para Saltillo y Parras se incrementaba a 17.68 kilómetros.

El único destino al Nuevo Reino de León fue Monterrey con 12 viajes. El reparto de mercancía consistió en cajones de cigarros, cajones de puros, así como tercios de rama. El acceso a Monterrey desde la Ciudad de México implicaba 63 días de viaje, a un promedio de recorrido diario de 16.67 kilómetros. El acceso a Monterrey era vía Saltillo, pero una sierra escarpada y difícil las separaba.

Más al oriente, y por la vía de Saltillo y Monterrey, los arrieros continuaban a San Carlos de Santander. Se efectuaron 12 viajes,

nueve por la ruta descrita y tres directos. El envío más importante fue de cigarros, además de abastecer con tercios de rama y cajones de puros. Más de dos meses (67.3 días) tardaba en arribar la carga a su destino, pero el acceso a este lugar era difícil, además de los rodeos que en ocasiones se dieron. Por la vía del Real del Monte y Tampico, el promedio diario de recorrido fue de 12.61 kilómetros.

Por su parte, la Intendencia de Valladolid se encontraba saturada tanto por el número de destinos de entrega como por la cantidad de mercancía distribuida. Esto es, seis destinos con 73 viajes. En esta intendencia se entregó mercancía en Valladolid, con 32 viajes, en Maravatío, en Zitácuaro, en Tlalpujahua, en Huetamo y en Ajuchitlán. No obstante, los repetidos intentos porque se fabricaran cigarros en Valladolid, lo cual se frustró en numerosas ocasiones (Jacinto, 1991:31-34). Así, observamos que la principal mercancía para distribuir eran los cajones de cigarros, como los puros, los tercios de rama y el "polvo exquisito". Sólo a Valladolid se llevaron 550 cajones de cigarros en 22 viajes. La ruta seguida era Toluca-Maravatío, para llegar a esa villa. Para los otros lugares mencionados se tomaban las desviaciones y ramales correspondientes. Este territorio era relativamente cercano a la Ciudad de México, los días empleados eran pocos, salvo a lugares más distantes, como Huetamo (32 días) y Ajuchitlán (34.3 días). A Valladolid el tiempo empleado era de 18.1 días, mientras que a Maravatío y Zitácuaro andaba en el rango de 13 días, y a Tlalpujahua en 11.3 días. Con muchas poblaciones, importante demográficamente, la idea de fabricar cigarros en su cabecera respondía a la necesidad de distribuir los cigarros de una manera más eficaz.

Como ya se ha mencionado anteriormente, salvo la ciudad de Querétaro con su fábrica, ninguna población del Arzobispado de México se encontraba representada en el "Asiento de Arrieros de 1800", por haber sido objeto de un registro independiente. Dadas las numerosas poblaciones existentes en ella y por ser el núcleo de población más importante de todo el territorio, los circuitos mercantiles que se generaron para distribuir el tabaco, deben de haber implicado numerosos viajes y una buena proporción del tabaco tanto almacenado como manufacturado en la Ciudad de México. En nuestros registros no aparecen lugares, como Cuernavaca, Cuautla, Taxco, Chilpancingo, Acapulco, Texcoco, Cuautitlán, Chalco, Zumpango, Toluca, Sultepec, Tulancingo, Actopan, Huichapan, Real del Monte, Huejutla, Xilotepec, y las restantes poblaciones ubicadas en este arzobispado.

La zona oriental y la región sur se encuentran representadas escasamente, porque el área de cultivo modificó su abasto para un pago menor de fletes. Esto es, el gran movimiento se da en sentido contrario, de la Intendencia de Veracruz, concretamente de la región productora de Córdoba y Orizaba, a la Ciudad de México.

Los viajes de México a la región veracruzana sólo llevan insu- mos para empaque. Se tienen tres destinos de entrega con 24 via- jes. Estos destinos son Córdoba, Orizaba y Veracruz, y a todos ellos la mercancía enviada eran cargas de arpilleras o tercios de lienzo. A Orizaba, donde se asentaba una de las fábricas, se envia- ron también balones de papel y obleas para la manufactura de pu- ros y cigarros. El viaje a Veracruz tardaba un promedio de 27 días, mientras llegar a Córdoba y Orizaba tomaba un tiempo entre 20 y 22 días. Dado que el acceso era montañoso y difícil, se recorría un promedio de 12 a 14 1/2 kilómetros diarios.

Algo similar sucedía con Puebla y Oaxaca, donde dichas facto- rías se abastecían de tabaco directamente de la región productora de Córdoba y Orizaba.

A Puebla se efectuaron 10 viajes, y los envíos de mercancía fue- ron principalmente balones de papel, así como cajones de obleas, pues en esta ciudad había fábrica de cigarros. El tiempo empleado para llegar a Puebla desde México era de 8.6 días, y el promedio de recorrido diario oscilaba entre 13 y 14 kilómetros.

En Oaxaca también se encontraba una fábrica de cigarros hacia la que en 1800 se efectuaron cinco viajes. Le enviaron balones de papel para la fabricación de cigarros, así como algunos cajones de "polvo exquisito" y polvo común. El tabaco necesario para la manufactura de cigarros era enviado directamente de Orizaba. Sin embargo, el acceso a Oaxaca tenía una gran dificultad por ser zo- na montañosa y atravesada por muchos ríos, por lo que el tiempo promedio de recorrido fue de 36 días, no obstante estar a una dis- tancia de 450 kilómetros. El recorrido diario no alcanzaba más que 12.44 kilómetros que, por otra parte, es el promedio más bajo re- gistrado en nuestra serie.

Es digno de llamar la atención el movimiento que generaba el Real Estanco del Tabaco a través del territorio novohispano para distribuir su mercancía. En esta distribución no aparece un corto radio de circulación o el abasto exclusivo a regiones cercanas o in- tendencias vecinas. Lugares tan lejanos como Rosario o Chihua- hua, donde se utilizaban casi tres meses para recorrer las leguas que lo separaban, fueron sujetos de varios viajes para abastecerlos de tabaco.

¿Les era costable hacer tan largos recorridos para su abasto? La caja de cigarros o papel de puros se vendía por medio real en to- do el territorio novohispano. Muchos cigarros se vendían sueltos a cambio de un tlaco, esto es se deshacían las cajas cuyo contenido era de tres o tres y media docenas de cigarros y se menudeaban, y en todo ello no parece cargarse el costo del transporte.

Por lo que se ha visto, el tabaco dejaba un amplio margen de be- neficio, gracias también a las políticas seguidas por el Estanco para abaratar los gastos de producción al máximo. Probablemente, el ne- gocio se encontraba en pagar muy barata la cosecha de tabaco, aunque en ello se empleaba un 26.5% de los gastos totales,¹⁴ se daba un salario muy bajo a los obreros que la manufacturaban (33.1%) y se evitaban los gastos de administración y la estructura burocrática (23.1%); parece ser que repercutía de manera signifi- cativa el costo del papel cuando se adquiría a los comerciantes en México.¹⁵ Los gastos de flete, que como se ha visto trataban de abaratare lo más posible, funcionaban, en gran medida, bajo las reglas del mercado, por lo que sus costos no eran fijos.

De acuerdo al capítulo anterior sobre el Real Estanco a través de su vida colonial, en varias ocasiones se dio tanto un precio a la baja, al adquirirles el tabaco a los cosecheros, como una disminu- ción al consumidor en el número de puros y cigarros que conte- nían las cajas; con la venta por menudeo debe haber sucedido lo mismo, así como un costo mayor para las libras de tabaco u onzas de "polvo exquisito" cuya venta era por menos precio. Por un la- do la virtual ampliación del mercado y por otra el castigo en pre- cio o mercancía a productores y consumidores, permitió al Real Estanco —como se observa en la respectiva gráfica— un acentuado incremento en la producción y distribución, y por ende en sus ga- nancias.

El año de 1800 fue medio en producción y consumo (de acuer- do a la gráfica). Sus gastos de producción fueron de un 54% con relación al 52% promedio de gastos de vida del Estanco en el pe- riodo colonial (1765-66 a 1809) (véanse cuadro y gráfica respec- tivos), la ganancia fue sólo de 46%, un 2% menos que el promedio anterior de 48%, lo que en pesos significaba una ganancia de casi tres millones y medio. Por otro lado, de acuerdo a Alamán (*Op. cit.*:11) el costo de los fletes por tierra significó solamente un 7% del total de los gastos, siendo más elevado el de fletes por mar, au- dados al del papel, que era de un 8.5%; la mayor parte de gastos debe haber estado representada en la adquisición del papel, ya que era mínimo el tabaco que se transportaba por mar desde La Habana o el de Louisiana cuyo traslado era por mar y por tierra.

El negocio del Real Estanco del Tabaco era redondo y muy significativo para la Corona Española, pues era a ella a quien se enviaba la ganancia. El ingreso total promedio fue de seis millones para todo el periodo, la mitad eran gastos y la otra mitad ganancia. Si se compara para este periodo la producción total anual promedio de las minas de plata novohispanas, calculada en 22 millones de pesos (Humboldt, 1978:423-503), el negocio no era nada despreciable y seguramente generó un gran movimiento tanto de circulante como de mercancía en la segunda mitad del siglo XVIII. Si el producto interno bruto calculado por Humboldt fue de cien millones de pesos a fines del XVIII e inicios del siglo XIX en la Nueva España,¹⁶ esos seis y pico millones promedio que generaba el Estanco del Tabaco y que en ocasiones se elevaron a más de nueve millones, resultan una parte importante en el sector económico colonial.

Los anexos cinco y seis son una síntesis del número de viajes realizados por destino e intendencias, así como la distancia existente con relación a la Ciudad de México y el tiempo promedio en ello empleado, así como la media de leguas recorridas diariamente.

Es muy claro que de acuerdo a la ruta tomada, esta media se incrementa o disminuye, y así se observa la dificultad de acceso a Oaxaca por los múltiples accidentes topográficos, y donde el recorrido diario tiene un promedio de 2.97 leguas, mientras que a Zacatecas y Durango el camino resulta ser más llano y sencillo y el recorrido cotidiano alcanza un promedio diario de 4.6 a 4.8 leguas. El promedio diario de recorrido para toda la Nueva España en atajos con carga fue de 17 kilómetros (4.14 leguas).

El viaje más distante fue a Chihuahua, lo que significó un recorrido de 1 693 km (404 leguas), mientras que el menor recorrido fue a Puebla con 119 km (28.5 leguas).

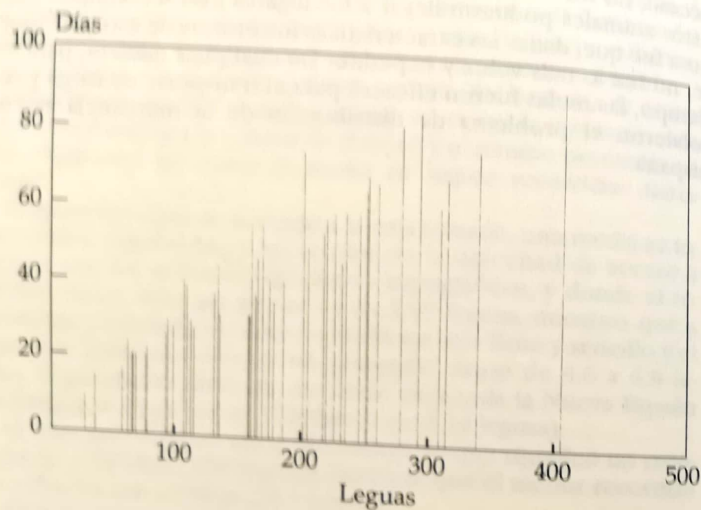
Dichos anexos muestran el número de viajes realizados en 1800 desde la Ciudad de México para distribuir tabaco, así como el número de destinos. Si la Intendencia de México fue quien se llevó la palma con el surtido a su fábrica en Querétaro con 81 viajes, y Oaxaca la que menos al tener exclusivamente cinco viajes, fueron las intendencias de Durango y Zacatecas las que tuvieron un mayor número de destinos visitados, continuando con Guadalajara, Guanajuato y la Intendencia de Valladolid con seis destinos. El cuadro muestra de qué manera fue atendido y cubierto el territorio novohispano. Las proporciones de los viajes también se muestran en las gráficas que a continuación se anexan.

De esta manera, hemos visto algunos de los circuitos generados por el Real Estanco del Tabaco para la distribución, y nos pode-

mos percatar de la amplitud de ellos. Si consideramos también los circuitos de los que conocemos su existencia a nivel cualitativo, el panorama que se tiene es de una amplia red de distribución que de hecho abarcó la mayor parte del territorio novohispano. Concluimos señalando que para efectuar la distribución en estos términos era necesario un transporte bien organizado y eficiente que pudiera cumplir los repartos en toda el área, lo que sucedió de manera holgada, enfrentando problemas para la distribución exclusivamente debido a factores externos como fue el clima.

La geografía, a pesar de las dificultades en muchas ocasiones de acceso, no fue un obstáculo para la carga a lomo de mula, ya que estos animales pudieron llegar a los lugares más recónditos. Otra cosa fue que, dadas las características intrínsecas de este transporte, no fue lo más veloz y expedito. De cualquier manera, para su tiempo, las mulas fueron eficaces para el transporte de carga y resolvieron el problema de distribución de la mercancía novohispana.

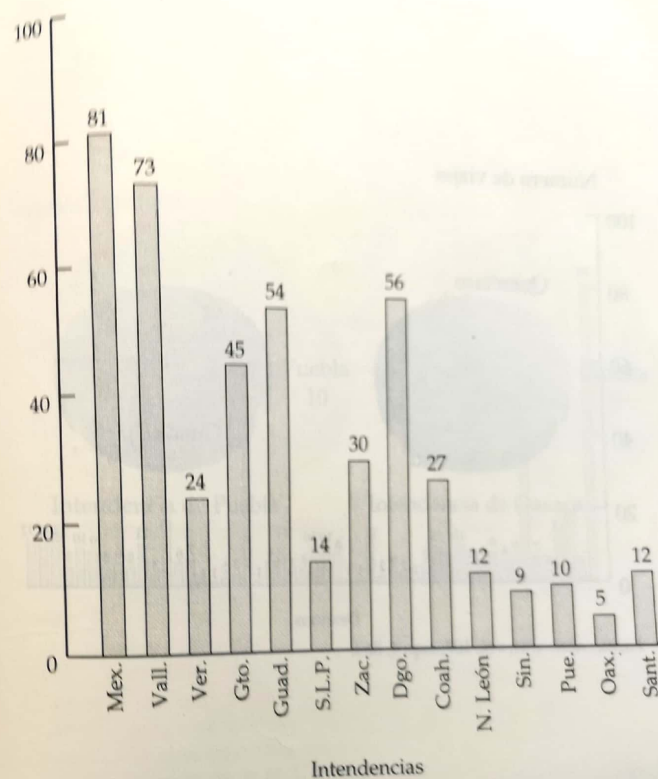
Gráfica 9
Leguas y días recorridos en 1800



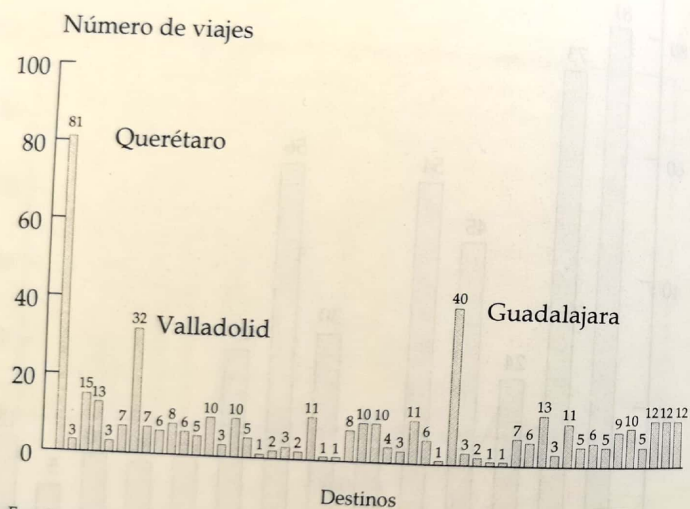
Fuente: AGN. AHH. vol. 107, exp. 4, 36 f.

Gráfica 10
Viajes realizados en 1800 por el Estanco del Tabaco desde México a las diversas intendencias novohispanas

Número de viajes

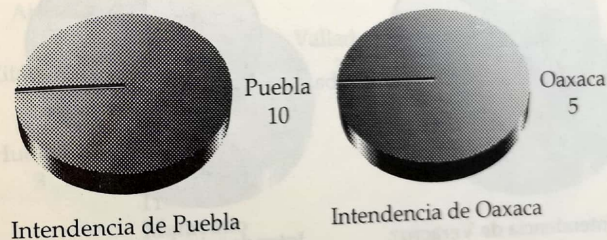


Gráfica 11
Total de viajes en 1800 para reparto
de tabaco e insumos desde los almacenes del
Real Estanco en la Ciudad de México

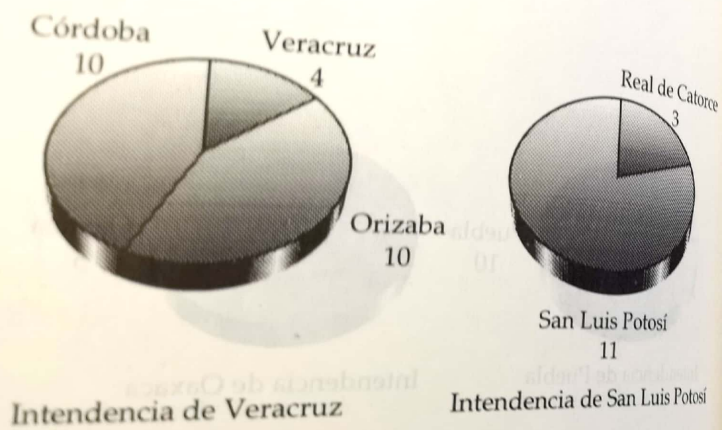


Fuente: AGN, AHH, vol. 107, exp. 4, 36 f.

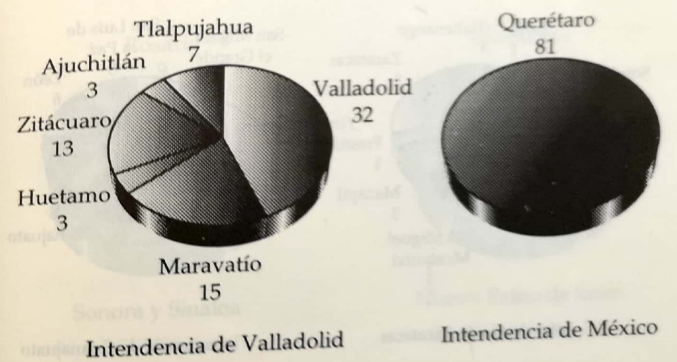
Gráfica 12
Viajes efectuados en 1800 para distribuir tabaco
a las intendencias de Puebla y Oaxaca



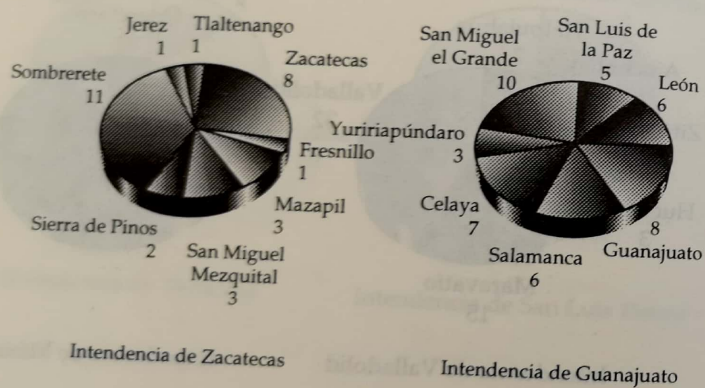
Gráfica 13
Viajes efectuados en 1800 para distribuir tabaco
a las intendencias de Veracruz y San Luis Potosí



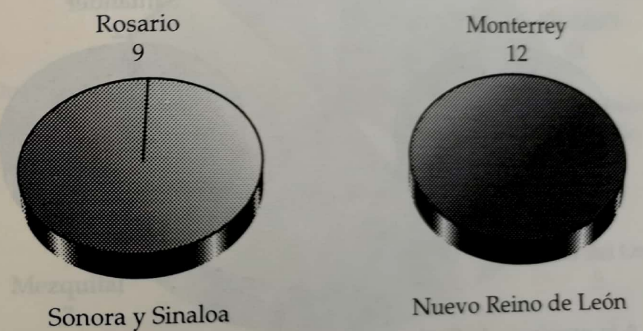
Gráfica 14
Viajes efectuados en 1800 para distribuir tabaco
a las intendencias de México y Valladolid



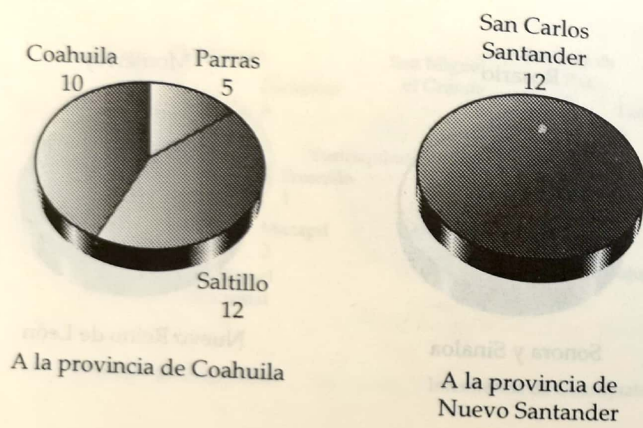
Gráfica 15
Viajes efectuados en 1800 para distribuir tabaco
a las intendencias de Zacatecas y Guanajuato



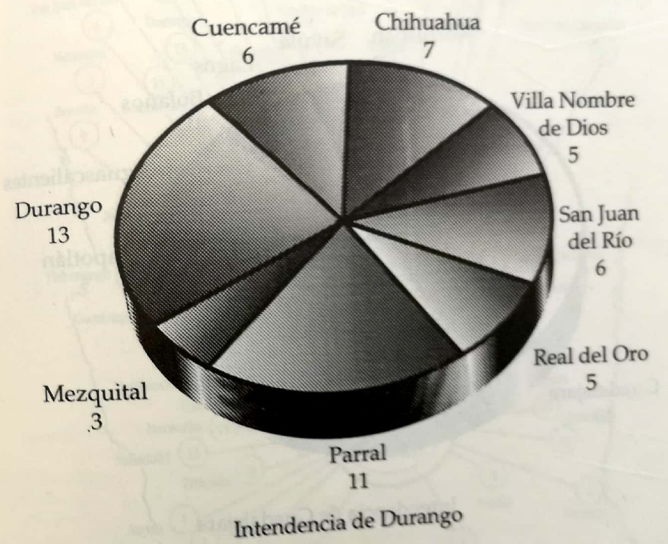
Gráfica 16
Viajes efectuados en 1800 para distribuir tabaco
a las intendencias de Sonora, Sinaloa
y Nuevo Reino de León



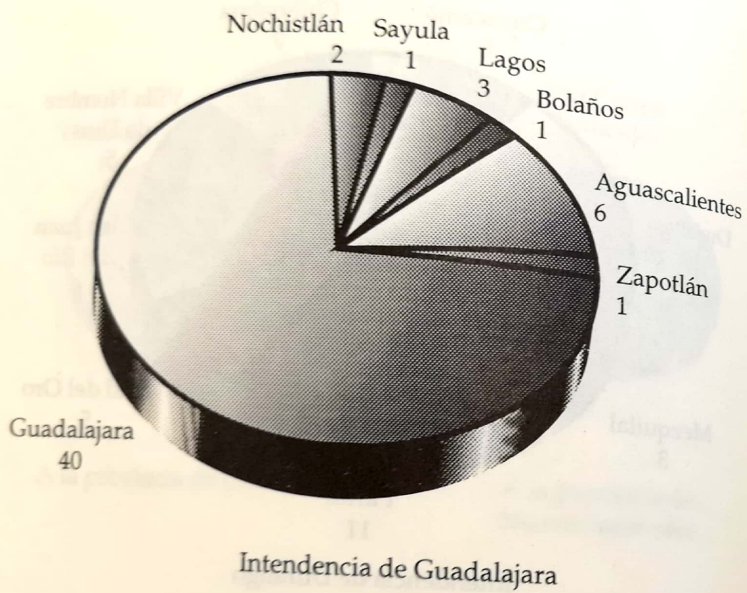
Gráfica 17
Viajes efectuados en 1800 para distribuir tabaco
a la provincia de Coahuila y el Nuevo Santander



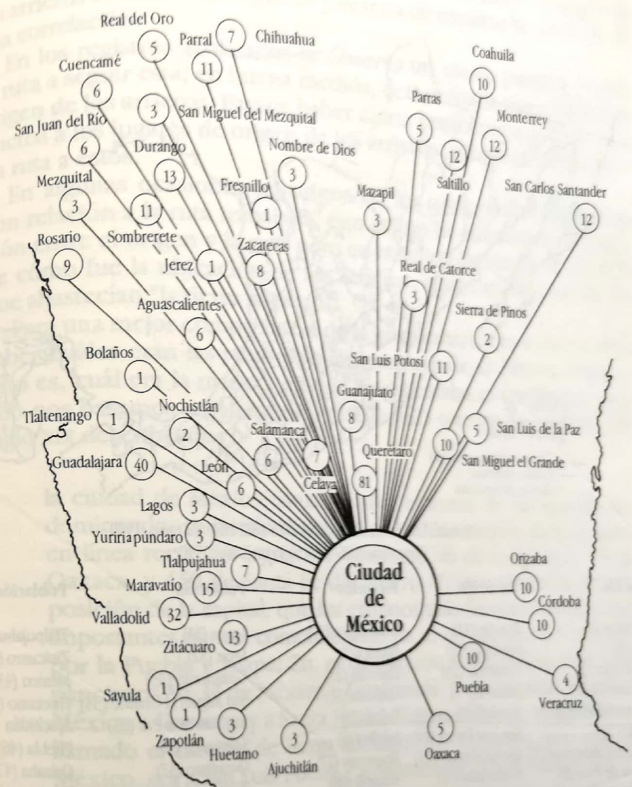
Gráfica 18
Viajes efectuados en 1800 para distribuir tabaco
a la intendencia de Durango



Gráfica 19
Viajes efectuados en 1800 para distribuir tabaco
a la intendencia de Guadalajara

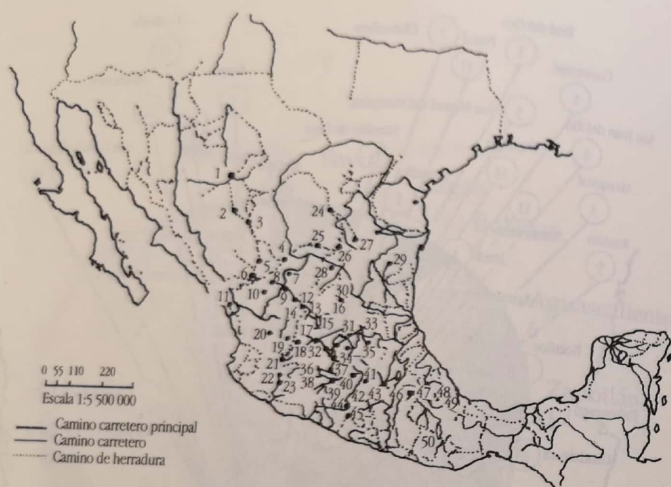


Mapa 4
Tendencias de distribución de tabaco
de los almacenes del Real Estanco



Simbología 13 Zitácuaro Número de viajes por destino
Fuente: AGN, AHH, vol. 107, exp. 4.

Mapa 5
Distribución de los almacenes del Real Estanco
del Tabaco en la Ciudad de México en 1800



Fuente: Divisiones territoriales 1776-1821 Historia UNAM, 1990
Comunicaciones en el siglo XIX, UNAM, 1990

Población	Población	Población	Población	Población
Chihuahua (1)	Rosario (11)	Guadalajara (21)	Lagos (31)	Tlalpujahua (41)
Parral (2)	Fresnillo (12)	Sayula (22)	León (32)	Zitácuaro (42)
Real del Oro (3)	Zacatecas (13)	Zapotlán (23)	Guanajuato (33)	México (43)
Tlaxcamé (4)	Jerez (14)	Coahuila (24)	San Miguel el Grande (34)	Huetamo (44)
San Juan del Río (5)	Sierra de Pinos (15)	Parras (25)	San Luis de la Paz (35)	Ajuchitlán (45)
Durango (6)	San Luis Potosí (16)	Saltillo (26)	Salamanca (36)	Puebla (46)
San Miguel Mezquital (7)	Aguascalientes (17)	Monterrey (27)	Querétaro (37)	Orizaba (47)
San Mateo de Dios (8)	Nochistlán (18)	Mazapil (28)	Yuriripundaro (38)	Córdoba (48)
San Mateo de los Rios (9)	Tlaltenango (19)	San Carlos Santander (29)	Valladolid (39)	Veracruz (49)
San Mateo de los Rios (10)	Bolaños (20)	Real de Catorce (30)	Maravatio (40)	Oaxaca (50)

El origen de los arrieros y las rutas

En este apartado se plantea la correlación estrecha entre el origen de los arrieros con las rutas seguidas y se trata de explicar la causa de dicha correlación.

En los registros analizados se observa un cierto patrón, donde la ruta a seguir está, en buena medida, determinada por el lugar de origen de los arrieros. Parece haber cierta preferencia a llevar productos a los lugares de origen de los arrieros, a lugares cercanos o en ruta a éstos.

En algunas ocasiones, el origen de los arrieros fue disímil con relación a la ruta trabajada, esto es, no se encuentra una relación entre el origen y la ruta pero en muchos de los casos se define cómo fue la ubicación de los arrieros, como es el caso de los que abastecían "la tierra adentro".

Para una mejor comprensión de la problemática es conveniente saber cuáles eran las rutas más importantes de la Nueva España, esto es, cuál era la manera en que se articulaba el territorio; para ello nos basamos en Humboldt (1978:462) que en los inicios del siglo XIX describía que

la ciudad de México, situada sobre el lomo de las cordilleras, dominando, se puede decir, sobre los dos mares, está distante en línea recta, 69 leguas de Veracruz, 66 de Acapulco, 79 de Oaxaca, y 440 de Santa Fe del Nuevo México. Resulta de esta posición de la capital, que los caminos más frecuentados, y más importantes para el comercio son: 1o. el de México a Veracruz, por la Puebla y Jalapa; 2o. el de México a Acapulco, por Chilpancingo; 3o. el de México a Guatemala, por Oaxaca; 4o. el de México a Durango y a Santa Fe del Nuevo México, vulgarmente llamado el camino de tierra adentro; los caminos que van de México, sea a San Luis Potosí y a Monterrey, sea a Valladolid y a Guadalajara, pueden considerarse como ramificaciones del camino real de las Provincias Internas.

Basándonos en los registros se puede decir que con relación a los destinos de Puebla, Córdoba, Orizaba y Veracruz, el origen de los arrieros nos ubica en la zona oriental del valle de México y en poblaciones fuera del valle, en la zona poblano-tlaxcalteca. Aunque algunos arrieros son provenientes de la Jurisdicción de Xilote-

pec son el menor número con base en el anexo 7. Ello nos indica que su lugar de origen se encontraba aledaño o cercana a la ruta a seguir.

Por lo que respecta a los viajes a Oaxaca, el patrón queda muy definido; de cinco viajes efectuados con este destino, cuatro arrieros eran provenientes de la Ciudad de México y sus alrededores y uno de Tehuacán (Véase anexo 8).

Como se observa nuevamente, el origen de los arrieros se encuentra cerca o en vía de la ruta a seguir.

Sería difícil enumerar los diversos destinos y regiones de origen de los arrieros. Consideramos que zonificando de acuerdo a ciertos territorios y rasgos similares, se pueden establecer patrones y observar algunos de los comportamientos con base a los cuadros que se presentan en el apéndice (anexos 7 al 14).

Para la región michoacana (Maravatío, Zitácuaro, Valladolid y Tlalpujahua) así como para la región del Bajío (que incluye Guanajuato, León, Salamanca, Celaya y Yurirapúndaro) se tienen por un lado algunos arrieros provenientes de Huichapan, pero otros cuyo origen es el mismo destino o cercano a éste. Por ejemplo a Celaya tenemos arrieros provenientes de la misma Celaya, o de la Hacienda de Sarabia en esta Jurisdicción o de la Hacienda de Corralejo en León. Para Valladolid por ejemplo, si bien algunos arrieros provienen de Huichapan, otros del vecino Bajío, la mayoría son oriundos del propio Valladolid o regiones aledañas (Cfr. anexos 9 y 10).

En el siguiente caso que nos ocupa, los viajes tienen como destino el norte u occidente de la Ciudad de México; asimismo, los arrieros provienen de lugares con ubicación favorable a estas rutas. Si bien no necesariamente siguen siempre vías determinadas, pues en una ocasión pueden recorrer el Bajío, y en otro momento los reales mineros del norte y villas vecinas.

Este análisis nos hace considerar que el buscar viajes a destinos de donde son oriundos o cercanos a éstos, debe haberles facilitado el tener a dónde llegar, un trato más familiar, un alojamiento seguro y confortable, que no les significaba costo o les generaba un gasto menor. También un conocimiento mejor de la región recorrida y de las rutas seguidas para arribar a ciertos destinos.

Una parte de arrieros provenientes de Huichapan o de la jurisdicción de Xilotepec, región distintiva de arriería, y otra parte cuyo origen era el propio destino o cercano a éste, cubrían las rutas de los siguientes lugares: San Luis de la Paz, San Miguel el Grande, Aguascalientes, Lagos, Zapotlán, Sayula, Huetamo, Ajuchitlán, San Luis Potosí, Real de Catorce y Sierra de Pinos.

Ponemos como ejemplo el caso del transporte cuyo destino era la ciudad de San Luis Potosí; nos muestra de qué manera los arrieros que le trasladaban carga eran cercanos a este lugar, confirmando el planteamiento de que manejar los servicios en lugares cercanos al sitio de origen les otorgaba un mejor beneficio (anexo 11).

En los viajes efectuados a Guadalajara (con 40 viajes) y a Querétaro (con 80 viajes) no aparece un patrón definido con relación a que los arrieros sean originarios de un determinado lugar o región. Al contrario, los orígenes son dispersos, aunque lo que sí encontramos es que su origen siempre fue del norte de la Ciudad de México, y por supuesto cercana a la ruta seguida por los arrieros (anexo 12).

Los territorios ubicados en la zona noroccidental del territorio novohispano se conocían en la época como la región de "tierra adentro"; aquí se observa que existió un patrón definido, esto es, los destinos de Zacatecas, Fresnillo, Xerez, Tlaltenango, Bolaños, Sombrerete, Durango, Cuencamé, San Juan del Río (Durango), Nombre de Dios, Real del Oro, Mazapil, Mezquital, San Miguel del Mezquital, Parral y Chihuahua se abastecen por arrieros provenientes de Huichapan. También cubren a Rosario, en la provincia de Sinaloa (anexo 13).

Este fenómeno era conocido en la época, pues se señala:

Siendo de nuestra primera atención las provisiones y abastos de factorías y administraciones hemos practicado las más eficaces [...] en solicitud de arrieros, escribiendo cartas a Huichapan y San Gerónimo Aculco, que es donde residen los de la carrera de tierra adentro.¹⁸

El cuadro respectivo en el apéndice demuestra cómo los arrieros de la jurisdicción de Xilotepec abastecían esta ruta.

Con esta base se puede suponer que la organización de la arriería en Huichapan y territorio circunvecino se fue desarrollando con el propósito de abastecer y surtir esta zona norteña, y en el transcurso del tiempo el crecimiento de población, la mayor explotación de las zonas mineras, generaron una dinámica que hizo necesario el incremento del abastecimiento, coadyuvando a la especialización del transporte en esta región.

Sin embargo, en las provincias nororientales, parte también de la "tierra adentro", como son las poblaciones de Monterrey, Saltillo, Parral y Coahuila, así como San Carlos de Santander, son cubiertas indistintamente por arrieros tanto de la región de

Huichapan, Xilotepec como de lugares cercanos a estos destinos. Es decir, se repite el comportamiento descrito anteriormente, en donde la mayor afluencia de arrieros no es proveniente de un origen determinado. El Anexo 14 describe esta situación.

En cuanto a las rutas seguidas por los arrieros novohispanos a fines del siglo XVIII si bien existe una tendencia al recorrido de lugares que queden en ruta con el propio lugar de origen o rumbo a éste, parece ser que indistintamente se podían cubrir rutas diversas, aunque no era lo usual. En la crisis del transporte en 1795, descrita en capítulo anterior, "advertimos dejaban de entrar los arrieros temerosos del embargo, por no torcer su carrera los de Veracruz y Tierrafuera, si se les destinaba a la de Tierradentro, que es para donde necesitábamos".¹⁹

La arriería como oficio existía a través de todo el territorio novohispano, en una variada y compleja composición de propietarios y mayordomos, poseedores de pocos o muchos animales, con uno o más trabajadores de la recua, en vinculación o no con otros arrieros por medio de "ahijados" y compadrazgos, lo que les permitía de manera más fácil conseguir carga a transportar. Pero cada uno tenía establecida su ruta o rutas de viaje, y sólo como excepción, y seguramente con un costo más elevado, aceptaban viajar a rutas que no les eran familiares.

Por otra parte, el tener varias rutas por rumbos determinados, les daba la opción de seleccionar los viajes que les eran más convenientes así como los pagos de fletes adecuados; ello significaba el tener más alternativas de trabajo.

Finalmente, se puede decir que la población de Huichapan se especializó en el transporte, con el objetivo de cubrir todo el camino de la tierra adentro, aunque, como se observa en los cuadros, también recorrían otras regiones. Parece ser que el movimiento en el circuito de la tierra adentro fue lo suficientemente significativo que permitió que gran parte de su población se dedicara a ello.

Fueron claras las rutas establecidas y que los individuos de determinadas poblaciones prestaran el servicio del transporte.

Don Rafael Villagrán, denominado "conductor de las Provincias Internas de la Sonora y Nueva Vizcaya" hace una relación de individuos dedicados a este oficio y señalaba que

debiéndose entender que estos dueños (los arrieros) son los que sacan las platas y oro de dichos parajes producen y la sacan para las Reales Caxas de Durango y Rosario, en donde

pagan los reales quintos y siguen a esta capital con despachos de S. M. si es tiempo de ellos y sino sólo conducen los particulares, tardándose en su regreso unos siete meses y otros diez y otros un año, según las distancias; todos los expresados individuos son vecinos de Huichapan, San Juan del Río, Real del Parral, Chihuahua y Sonora. Algunos hay en camino de ida y otros de vuelta, y otros a llegar a sacar carga.²⁰

Este panorama nos da una clara idea del funcionamiento de una red de transporte bien consolidada e integrada en este espacio.

Se puede concluir este apartado señalando que en el territorio novohispano existían rutas bien establecidas, a las que en la época se les denominaba "carreras". Así pues se habla, por ejemplo, de "la carrera de tierra adentro", o sea la ruta a Durango y Chihuahua. Los caminos seleccionados por los arrieros se encontraban determinados, en buena medida, por sus lugares de origen, posiblemente porque les resultaban más familiares los territorios y obtenían más facilidades. No se niega que eventualmente pudieran seleccionar un viaje a "otra carrera", pero lo usual era seguir siempre en ciertas rutas. Ello implicaba un proceso de conocimiento de terrenos, lugares más accesibles para descansar y pernoctar, la pastura para los animales, abrevaderos, el trato más familiar en ventas y mesones, así como en el expendio de alimentos.

También se observa en este análisis que si bien los arrieros de Huichapan recorrían diversos destinos, es clara la preferencia en los viajes de la ruta a Durango y Chihuahua.

Notas

¹ Gran parte de las responsabilidades de los diversos funcionarios fueron tomadas de las "Ordenanzas de la Real Renta de Tabaco", dictadas por el marqués de Croix, el 15 de marzo de 1768. Fonseca y Urrutia, 1978:439-486.

² A 226 se elevaba el personal si se incluye a la Dirección y a los almacenes generales.

³ Con base al número de balones que se movilizaron.

⁴ Número total de libras por .460 kilogramos, entre cargas calculadas entre 150 kilogramos, entre 12 años, periodo que abarca la importación de Louisiana.

⁵ El total de tabaco importado de 1778 a 1789 ascendió a 5 674 917 libras. Su pérdida fue de casi un millón y medio de libras.

⁶ Sobre diez toneladas anuales.

⁷ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

⁸ "Será muy útil fomentar en todo lo posible la (fábrica) de Orizaba, aumentando el número de trabajadores, porque labrado el tabaco a la puerta de los almacenes de cosecha se evitan a proporción en sus transportes los rodillos, mermas y desmejoras que sufre conducido en rama, siendo bien considerables el ahorro de fletes, respecto de que para labrar los cigarros se desvenan y secan las hojas, y así se reduce su peso a una tercera parte o menos". Ernestos Lemoine V., "Documentos y mapas para la geografía histórica de Orizaba", en: *Boletín de AGN*, t. III, núm. 3, julio-septiembre, 1962:471.

⁹ De Fonseca y de Urrutia, 1978:357-368.

¹⁰ AGN, AHH, vol. 107, exp. 4, 36 fojas.

¹¹ El tabaco se vendía en cigarro, puro, como tabaco en rama, clasificando esta venta en palos o granza, por supuesto que con un valor económico diverso cada uno. Las pesas utilizadas para ello podían ser por onzas, cuartillos o libras. Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:398-399.

¹² La legua se ha calculado en cinco mil varas castellanas de acuerdo a lo mencionado por Revillagigedo. Ello nos da un equivalente de 4.19 kilómetros. Una vara iguala .838 metros. "Notable carta reservada del segundo conde de Revillagigedo", en: *Boletín del AGN*, t. I, núm. 2, 1930:208. Cecilio A. Robelo, *Diccionario de pesas y medidas mexicanas antiguas y modernas y de su conversión para uso de los comerciantes y de las familias*, Imprenta "Cuauhnahuac", 1908:10.

¹³ Se transportaron 4 354 tercios de rama; si calculamos el peso del tercio de tabaco en rama de segunda calidad en 75 kilogramos, y la carga en 150 kilogramos, se transportaron 2 177 cargas, en igual número de animales.

¹⁴ Véase gráfica respectiva en el capítulo sobre el Real Estanco del Tabaco.

¹⁵ No obstante, en cierto momento su adquisición se hizo directamente a España para evitar el alto costo al que lo vendían los comerciantes en México, e incluso con la condonación del pago de derechos y fletes a su arribo, por orden real. Fonseca y Urrutia, *op. cit.*:415.

¹⁶ John H. Coastworth, "Decadencia de la economía mexicana", en: *Los orígenes del atraso*, Alianza, México, 1990:116. Calcula el Producto Interno Bruto para 1800 en 240 millones de pesos.

¹⁷ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f., 1795.

¹⁸ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

¹⁹ *Id.*

IV. El costo de los fletes novohispanos

Algunas consideraciones

Es generalizado que la historiografía del periodo colonial mencione siempre el alto costo de los fletes novohispanos sin haber a la fecha un estudio al respecto. Es por ello que en este capítulo intento un acercamiento que sienta bases para entender su complejidad y continuar con su profundización, así como evaluar qué tan real es hablar de un elevado costo de los fletes.

Si bien se tiene presente que el pago de impuestos, como alcabalas o peajes repercutían en este costo de una manera indirecta y fueron significativos, al no tener una relación directa con ello, se hará caso omiso de dichos gastos para este estudio.

Con base en los planteamientos realizados por diversos estudiosos sobre el elevado costo de los fletes, haré algunas comparaciones de lo que significa el costo del transporte para diversos productos, trataré de acercarme a la perspectiva de la época, mencionaré las variables que influyen para fijar el precio del transporte en éste; para presentar finalmente un cuadro sobre el costo del flete en 1800, analizando la problemática que significa su estudio tanto por su representatividad como por los factores que intervienen y pueden alterar dicha perspectiva.

Si bien muchos autores (Ouweneel y Bijleveld, 1989:486-487) aluden a un alto costo del transporte, quien se refiere a ello de una manera específica es Coastworth (1990:80-109). Los principales argumentos que ha manejado como obstáculos para el desarrollo económico de México son los transportes inadecuados y una ineficiente organización económica.

Refiriéndonos en concreto al transporte, considera que el elevado costo en los fletes fue debido a las características geográficas del país, al no tener ríos navegables ni posibilidad de construcción de canales, lo que favoreció exclusivamente al transporte terrestre.

tre, a base de acémilas, ya que ésta era la única manera de transitar por los malos caminos.

Señala que este hecho generó un impacto negativo sobre el ingreso nacional e impidió, en buena medida, una mayor especialización regional y una mayor división del trabajo.

Se basa en un ejemplo citado por Brading sobre el alto costo que significaba el traslado del maíz:

en 1785 Juan Antonio de Yermo, rico comerciante y terrateniente, calculó que transportar maíz por tierra a la Ciudad de México, desde una distancia de más de 100 kilómetros, costaba $5 \frac{1}{3}$ reales por fanega, suma que equivalía al 50 por 100 del precio de venta que era de $10 \frac{2}{3}$ reales (Brading, 1975:35).

De ello Coatsworth concluye que los productores tenían que pagar entre un real y un real un tercio por tonelada-kilómetro, para embarcar sus bienes comercialmente, considerando la operación incoasteable al relacionar el costo del flete con un producto como el maíz; el precio de éste, si bien fluctuante, era bastante bajo y, con base en su cálculo el costo medio era de treinta pesos por tonelada. Visto desde esa perspectiva, el hecho de que el maíz se distribuyera a cien kilómetros significaba un costo de transporte de casi o la mitad de su valor (30 pesos/ton/maíz *versus* 12.50-16.66 pesos/100 kilómetros).

Comparar el costo del transporte sólo con base en un producto como el maíz nos puede llevar a falsos juicios. El mismo Brading (*Op. cit.*:36) señala:

este cuadro de un círculo comercial puramente local, sin embargo, no debe exagerarse, porque los artículos industriales llegaban a mercados lejanos, y la industria colonial, en su mayor parte, simplemente transformaba los productos agrícolas y pastorales.

El costo del flete en algunas mercancías

El analizar el costo del flete en otras mercancías nos permitirá acercarnos a observar de qué manera con el cálculo de un solo producto se falsea la realidad.

Hagamos ahora una comparación de lo que significó el transporte del trigo. El costo medio de la carga de trigo en la Ciudad de México, con un peso aproximado de 150 kg, fue de 8 pesos 6 reales $11 \frac{1}{2}$ granos (71 reales), lo que significa que una tonelada valía 59.16 pesos (Suárez, 1985:143-145 y García, 1988:35). Si el costo del transporte a una distancia de 100 kilómetros valía de 12.50 a 16.66 pesos, aquí el valor significó un porcentaje de 21.12% a 28.16% con relación al costo de la tonelada.

Pongamos un ejemplo más sobre el significado del costo de los fletes. En una "tabla que demuestra las ventas, los gastos y las utilidades sobre el tabaco, desde el 14 de febrero de 1765" (Labastida, 1977:348), cuando se estableció el monopolio del tabaco, nos muestra los gastos erogados por dicha institución. La proporción utilizada en transportes¹ (véase cuadro Ingresos y gastos del Real Estanco del tabaco novohispano) abarca de 1774 a 1809. La media de los gastos totales en este periodo se eleva a 3 474 409.5, mientras lo utilizado en transportes es de 244 406.69; ello implica un 7.02% con relación a aquéllos. El argumento así planteado es mágico; se puede decir que la distribución del tabaco era escasa y de ahí el bajo nivel de los gastos en el transporte. Pero esta situación no es real; existía efectivamente una amplia distribución del tabaco, iniciándose desde el reparto de la materia prima, cuya producción se encontraba concentrada en la región de Córdoba y Orizaba, y que se distribuía fuera para fabricación o consumo, en la mayoría del territorio novohispano, y en una mayor proporción a la Ciudad de México, donde nuevamente era redistribuida. Es evidente que en este caso el costo del transporte no tenía una significación tan onerosa y que permitía una distribución satisfactoria, como lo hemos comprobado. El hecho de mover a más de diez mil mulas² sólo para el reparto de tabaco de uno de los almacenes ubicados en la Ciudad de México hacia diferentes lugares, es más que representativo.

En la misma línea que los cálculos realizados para el maíz y el trigo, se puede considerar el costo del flete para un producto como el tabaco; si bien en éste existe una variación en los precios de

acuerdo a su calidad, consideraremos el tabaco en rama de primera, que era pagado por el Real Estanco a tres reales la libra (Fonseca y Urrutia, 1978:368-384). Un tercio de tabaco de primera, que era la medida convencional para empacar el tabaco, pesaba 187.5 libras (Mcwatters, 1979:60, 89), lo que significaba un costo de 70 pesos 2 reales 6 granos. Una mula cargaba un par de tercios, lo que es equivalente a 172.50 kg. Si el cálculo del flete tiene que llevarse a kilómetro tonelada, el precio de una carga de tabaco en rama de primera era de 140 pesos 5 reales, y el de una tonelada de 815.20 pesos. Tomando como costo del flete el de un real por ton/km (que coincide con el resultado de nuestro cálculo de fletes), el recorrido de 100 kilómetros es de 12.50 pesos, que significa un 1.53% con relación al precio por tonelada del tabaco en rama de primera calidad. Esta proporción incrementa un poco en función de un tabaco de más baja calidad y cuyo costo era menor, pero el transporte continuaba siendo redituable. Ello puede explicar, en gran medida, la amplia distribución que efectuó el Real Estanco, pues era un producto que tenía un margen de utilidad más que razonable y la proporción del costo del transporte era baja.

Ahora bien, si se toma el costo del flete con relación a la distribución de la plata, parece ser que la proporción que representa es también poco significativa. En los inicios del siglo XIX se organizaron dos empresas de transporte que ofrecían como servicio el transporte de plata a los puertos de Veracruz y de Acapulco, con un precio de 28 reales por cada mil pesos, que es apenas un .35%.³ Se trataba de empresas sólidas, con el respaldo de un seguro que trataban de ampliar sus operaciones, ya que trabajaban por medio de contrato en el transporte de los caudales del rey. El negocio debe haber sido bastante redituable para trabajar por medio de fianzas y ofrecer a los interesados en el transporte de plata condiciones de transporte muy costeables.⁴

Un ejemplo más podría darse con el transporte de la grana cochinilla (Hamnett, 1971:170). En 1800 el precio de la libra era de 19 reales, lo que significa que una tonelada costaba 5 163 pesos. Con base en nuestros cálculos para este año, el transporte a Oaxaca costaba 24.86 granos la ton/km,⁵ lo que significa que el costo por recorrer 100 kilómetros en la ruta oaxaqueña costaba 25.89 pesos; la proporción que alcanza el costo del transporte es de un .50% con relación al costo total de la mercancía, lo que significa que su transporte no era oneroso.

Los ejemplos que hasta ahora hemos tomado se refieren tanto a mercancías para consumo interno como para exportación. Si bien el maíz era exclusivamente para la alimentación novohispana, el

mercado del trigo era tanto interno como para el exterior; lo mismo sucedía con la plata, de la que parte se quedaba en el territorio y parte era exportada; el tabaco funcionaba para satisfacer la demanda interna, mientras que la grana cochinilla era exportada. Es real la norma de que para los productos de un bajo valor monetario su transporte tenía un alto costo, mientras que para las mercancías de elevado valor el costo del transporte era poco significativo.

De esta manera se nota la relatividad de considerar muy elevados los costos de los fletes en liga con un sólo producto. Para que el transporte sea rentable hay que relacionar el precio de la mercancía con el costo del transporte por ton/km.

Con todo ello se explica cómo, para fines del siglo XVIII, la Nueva España tenía un amplio intercambio de mercancías que generaba un intenso movimiento de mulas en todo el territorio. Si bien el transporte podía ser muy costoso para algunos productos como el maíz, cuyo precio era bajo, para otros en función de sus costos, era rentable su transporte.

Por supuesto estamos de acuerdo con Coatsworth en que el transporte terrestre era más caro que el acuático, y que en comparación con otros países, como pudo ser Inglaterra con sus canales o Estados Unidos con sus ríos navegables, el costo del transporte tuvo una significación mayor; pero el hecho real fue una Nueva España, que si bien con malos y pésimos caminos, permitió una amplia distribución terrestre de mercancía, tanto nativa como de importación, así como también la exportación de diversas materias primas. Una pregunta que hay que tener presente es: ¿en qué términos positivos o negativos afectó esta distribución el ingreso nacional?, aun cuando su respuesta entraña dificultades.

Perspectiva de la época

Los contemporáneos de este periodo estaban conscientes de la problemática del transporte. Conozcamos el pensamiento del segundo conde de Revillagigedo, virrey novohispano de 1789 a 1794 que plantea como una de las causas del atraso del comercio lo siguiente:

La 4a. causa que contribuye muy notablemente a que el comercio no tenga la extensión de que es capaz, es la falta de caminos [...]

El remedio mejor de los males que van expresados sería el de que el Gobierno hiciese por sí los caminos más principales, imponiendo los gravámenes o peages correspondientes a los pasajeros que disfrutaran la utilidad de los caminos; pero no siendo fácil el destinar a ellos los caudales de la Corona que tienen otros destinos muy urgentes, no queda otro arbitrio que el de contratar con personas particulares que emprendan por sí las obras, o franqueen los dineros necesarios dándoles las seguridades correspondientes.⁶

Revillagigedo tenía bien clara la importancia de un transporte más rápido y por ello menos caro, por lo que sugería: "muchas más ventajas que de los caminos, podría resultar de los canales, o de hacer navegables ciertos ríos, lo cual se conseguiría a poco costo".⁷

El tesorero del Consulado de Veracruz, José Donato de Austria, en 1800, trataba de explicarse el porqué de la falta de caminos:

Más bien parece que la inmensa extensión de terrenos, la escasa población en ellas contenida, la dispersión y largas distancias de los pueblos, la carestía de los jornales y materiales y la debilidad de la agricultura y el comercio, han sido las verdaderas causas de que no tengamos caminos.⁸

Humboldt (*Op. cit.*:465) observaba la construcción del camino a Veracruz vía Jalapa como una reducción del precio de las mercancías, al bajar el costo del transporte

porque luego que el camino esté acabado, bajará visiblemente el precio del hierro, mercurio, aguardiente, papel y todos los demás géneros de Europa; las harinas mexicanas, que hasta ahora han sido más caras en La Habana que las de Filadelfia, se preferirán a estas últimas; será mayor la exportación de azúcar y de los cueros del país; y conduciendo los géneros con carruajes, se ocuparían muchísimos menos mulos y caballos. Esta variación de cosas producirá un segundo efecto en punto de subsistencias; y las hambres que hasta aquí han consternado periódicamente el reino de México, se-

rán más raras, no sólo porque el consumo del maíz será menor, sino porque el agricultor, estimulado con la esperanza de vender sus harinas en Veracruz, destinará más terreno al cultivo de trigo.

Con dicha perspectiva nos enfrentamos a que, a pesar de estas dificultades existía un tráfico activo. Observamos que en este periodo había la suficiente oferta de transporte y éste mostraba una organización eficiente, lo que colaboró seguramente para que la arriería fuera un oficio redituable. No obstante, la consciencia de que con el mejoramiento de caminos o construcción de canales se abarataría el transporte, el costo de trasladar las mercancías en Nueva España era accesible; de otra manera no explicaríamos cómo en tiempos de guerra de la metrópoli con otras potencias, para evitar los riesgos que se sufrían con el transporte marítimo por el cabo de Hornos, se enviaba el cacao de Guayaquil, vía marítima a Acapulco, para ser trasladada de manera terrestre a Veracruz, y de ahí nuevamente ser embarcada a Cádiz. "Los gastos de transporte de Acapulco a Veracruz ascienden ordinariamente a dos pesos por carga" (*Ib.*:467). Y este no era un caso excepcional; el mismo Humboldt alude al cobre de Guasco, localidad ubicada en Chile:

este cobre no cuesta en Chile más que 6 o 7 pesos el quintal, y en Cádiz su precio común es de 20; pero como en tiempo de guerra sube hasta 33 o 40 pesos, los comerciantes de Lima que comercian en las producciones de Chile, encuentran ventaja enviando los cobres a España, por Guayaquil, Acapulco, México, Veracruz y La Habana.

Y explica el porqué de esta conveniencia:

Estas comunicaciones, poco naturales, cesarán luego que un gobierno activo y protector del comercio haga construir un buen camino desde Panamá a Portobelo, y luego que el Istmo pueda proporcionar las acémilas necesarias para el transporte de los productos de Quito, del Perú, y de Chile.

Todo ello significa un transporte más que suficiente en la Nueva España. Se alude a que la misma operación se hacía con el añil de Guatemala, vía el Istmo de Tehuantepec para embarcarlo en el río Coatzacoalcos a Veracruz. Si bien todo ello significa que a las mer-

cancias se les recargaba el costo del transporte lo que incrementaba su valor en gran medida, éstas seguían teniendo demanda y soportaban los largos tránsitos y desviaciones. Si se observa en un mapa la ubicación del puerto de Guayaquil, si vemos su relativa cercanía con Panamá, es poco entendible que continúe su tránsito hasta el puerto de Acapulco, para de allí continuar vía terrestre hasta el puerto de Veracruz. La explicación radica posiblemente en una oferta suficiente de transporte y, por lo mismo, los costos de los fletes eran más moderados.

En lo que sigue trataremos de observar qué factores intervenían en la fijación del costo de los fletes, para posteriormente hacer los cálculos respectivos con base en un registro de arriería de 1800.

Factores que intervienen en la fijación del flete

Primeramente hay que considerar la inversión realizada en las recuas de mulas, y el cálculo de su vida productiva; también interviene el gasto realizado en el ajuar necesario para que los animales pudieran desempeñar su trabajo y su reposición por el desgaste natural, y el gasto en su alimentación que incluía paja, cebada, maíz y pastos.

Por otro lado, está el pago de los trabajadores que manejaban los animales, cuyo número iba en conformidad con el de las mulas que integraran la recua. Los mayordomos, como responsables del hato de animales, tenían un salario mayor que el común dado a los trabajadores agrícolas. Sus ayudantes recibían el salario corriente, además de las raciones alimenticias correspondientes.

Tenemos noticia por ejemplo de que en la hacienda de Ozumba, sita en la región poblana, en 1781 el mayordomo de la recua recibía siete pesos al mes, mientras al cargador se le pagaban cinco pesos cuatro reales, cuatro pesos cuatro reales al aviador, cuatro pesos al sabanero, y dos pesos al atajador, además de raciones de maíz, carnero y otras especies. Para los viajes se les proveía también de alimentos, como totopos, frijoles, chile, cecina y sal, además de darles dinero para complementar su dieta en el viaje (Ewald, 1976:165-166). Estos gastos se encontraban contemplados para establecer el costo del flete, pero otros factores también intervienen en este cálculo.

El costo del flete está determinado, en gran medida, por la distancia, aunque ésta no es única ni definitiva. La distancia implica un tiempo necesario de recorrido, y con base a éste se calculan las necesidades a cubrir de arrieros y animales. La correlación efectuada entre costo del flete como variable independiente y número de leguas nos proporcionó un coeficiente de correlación (R al cuadrado) de .83. Para que la correlación fuera perfecta y positiva el resultado tendría que ser de uno, por lo que intervienen otros factores en el costo del flete (Floud, 1979:145-174).

En la perspectiva novohispana otra variable de gran importancia es la geografía. Los accidentes y obstáculos del terreno dificultaban el acceso al mercado. Ello queda comprobado en el cuadro del costo de los fletes, donde el acceso a lugares como Oaxaca, Puebla y San Carlos de Santander muestran los fletes más elevados por ton/km.

El acceso a los lugares mencionados significa la travesía de escarpadas cordilleras que dificultaban el paso de las mulas, y que ocasionaba recorridos en más tiempo que lo que significaría la travesía en un camino llano.

Basta una muestra para comprender las dificultades: la distancia de la Ciudad de México a Oaxaca era de 107 leguas, equivalentes a 448 kilómetros; pero en la descripción del camino se nos señalan los innumerables obstáculos a los que se exponían los transportistas en su tránsito.

San Juan del Rey: de la plaza del pequeño y miserable pueblo de Yayacatlan, se sube y vuelve a bajar una cuesta pequeña para seguir el camino por las márgenes y corrientes del río de las Vueltas, pasándolo diez y siete veces por camino de piedra suelta, que lo hace muy incómodo, hasta llegar a Río Blanco [...] Desde Río Blanco se comienza a subir la cuesta de San Juan por una pendiente peligrosa en algunos pasos, y muy molesta por el excesivo lodo en tiempo de aguas, tardando la subida a paso natural de caballo más de dos horas, siguiéndose inmediatamente hora y media de bajada hasta intermediaciones del pueblo de San Juan del Rey (Álvarez y Durán, 1856:189).

Otro factor de gran importancia para alterar el costo de los fletes era el climatológico. Los periodos de lluvia o de sequía afectaban los viajes. Por un lado las mulas, elemento y condición indispensable para efectuar la travesía, necesitaban alimentarse, y parte de

este alimento eran los pastizales en el camino y el agua que podían beber en ríos y aguajes. Pero había regiones en que no había los suficientes ríos y en época de estío los aguajes se secaban, lo que hacía punto menos que imposible el traslado. Por el lado contrario, la abundancia de aguas también podía afectar los viajes pues la travesía de los ríos era peligrosa por las crecientes que arrastraban animales, mercancías y personas; dado el mal estado de los caminos, en muchos lugares la naturaleza del terreno implicaba una gran dificultad en su tránsito y la mercancía corría riesgos de perjudicarse, significando todo ello la necesidad de emplear mayor tiempo en el camino, lo que implicaba gastos mayores en el mantenimiento de trabajadores y animales, así como más días de salarios.

Las situaciones de riesgos en los caminos también influían en el costo de los fletes. Eran frecuentes los asaltos y robos a las recuas, y también la situación de ataques por parte de los indígenas en la región norteña. Estos peligros deben de haber sido calculados, pues inclusive con base en la legislación los arrieros se hacían responsables íntegramente de la mercancía transportada con la propia recua si era necesario. En empresas más organizadas sabemos que existía un fondo de garantía para las contingencias que se presentaran.⁹ Por otro lado, en la región norteña era frecuente que los viajes se hicieran con una escolta de soldados, fuera de las denominadas compañías volantes —cuya función principal era la protección en los caminos—, fuera de la tropa asentada en los presidios, que en ocasiones se organizaba para proteger a las recuas en su tránsito.

Entre los elementos que afectaban el flete se encontraba el peso de la carga. Las medidas de peso eran variables, y así las cargas o los tercios tenían diversos pesos.

Resulta que en el de 1790 vino la carga de papel a trece pesos, y la de polvo y rapé, como de mucho menos peso a doce, y sólo una remesa de esta clase a trece. En el año de 1791 vino ajustado el papel a diez y seis pesos, y el polvo a diez pesos quatro reales.¹⁰

había por ejemplo cargas de ocho arrobas que significaba un peso de 92 kilos o cargas de trece arrobas que alcanzaban los 150 kg de peso.

En el caso del tabaco, los tercios tenían diversos pesos según su calidad; así, el tercio de tabaco en rama de primera pesaba 187.5

libras, mientras que el de tercera era de 137.5 libras. Una mula cargaba usualmente un par de tercios, por lo que el peso de esta carga oscilaba entre 126.5 hasta 172.50 kg.

Las mulas tenían una capacidad de carga, y la mercancía se acomodaba en los animales de acuerdo a este potencial. Esta capacidad era la mitad del peso de la mula, esto es si su peso era de 350 kg podía cargar hasta 175 kg (Salvans y Torrent, 1959:273). Por supuesto, de acuerdo a las recuas variaba el tamaño y peso de las mulas; en una empresa de transporte muy organizada, las mulas usualmente eran "de primera" y tenían la máxima capacidad de carga, mientras que el transporte entre los pueblos de corta distancia utilizaba animales de menor calidad, cuya capacidad de carga y recorrido era menor.

Sin necesidad de cálculos más sofisticados, los arrieros de la época a simple vista aquilataban la capacidad de los animales, y los cargaban de acuerdo a ella. Si al animal le sobraba capacidad de carga, se le echaba en medio además "un sobornal", que era un bulto con un peso menor, lo que podía equilibrarla, aún cuando el dicho mencione que "a la mula cargada, el sobornal le mata".¹¹ Así, el costo del flete se fijaba, en buena medida, por la capacidad del animal para la carga y se cobraba en función de los pesos específicos.

Pero había otro factor que alteraba el precio del flete: la forma de los bultos para la carga. Por ejemplo, el transporte de papel se hacía en fardos redondos denominados balones que resultaban bastante estorbosos y difíciles de llevar. La mayoría de las veces el costo de su flete era más elevado en comparación con otras mercancías. Algo similar sucedía con el transporte de los cajones que contenían puros o cigarros, que eran más voluminosos; si a los arrieros les era posible rechazar ese tipo de carga, lo hacían. Seguramente eran bultos que les ocasionaban más problema al cargar al animal que fácilmente se aflojaban con el recorrido y que con frecuencia era carga que había que estar asegurando. Tal vez ese tipo de embalaje hacía daño al animal y le podía ocasionar perjuicios.

Otro elemento que con certeza influía era el volumen de carga a contratar; seguramente el costo del flete resultaba menor si la mercancía contratada era en grandes volúmenes. Influyó, por supuesto, la organización de las recuas y el tipo de empresa que se requiriera. Abarataba los costos del transporte una empresa muy organizada, con una amplia capacidad de carga, con personal contratado para este objetivo, en comparación a una recua más improvisada, con un número mínimo de animales e individuos poco familiarizados en este servicio. Esta diferenciación está basada,

por un lado, en un personal más profesional y eficiente y, por otro, en mejor calidad de los animales, lo que implica una mayor capacidad de carga y un trote más rápido, pues en función de su alzada (altura) es la velocidad que alcanzan.¹²

Todo ello significa mayor capacidad de carga y un tiempo menor en los recorridos, con un gasto similar en el mantenimiento de las mulas, lo que en resumidas cuentas puede favorecer un costo menor en el flete.

Un elemento más que afectaba la fijación de los fletes se encontraba en el hecho de efectuar contratos de transporte. Ello permitía una baja en el costo, ya que concedía a los dueños de recua la facultad de organizarse por un tiempo determinado, con los recursos que les fueran necesarios, adquiriendo la seguridad del transporte; situación que en el caso contrario no avalaba la certeza de carga. Usualmente, los contratos de transporte reflejan costos de fletes menores que los de una tarifa establecida o de los precios convencionales, ya que ante la certeza de asegurar el servicio se otorgaba un precio menor.

Otro factor que hay que considerar al estudiar el costo de los fletes es la diferenciación en el precio si el viaje era contratado de ida o se estaba aprovechando el retorno. Esto rebajaba considerablemente el costo del flete; seguramente en el viaje de ida se habían considerado los costos necesarios para la ida y regreso "y como por este medio se logran las mulas de retorno, se consiguen unos fletes mucho más cómodos que si se ajustasen con arrieros en quienes no concurría esta favorable circunstancia".¹³

Podemos mencionar, por ejemplo, que "Mariano Huerta y Francisco Aguilar, que también han llegado hoy de Puebla traen a 34 reales carga; los retornos a dicha ciudad 18 o 19 reales".¹⁴ El contratar en estos términos abarataba el costo del flete; como se observa en el caso anterior, el cobro de retorno era equivalente a un poco más de la mitad (52-56%) del precio normal del flete.

Parece que el contratar en condiciones más favorables era muy socorrido. Cuando menos, el Real Estanco del Tabaco buscaba hacerlo de esta manera, ya que le significaba un ahorro considerable, aunque es claro que no era posible contratar siempre bajo esos términos, aunque se dice que "es visto que la Renta siempre ha fletado sus efectos a menos precio que el común del comercio".¹⁵

Para concluir, los elementos que afectaron o influyeron en la fijación del costo de los fletes, hay que considerar el regateo, sistema en donde las partes involucradas negociaban las mejores condiciones para efectuar el transporte. Ello era posible pues el

transporte novohispano no se encontraba sujeto a tarifas establecidas, sino que operaba bajo el sistema de la oferta y la demanda, por lo que el resultado era acordar precios convencionales.

Metodología

Lo que sigue es presentar los cálculos realizados del costo de los fletes, con base en el documento denominado "Asiento de Arrieros" para 1800. Como se ha señalado, dicho documento es un registro día con día, de los viajes efectuados en la distribución de tabaco y otros insumos de uno de los almacenes del Real Estanco del tabaco ubicados en la Ciudad de México. Entre las variables que contiene, provee del costo del flete por carga, el tipo de mercancía trasladada y el destino adonde fue llevada.

La matrícula analizada contiene 452 registros de reparto de mercancías, lo que significa haber entregado este tanto en 50 destinos diferentes en el lapso de un año; éstos se ubican en catorce intendencias novohispanas. Mucha de esta mercancía se redistribuía a otros puntos.

Para el cálculo del costo de los fletes nos basamos en los 586 datos que aparecen del costo de la carga de las mercancías trasladadas; el precio estaba dado en función de lo que podía cargar una mula. Al ser un control llevado por el Real Estanco del Tabaco, aparece el costo del traslado del tabaco en rama, de los cajones de cigarros y de los de puros, del "polvo exquisito" (o rapé), pero también aparecen insumos necesarios para empaque, como eran los costales o arpilleras, cajones de clavos y tachuelas, el costo del traslado de una balanza romana y hasta una carga de escobas. También aparece el transporte de papel para la manufactura y empaque de los cigarros, así como obleas que servían para sellar las cajas que contenían éstos.

La pregunta obligada sería ¿qué tan significativa es esta muestra para fijar el costo del transporte novohispano?

Consideramos que lo es ya que abarca un año completo de viajes a diversos destinos, en distintos periodos del año, con las fluctuaciones resultantes. Se sacaron precios promedio,¹⁶ lo que cuando menos nos acerca a la realidad del costo del flete de 1800.

Hay que establecer también otra problemática que presenta esta situación, para considerar si es válida la generalización.

El primer argumento se refiere a la disparidad existente entre los pesos y medidas novohispanas; a este respecto calculé cargas de 150 kg que es equivalente a cargas de 13 arrobas.¹⁷

Hemos visto que para el tabaco en rama había una diferencia de peso en los tercios de rama según se tratara de primera, segunda o tercera calidad. La carga para cada caso sería equivalente a 172.50, 149.5 y 126.50 kg. De la misma manera, el peso de los cajones de los puros o de los cigarros era variable; de éstos se señala que pesaban 200 libras¹⁸ u 8 arrobas,¹⁹ equivalente a 92 kg, de las que una mula podía cargar un par. Así se observa que la carga en este caso es de 184 kg, mayor a los cálculos en que nos basamos.

Por ello no podemos decir que los cálculos efectuados son exactos, pero permiten dar una idea aproximada del costo de los fletes, ya que éstos varían.

Con respecto a la distancia encontré referentes dispersos para el periodo colonial. En algunos informes se menciona la distancia de un lugar a otro, pero ni con mucho abarca todos los lugares objeto de la matrícula. Consideré que el basarme en los *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana* de José J. Álvarez y Rafael Durán, publicado a mediados del siglo XIX,²⁰ no cambiaría la perspectiva de las distancias, pues de hecho en ese periodo no hubo remodelación de caminos. Para confrontar esta información, también me basé en los datos del *Directorio del comercio del Imperio Mexicano* (Maillefert, 1992:44-49) que son coincidentes con algunas ocasiones el acceso a determinado destino puede llevar por dos o más rutas, lo que implica un cambio en el número de leguas calculado, al no conocer la ruta determinada que el arriero tomó. Tal es el caso de Sierra de Pinos por Zacatecas o San Luis Potosí, donde la diferencia es de casi 250 kilómetros. En este caso se optó por calcular con base en la ruta más corta, considerando que era la opción más adecuada el recorrer un menor número de leguas.

Las leguas se calcularon con base a cinco mil varas, de acuerdo a lo señalado por Revillagigedo y otras citas de la época.²¹ Cada vara tiene un equivalente de .838 metros (Robelo, 1908:10), por lo que el valor de una legua es de 4.19 kilómetros.

Se puede tener una variación en torno a las leguas, posiblemente a números más bajos, ya que los arrieros tomaban las vías más

cortas, ello implicaría un gasto en el flete un poco más elevado, al hacer el cálculo a ton/km.

Con el segundo argumento, al referirse a una matrícula levantada por el Real Estanco del Tabaco, es necesario establecer las condiciones bajo las que operaba. Una de las políticas establecidas era el tratar de conseguir los fletes más económicos para la distribución del tabaco, ¿era esto posible? Si se observa la distribución de los costos de los fletes en los precios proporcionados no se aprenden convencionalmente, si bien con el espíritu de conseguir lo más económico, reflejan el costo del transporte novohispano en un rango más bajo, si se presta atención a lo señalado por Feliciano de Pando, administrador de la Renta del Tabaco en Querétaro en 1799: "Si [los arrieros] hallasen carga en el comercio, o asentistas, porque éstos pagan mejor flete, y saben adelantar también un tercio o la mitad del para habilitarlos".²²

Expuestas las dificultades de esta contabilidad, consideramos que tienen una base firme para reflejar el costo del flete novohispano.

El costo de los fletes

Si tomamos el cuadro del final del capítulo, se impone un análisis de las principales variables para destacar las líneas más importantes.

En primera instancia, destaca el bajo costo del flete que presenta Córdoba, que nos muestra un costo por tonelada-kilómetro de 5.85 granos; en comparación con Orizaba, su vecina, que se encuentra a una distancia de cuatro leguas, el costo se eleva a casi el doble (10.65 granos). El tipo de mercancía transportada a Córdoba seguramente influyó en un precio más bajo del flete; se trataba de arpilleras,²³ o sea costales con los que empacaban los tercios de tabaco, cuyo peso seguramente era menor, y enfardados de manera fácil de transportar. Si bien a Orizaba se enviaron también arpilleras, el costo se eleva sustancialmente con el envío de balones de papel, además de otras mercancías con costos más elevados en los fletes. El envío de "las cargas dobles de arpilleras nuevas" variaba entre dos pesos dos reales a tres pesos dos reales. El

envío exclusivo de esta mercancía a Córdoba seguramente hace que el flete, en comparación con el resto del cuadro, se dispare de manera significativa.

Destaca también por el bajo costo en el flete en comparación con el resto del cuadro, el transporte a Sierra de Pinos por Zacatecas desde la Ciudad de México. El costo tonelada-kilómetro es de 6.72 granos; mientras que si el trayecto se toma vía San Luis Potosí el precio es de 9.68 granos, más acorde con los promedios del cuadro, por lo que consideramos que el transporte seguramente se hacía por la ruta de San Luis Potosí.

Finalmente, en los casos que no se adecúan a un promedio congruente de acuerdo a distancias, y regiones, se encuentra Guadalajara, cuyo costo tonelada-kilómetro promedio es de 7.48 granos. Aquí destaca que este promedio se basó en un elevado número de frecuencias (55), y que la mercancía transportada fue diversificada: tercios de rama, balones de papel, cajones de puros, de "polvo exquisito". ¿Acaso el mayor volumen de viajes, como ya se ha mencionado, disminuía el valor del flete? Éste es un punto necesario de profundizar.

Consideramos que salvo los casos mencionados, el costo del transporte por ton/km presenta una gran congruencia. Ya se ha dicho de qué manera se eleva el precio a lugares de difícil acceso como Oaxaca, cuyo costo ton/km sube a más de dos reales (24.86 granos), Puebla (21.21 granos) y San Carlos de Santander (20.54 granos).

De ahí en fuera, el costo del flete por tonelada-kilómetro oscila, más o menos, sobre un real y se adecúa según las regiones o si se quiere, las intendencias de que se trata.

Revisemos los precios del Bajío. A la ciudad de Guanajuato el costo del flete por ton/km es de 9.40 granos, a León de 8.35, a Salamanca de 8.54, a Celaya de 9.50, a San Miguel el Grande de 9.12 y a San Luis de la Paz de 10.75. Con ciertas oscilaciones, estos precios se encuentran bajo cierto rango. El mismo patrón se presenta en otras intendencias.

Vayamos ahora a Valladolid; el transporte a la ciudad capital fue de 11.23 granos, a Maravatío de 13.92, a Zitácuaro de 12.48 y a Tlalpujahua de 13.34. A lugares más alejados de la Intendencia, como Huetamo, a 112 leguas y Ajuchitlán, a 129 leguas, el costo por ton/km se elevó a 17.47 y 14.97 granos respectivamente. Hay que recordar que la dificultad en los accesos elevaba el costo del flete, tal es el problema en esta intendencia.

A lugares más tendidos, más accesibles para el transporte, el costo del flete no se elevaba en gran medida. Revisemos ahora la

Intendencia de Zacatecas, donde el costo ton/km era de 9.98 granos; a San Miguel del Mezquital de 12.76; a Sierra de Pinos (por San Luis Potosí) de 9.68; a Tlaltenango de 10.75; a Fresnillo de 10.27; a Sombrerete de 10.94; a Mazapil de 10.36; y a Xerez de 10.46. Como se observa, el costo del transporte a esta región tiene un rango similar.

De 200 a 400 leguas era la distancia a la que se encontraban las poblaciones de la Intendencia de Durango. El costo del flete se eleva un poco, pero no de manera muy significativa, y también el costo del transporte por tonelada-kilómetro muestra una cierta homogeneidad. A Durango el precio fue de 12.48 granos, a Villa de Nombre de Dios a 12.57, a Parral a 11.80, a Mezquital a 11.23, a Cuencamé a 9.79, a San Juan del Río a 11.42, al Real del Oro a 11.90 y a Chihuahua, a 404 leguas (1 692.76 kilómetros) a 13.44 granos.

De manera sucesiva podríamos revisar y enumerar el costo del flete de las otras intendencias, pero sería repetitivo si se analiza el cuadro de costos de fletes anexo.

Encontramos un patrón de costos de fletes congruente según las regiones; más elevado según la dificultad del acceso a ciertos lugares, y también en estrecha relación con la distancia. Así, encontramos que el costo tonelada-kilómetro a Rosario, en la Intendencia de Sinaloa, costaba 14.40 granos, mientras que en la provincia de Coahuila, llevar mercancía a Saltillo significaba 12.38 granos por tonelada-kilómetro, 12.09 granos a Parras y 15.45 granos a Monclova. El costo para Monterrey en el Nuevo Reino de León era de 15.74 granos.

El promedio de los costos de flete novohispanos por ton/km en 1800 es de 11.85 granos; esto es, casi un real. ¿Qué tan significativo es este costo para tomarlo como válido para fines del período colonial? ¿Se caracterizó de alguna manera el año de 1800? ¿Qué otro tipo de comparaciones se pueden efectuar para refrendar su valor?

Algunas comparaciones con relación al costo de los fletes

Primero tomaremos el ejemplo citado por Brading, manejado por Coatsworth y mencionado en el inicio de este texto. ¿Qué tan válido es este precio para considerarlo representativo de un determinado periodo? La cita refiere a que Juan Antonio Yermo hizo el cálculo del costo del transporte de maíz en 1785, año en el que se inicia una de las más graves crisis agrícolas del periodo colonial. Era urgente, entonces, el traslado del grano en vista de la escasez que se presentó en las ciudades, en los pueblos y en el campo. Enrique Florescano describe los efectos de esta crisis que incrementaron los precios en todas las mercancías y señala: "el precio de las mulas y caballos se duplicó y el costo de los fletes aumentó un 50 por ciento en estos últimos tiempos" (Florescano, 1969:149).

Por ello, consideramos que el precio del flete calculado por Coatsworth refleja un precio sobrestimado, al precio medio de ese periodo. Si bien su cálculo proporciona como precio entre un real y un real un tercio (.125 a .166) por tonelada-kilómetro, coincide con la media obtenida en los costos de fletes de 1800 (.118), si lo comparamos directamente con el traslado de México a Guanajuato, el promedio del flete es menor. El precio por carga era de 5.75 pesos en un recorrido de 92 1/2 leguas (387.57 kilómetros). El costo ton/km nos da un precio de .094 pesos, es decir, un poco más de nueve granos.

Ello significa que los precios manejados por Coatsworth se encuentran sobreestimados, en una proporción de 32 a 76%. Si tomamos el precio anterior como válido, el costo del transporte de maíz de México a Guanajuato representaba una tercera parte del precio del maíz.

Hecha esta observación, lo que interesa es saber la significación del costo de los fletes de 1800 para un periodo largo. No tenemos mención de que este año se haya caracterizado por algún desorden climatológico o epidémico. Si atendemos a dos indicadores básicos, como el del maíz y el del trigo; éstos, 18.08 reales el maíz (Ib.:235) y 95 reales el trigo (García, *op. cit.*:129) eran más elevados que la media del periodo; bajo esa perspectiva, podemos considerar que el costo de los fletes en ese año era más elevado.

Si atendemos a los fieles responsables de los almacenes del tabaco de la Ciudad de México, José de Terán y Agustín Carrillo, se

nos proporciona otro elemento al comparar los costos de los fletes de algunos lugares, en un año considerado para ellos "corriente" y en un periodo de severa crisis en el transporte.²⁴

Cuadro 8
Costo del flete del tabaco

Destinos	Tabaco necesario	Año corriente	Año de crisis 1795
Saltillo		10 pesos	20 pesos
Mazapil	27 cargas	12 pesos	15 pesos
Monterrey	300 cargas	15 pesos	24 pesos
Coahuila	200 cargas	18 pesos	25 pesos
Santander	180 cargas	17 pesos	25 pesos

Bajo esta óptica, los costos de los fletes en 1800 no parecen reflejar para nada un año regular, sino al contrario, un año en el que el costo del flete era bastante elevado. A decir de Terán y Carrillo, la columna de los precios del periodo de crisis presentados en el cuadro anterior no reflejan una regularidad.

Los costos en 1800 son más elevados, excepto el caso de Saltillo, 20 pesos contra 18.37. Para Mazapil, 15 pesos contra 15.66; Monterrey, 24 pesos contra 26; Coahuila, 25 pesos contra 28.30; Santander, 25 pesos contra 27.33, el flete en ese año fue mayor.

En 1793, el virrey Revillagigedo establecía 11 pesos como precio promedio de transporte de una carga a Veracruz, en un tiempo de entrega de 22 días.²⁵ Si lo comparamos con el costo de 1800, el primero es más bajo, es decir 11 pesos contra 12.25.

Es claro, por tanto, que los fletes habían tenido precios más cómodos; con relación a periodos anteriores, los fletes de 1800 eran más elevados. Lo que no sabemos es si esta alza correspondía exclusivamente a ese año o si los fletes se fueron incrementando de una manera paulatina por causas diversas.

Sabemos que la arriería en la Nueva España tenía libertad de contratación, siempre y cuando no afectara los intereses del Estado. Por lo general, y por su importancia para el comercio, gozaba casi siempre del apoyo estatal. Si bien la mayor parte de ocasiones funcionaba bajo la oferta y la demanda, como se ha visto, otros elementos afectaban el costo de los fletes; algunos de los no considerados anteriormente podían ser factores externos, como el incremento en el precio de algunas mercancías o de los salarios que afectaban el costo beneficio de operación de una recua, o las guerras sostenidas contra Inglaterra o Francia. Pero todavía no se tie-

nen los suficientes elementos como para dilucidar cuál fue la tendencia del costo de los fletes en los fines del siglo XVIII e inicios del XIX. Más estudios sobre el costo de los fletes en años determinados permitirán comparaciones y el establecimiento de dicha tendencia.

Lo que ahora se puede decir es que el costo de los fletes no era fijo, tanto desde la perspectiva de la larga duración como visto en un año calendárico. Lluvia, sequía y otros elementos naturales propiciaban el alza o baja de los fletes, y los precios variaban a lo largo del año; de la misma manera en el largo plazo, los precios también se veían afectados, aunque todavía no sabemos si con tendencia al alza, a la baja o a una estabilidad y las variables predominantes que en ello intervinieron.

Concluimos señalando que si bien el transporte de algunos productos parece no resultar tan costoso, para otros productos sí fue reutilizable; prueba de ello es su extensa circulación a través del territorio novohispano. Se han mostrado las variables que influyen en la fijación del costo del flete, situación que llevaba, por lo mismo, a una alteración constante de precios. Se observa cómo los precios pueden hasta triplicarse ante una situación de crisis en el transporte, y aún así presentar graves dificultades en los traslados. Finalmente, se ha evaluado el cuadro de los costos de transporte en 1800, concluyendo que éstos, en comparación con otros periodos, manifiestan una tendencia al alza, misma que no sabemos si persista o baje en los inicios del siglo XIX.

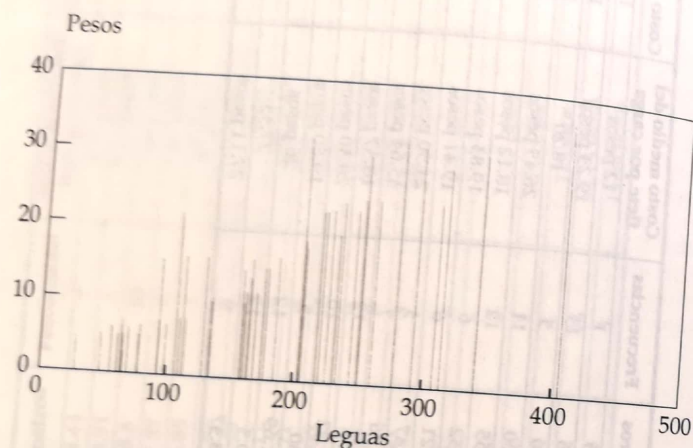
Cuadro 9
Costo del flete novohispano en el año 1800²⁶

Destino	Leguas ²⁷	kilómetros	Frecuencias ²⁸	Costo medio del flete por carga ²⁹	Costo flete tonelada	Costo flete ton/km
Querétaro	57	238.83	98	3.30 pesos ³⁰	22 pesos	8.83 granos ³¹
Puebla	28.5	119.41	15	3.96 pesos	26.44 pesos	21.21 granos
Oaxaca	107	448	8	17.43 pesos	116.20 pesos	24.86 granos
Orizaba	62	259.78	14	4.33 pesos	28.92 pesos	10.65 granos
Córdoba	66	276.54	10	2.55 pesos	17 pesos	5.85 granos
Veracruz	93.5	391.76	4	12.25 pesos	81.66 pesos	19.96 granos
Valladolid	69	289.11	57	5.09 pesos	33.98 pesos	11.23 granos
Maravatio	49	205.31	33	4.46 pesos	29.79 pesos	13.92 granos
Zitácuaro	65	272.35	24	5.50 pesos	36.66 pesos	12.48 granos
Tlalpujahua	57	238.83	15	5 pesos	33.33 pesos	13.34 granos
Huetamo	112	469.28	6	12.83 pesos	85.55 pesos	17.47 granos
Ajuchitlán	129	540.51	6	12.66 pesos	84.44 pesos	14.97 granos
Guanajuato	92.5	387.57	8	5.75 pesos	38.33 pesos	9.40 granos
León	99	414.81	6	5.41 pesos	36.10 pesos	8.35 granos
Salamanca	77.5	324.72	6	4.37 pesos	29.16 pesos	8.54 granos
San Luis de la Paz	79	331.01	6	5.58 pesos	37.22 pesos	10.75 granos
San Miguel el Grande	69	289.11	10	4.15 pesos	27.66 pesos	9.12 granos

Destino	Leguas	Kilómetros	Frecuencias	Costo medio del flete por carga	Costo flete tonelada	Costo flete ton/km
Celaya	65.5	274.44	7	4.10 pesos	27.38 pesos	9.50 granos
Yurirapindaro	78.5	328.91	3	5.41 pesos	36.10 pesos	10.46 granos
Guadalupe	159.5	668.3	55	7.90 pesos	52.72 pesos	7.48 granos
Aguascalientes	133	557.27	6	7.91 pesos	52.73 pesos	9.02 granos
Bolinos	204.5	856.85	1	15 pesos	100 pesos	11.13 granos
Zapotlán	167.5	701.82	1	9 pesos	60 pesos	8.16 granos
Sayula	160.5	672.49	1	9 pesos	60 pesos	8.54 granos
Nochistlán	158.5	664.11	2	11.50 pesos	76.66 pesos	11.04 granos
Lagos	109	456.71	3	6.08 pesos	40.55 pesos	8.44 granos
San Luis Potosí	114	477.66	18	6.22 pesos	41.48 pesos	8.25 granos
Real de Catorce	164	687.16	6	12.83 pesos	85.55 pesos	11.90 granos
Zacatecas	163	682.97	8	10.68 pesos	71.24 pesos	9.98 granos
San Miguel Mezquital	217	909.23	3	18.16 pesos	121.10 pesos	12.76 granos
Sierra de Pinos por Zacatecas	193	808.67	2	8.50 pesos	56.66 pesos	6.72 granos
Sierra de Pinos por San Luis Potosí	134	561.46	2	8.50 pesos	56.66 pesos	9.68 granos
Tlalierango	183.5	768.86	1	13 pesos	86.66 pesos	10.75 granos
Fresnillo	177	741.63	1	12 pesos	80 pesos	10.27 granos
Sombrerete	205	858.95	13	14.73 pesos	98.20 pesos	10.94 granos
Mazapil	230.5	965.79	3	15.66 pesos	104.44 pesos	10.36 granos

Destino	Leguas	Kilómetros	Frecuencias	Costo medio del flete por carga	Costo flete tonelada	Costo flete ton/km
Jerez	175	733.25	1	12 pesos	80 pesos	10.46 granos
Durango	234	980.46	13	19.23 pesos	128.20 pesos	12.48 granos
Villa Nombre de Dios	220	921.80	5	18.20	121.33 pesos	12.57 granos
Paral	340	1424.60	11	26.45 pesos	176.36 pesos	11.80 granos
Mezquital	245	1026.55	12	18.12 pesos	120.83 pesos	11.23 granos
Cuencamé	308	1290.52	6	19.83 pesos	132.22 pesos	9.79 granos
San Juan del Río	259	1085.21	6	19.41 pesos	129.44 pesos	11.42 granos
Real del Oro	313	1311.47	5	24.50 pesos	163.33 pesos	11.90 granos
Chihuahua	404	1692.76	7	35.64 pesos	237.61 pesos	13.44 granos
Saltillo	226	946.94	12	18.37 pesos	122.50 pesos	12.38 granos
Coahuila o Morelos	278	1164.82	10	28.30 pesos	188.66 pesos	13.43 granos
Parras	250	1030	5	19.60 pesos	130.66 pesos	12.09 granos
Monterrey	251	1051.69	12	26 pesos	173.33 pesos	15.74 granos
San Carlos Santander	203	850.5	12	27.33	182.20 pesos	20.34 granos
Rosario	293	1198.37	9	27.11 pesos	180.74 pesos	14.40 granos

Gráfica 20
Leguas y costo del flete



Notas

- ¹ Acarreo del tabaco, del papel y de los envases.
- ² Véase cuadro al respecto en el capítulo "Composición de las recuas". AGN, AHH, vol. 107, exp. 4, 36 fojas.
- ³ En el caso de transporte de oro, el costo era de 12 reales por millar.
- ⁴ *Gazeta de México*, t. XII, núm. 4, 28 de enero de 1804:29-32; t. XII, núm. 5, 18 de febrero de 1804:38-39.
- ⁵ Véase el cuadro del costo de los fletes de este capítulo.
- ⁶ "Notable carta reservada del segundo conde de Revillagigedo", *Boletín del AGN*, t. I, núm. 2, 1930:208-211.
- ⁷ "Instrucción reservada que el conde de Revilla Gigedo dio a su sucesor en el mando, marqués de Braincoforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su virrey. Con un prontuario exacto de las materias que se tocan en ella; y el retrato de su autor", en: Conde de Revilla Gigedo, *Informe sobre las misiones -1793- e instrucción reservada al marqués de Braincoforte -1794-*, introducción y notas de José Bravo Ugarte, Jus, México, 1966:160 y ss.
- ⁸ "Memoria sobre la necesidad y utilidades de la construcción de un camino carretero desde Veracruz a México. Obstáculos que han sobrevenido para su ejecución, rumbo y dirección que ha de tener. Arbitrios y medios adecuados para que se efectúe y otros puntos análogos al plan", en: Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz. 1796-1822*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1985:31.
- ⁹ *Gazeta de México*, t. XII, núm. 4, 28 de enero de 1804:29-32; t. XII, núm. 5, 18 de febrero de 1804:38-39.
- ¹⁰ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.
- ¹¹ *Diccionario de autoridades*, t. III, Gredos, Madrid, 1984:125.
- ¹² Una mula camina por segundo, a la velocidad de su alzada. Si su altura es de 1.60 mt. eso es lo que recorrerá por segundo. L. Salvans y M. Torrent, *Ganado asnal y ganado mular*:320.
- ¹³ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.
- ¹⁴ *Correo semanal, político y mercantil de México*, t. I, núm. 4, 29 de julio de 1809:29-30.
- ¹⁵ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.
- ¹⁶ Véase apéndice II para la especificación de cada uno de los precios.
- ¹⁷ 1 arroba = 11.506 kg 13 arrobas = 149.57 kg.

¹⁸ 1 libra = 460 gramos.

¹⁹ David Lorne McWatters, *The Royal Tobacco Monopoly in Bourbon Mexico, 1764-1810*:149.

²⁰ Imprenta de José A. Godoy, México, 1856.

²¹ "Desde Veracruz hasta esta capital hay una distancia de 80 leguas de este Reyno. La cuenta de 5,000 varas castellanas y así vienen a ser 50 leguas de las que se han medido y marcado en los caminos reales de España". "Notable carta reservada del segundo conde de Revillagigedo", en: *Boletín de AGN*, 1908:10.

²² AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

²³ "Cierta tejido de estopa muy vasta, que sirve de funda en que se envuelven las piezas, seda o lienzo que se llevan de unas partes a otras para que el polvo o agua no les entre y dañe", en: *Diccionario de autoridades*, vol. II, Gredos, Madrid, 1984:128.

²⁴ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

²⁵ "Notable carta reservada del segundo conde de Revillagigedo", en: *Boletín de AGN*, t. I, núm. 2, 1908:10.

²⁶ AGN, Archivo Histórico de Hacienda, "Asiento de arrieros", vol. 107, exp. 4, 36 fojas.

²⁷ Leguas de 5,000 varas; calculadas cada una en 4.190 kilómetros.

²⁸ Número de veces que aparecen los costos de las cargas.

²⁹ La carga novohispana era variable, de ahí buena parte del diferencial del costo del flete. Cargas calculadas en 150 kilogramos promedio.

³⁰ Un peso equivale a ocho reales.

³¹ Un real equivale a doce granos.

V. El mundo social del arriero

La arriería en los pueblos novohispanos

Este capítulo trata de la perspectiva social de la arriería. Observa los términos en que se encontraba organizada, captando que si bien para muchos de los habitantes de la Nueva España la arriería era parte del modo de vida campesino, para otros era un oficio con dedicación de tiempo completo. Establecidas ambas alternativas del manejo del oficio, observa las características que por dicha situación se generan en el tránsito, manifestándose trayectos de corta, media y larga distancia o su combinación. Posteriormente se acerca a contemplar las diversas opciones existentes en la propiedad de las recuas, estableciendo cuáles fueron sus principales rasgos, para después tratar específicamente sobre los grandes empresarios del transporte y la importancia económica y social que estos individuos tuvieron a fines del periodo colonial. Finaliza el capítulo con la descripción de los lazos familiares y sociales que se manejaron en la arriería en esta época.

Esta parte trata de mostrar cómo en la mayoría de las poblaciones novohispanas se daba la arriería en un grado menor o mayor. Es fácil de comprender si se entiende la necesidad que tenían los pueblos del intercambio de sus productos y el abasto de géneros necesarios que no elaboraban.

Se puede decir que el negocio del transporte respondía al tipo de poblado en donde estuviera ubicado; la producción que generaban, los mercados conseguidos, su ubicación, así como las necesidades que habían desarrollado, señalaban precisamente la importancia adquirida en la conducción. Con base en el volumen de la producción excedente y las demandas generadas por la población era la intensidad del tráfico. La oferta de la producción generaba sus requerimientos, lo que permitía su arribo a determinados mercados. Así, en ciertas poblaciones se observa en exclusiva un tránsito intrarregional, que abastecía en un radio de corta

trayectoria, y para otras era necesario un tráfico de medianas o largas distancias, o bien su combinación.

Sirva de ejemplo cuál era el manejo del transporte en la jurisdicción de Zamora, en la Intendencia de Valladolid, y cómo sus diversos poblados tenían categorías distintas de transporte.

Villa de Zamora. Hay un razonable vecindario de gente española; diez tiendas gruesas, cinco pulperas, y administraciones de alcabalas, tabaco, pólvora y naipes. Muchos se dedican a la labranza; y algunos que tienen atajos de mulas, compran anticipando el dinero, porción de azúcar que conducen a Guanajuato, Zacatecas o Guadalajara.

Jacona. Algunos se ocupan en la arriería y los más son labradores y hortelanos de sus huertas. [...] Hay en el pueblo 38 familias de españoles: dos con tiendas pulperas, 16 que se dedican a la labranza, ocho a la arriería, dos molineros, dos sastres, tres obrajeros, y los demás sin conocida ocupación.

Tangancicuaro. Hay en este pueblo 70 vecinos españoles, cuyo principal giro es el de la arriería y el de conducir a Chihuahua y otros parajes de Tierra Dentro, azúcar, colambres, zapatos, sillas, frenos y otros efectos regularmente habilitados por don Victorino Jaso, comerciante en él de muy grueso caudal y de un comercio extraordinariamente grande; así por lo respectivo a géneros de Europa como de mulada, partidas de ganado y demás producciones del reino. Se cuentan dentro del pueblo más de ochenta atajos de mulas que incensantemente andan viajando; y por consiguiente, este ramo de negociación proporciona a los vecinos españoles, como dueños, y a los indios y castas, por la segura ocupación, decente y nada acongojada subsistencia. A más de la tienda de don Victorino (que es por las crecidísimas existencias de la mayor consideración) hay también cuatro tiendas mestizas y cuatro pulperías [...] el continuo movimiento de la arriería trae en retornos trigo, maíz, frijol, lana y porción de mulas.

Tangamandapco. Habitan en el pueblo 33 vecinos españoles; los quince se dedican a la labranza, 10 a la arriería, 3 de oficio silleros y un herrero.

Guarachita. Habitan en el pueblo 13 vecinos españoles; el uno comerciante de productos del campo, 4 labradores, dos arrieros, un sastre y 5 obrajeros.

Sahuayo. Habitan en el pueblo 19 vecinos españoles: los dos con tiendas mestizas, dos con pulperas, un comerciante de campo, un criador de ganados, ocho labradores, cuatro arrieros y un obrajero.

Se describen otras poblaciones de esta jurisdicción, como Ario, Jaripo, Juxumatlán, Caro, Pajacuarán e Ixtlán, pero no se señala en ellas presencia de arrieros.¹ Seguramente estas poblaciones se abastecían de lo necesario con los arrieros vecinos de los otros pueblos, y por medio de ellos, si tenían algún excedente en su producción, lo extraían. Así se observa cómo en una región definida jurisdiccionalmente, la arriería se presenta con una amplia gama de matices.

Para la intendencia de Veracruz se tiene también una perspectiva de los términos en que se daba la arriería. Orizaba es un ejemplo donde buena parte de su población tenía como oficio el ser arriero,² inclusive desde un periodo temprano (Lemoine, 1962:490). El pueblo vecino de San Juan Bautista Nogales complementaba esta demanda de individuos, que aún antes del establecimiento del estanco del tabaco se dedicaban al transporte, ya que en los ranchos de esta jurisdicción se beneficiaba el tabaco (Villaseñor, 1952:258-264).

El pueblo de San Gerónimo Coatepec, y la ranchería de Cinquautla y Chiconcuac, en la jurisdicción de Jalapa, tenían a la arriería como oficio. Se abastecían de un bizcocho hecho de maíz en el pueblo de Xochimalco, y por ruta iban a Veracruz como a la Ciudad de México, o a la costa de Barlovento, es decir la zona norte de Veracruz, incluyendo la región de La Huasteca (*Ib.*:284-285, 292-293).

Por otra parte, y posiblemente en menor número y frecuencia de viajes, tenemos noticia de que en los pueblos de Xalacingo, Perote, Altotonga, Atzalán y Tlapacoyan había individuos con algunas recuas que ejercían la arriería; las ganancias anuales de esta distribución eran sólo de dos mil pesos, apenas suficientes para sacar los costos y subsistencia. Los más de sus pobladores se dedicaban a la agricultura.³ Para el Partido de Acayucan eran los pueblos de Chinameca y Acayucan los que proporcionaban más o menos cincuenta hombres que se dedicaban a la carga y traslado de mer-

cancia, o sea el 1.14%, número poco significativo para una población total en el partido de 4 366 almas.⁴

Si leemos las *Noticias Estadísticas* que las diversas intendencias novohispanas realizaron a fines del XVIII, en todas ellas encontramos que en mayor o menor proporción parte de su población activa se dedicaba a la arriería. En la provincia de Guadalajara acreino de Nueva Galicia, se menciona que "en mulas y asnos se conducen por lo general toda especie de efectos y granos. Se ocupan entre uno y otro objeto de diez a once mil personas"⁵ para una población total de un poco más de medio millón de habitantes,⁶ esto es entre un 2 y un 2.2%. En las provincias de Sonora y Sinaloa, un 3.22% de su población se dedicaba al transporte, aproximadamente cerca de cuatro mil individuos.⁷ En Zacatecas, en cada jurisdicción se mencionan arrieros, aunque para algunas de ellas se dice que los que se dedican a la arriería "en las estancias precisas del campo se ocupan en la agricultura."⁸

El hecho de encontrar en las diversas poblaciones novohispanas individuos dedicados al tráfico de mercancías nos permite observar un activo intercambio, no obstante el mal estado de los estratos sociales se dedicaban a este oficio.

A veces sucedía que en poblaciones importantes, barrios completos se dedicaban al oficio. En otras ocasiones para proveer de este servicio a villas y ciudades ampliamente diversificadas, eran rancherías o pueblos pequeños vecinos los que ejercían la arriería. Por ejemplo, tomando como muestra la intendencia de Puebla, se puede conocer cómo las diversas producciones de sus poblaciones se movilizaban en el territorio: Huexotzingo proveía a la ciudad de Puebla de materiales de construcción, trasladando en carretones vigas, tablas y texamanil;⁹ en burros la abastecían de carbón.¹⁰ Tochimilco abastecía de trigo tanto a Puebla como a Atlixco e inclusive se llevaba hasta la zona de las Amilpas (Flon, 1973:168). La producción de Izúcar que consistía tanto en caña de azúcar como de otras semillas que incluían el cacahuate, el comino y el anís, se trasladaba tanto a Puebla como a la Ciudad de México (*Ib.*:169). En Tehuacán, todavía famosa por su cría de ganado cabrío, una vez alimentado éste se llevaba a Oaxaca, Veracruz y Puebla; además se manufacturaban los petates, los que se transportaban para su venta tanto a Córdoba, a Orizaba y a Puebla y Veracruz. Las salinas vecinas abastecían tanto para el consumo humano como para la alimentación del ganado (*Ib.*:173). El pueblo de Chilapam, "nominado villa [...] perteneciente al obispado de Puebla [...] es su principal comercio el de la arriería, que hacen

compras de algodón de las dos costas, para llevar a vender a México, a Puebla y otros destinos".¹¹ El análisis de algunas de sus jurisdicciones permite observar la presencia de arrieros en las diversas poblaciones, el tráfico que se daba, y de qué manera se abastecían los principales centros de consumo cercanos en un tránsito de corta distancia o más alejados a los lugares de producción, que resultaba en distancias medias y largas.

Hasta ahora se han observado poblaciones ubicadas en muy diferentes puntos, que con sus diversas producciones, en mayor o menor grado, ejercían el oficio de arriería. Bien se puede decir que en todos los pueblos novohispanos se practicaba dicha actividad, tanto por la necesidad de sacar los propios frutos, como por abastecer a la población.

Ahora se trata de mostrar con base en la muestra de los arrieros del tabaco que para muchos habitantes de la Nueva España, la arriería más que un oficio era un modo de vida.

Al efectuar un análisis más fino se percibe que la gran mayoría de estos arrieros —el 75%— efectuaron —en la distribución de tabaco exclusivamente— sólo un viaje durante el año. Cerca de un 20% efectuó un par de viajes, y un 6% realizó tres o más viajes (véase el siguiente cuadro). Por supuesto un viaje a Coahuila era el equivalente, en cuanto a tiempo, de cinco viajes a Querétaro, aspecto que se debe considerar en nuestro análisis.

Cuadro 10
Número de viajes y número de arrieros que distribuyeron tabaco desde los almacenes de México en 1800

Número de viajes	Total de viajes ¹²	
	Número arrieros	%
Cinco viajes	1	.42
Cuatro viajes	4	1.69
Tres viajes	10	4.24
Dos viajes	45	19.07
Un viaje	176	74.58
Total	236	100 %

¿Qué significa esto? A primera vista se puede plantear que la mayoría tenían otro oficio y la arriería se tomaba como un trabajo suplementario, un ingreso extra para ayudarse en las labores campesinas.

En torno a una recua se organizaba un grupo de individuos. Cada uno tenía tareas específicas, como acarrear a las mulas, alimentarlas, preparar sus propios alimentos, la carga y descarga. Su número iba en función del número de animales cargadores. El cuadro muestra, exclusivamente, la periodicidad de viajes efectuados por los mayordomos. El planteamiento aquí es señalar que para la mayoría, el trabajar como arriero en uno o dos viajes al año, cuando no tenían tareas de cultivo, les permitía un pequeño ingreso extra, y era parte de su modo de vida.

Hemos hablado del comentario de Fernand Braudel (1974:369-372) quien menciona que transportar constituía el segundo oficio de millones de campesinos, una vez concluido el trabajo en el campo, lo que les permitía conseguir un pequeño ingreso extra. Plantea que organizados o no, la participación de estos individuos proviene de comunidades con escasos recursos.

Este fenómeno se muestra concretamente en la Nueva España. Planteamos que más que un segundo oficio, el participar en tareas de arriería, era parte de un modo de vida. En censos y descripciones económicas de la época se menciona la doble actividad de los hombres del campo: la dedicación al cultivo de la tierra y la ocupación en la arriería.¹³ Dicha actividad era parte de un modo de vida, complemento de las actividades agrícolas. Podía ejercerse utilizando los animales en caso de tenerlos, o bien contratarse temporalmente para efectuar un viaje. Dependiendo de las habilidades adquiridas en los viajes, era la responsabilidad que se otorgaba en el manejo de la recua.

Se puede concluir que en la mayoría de las poblaciones novohispanas, muchos de sus habitantes ejercían la arriería, como parte complementaria y alternativa de un modo de vida.

Pueblos de arrieros

Si bien en el anterior apartado se observó que la arriería se daba en diversos grados en las poblaciones novohispanas, aquí se trata de destacar la existencia de pueblos cuya actividad primordial era ésta; lo cual es un indicador de la especialización existente en este ramo.

Con base en los registros de 1800, se hace un análisis de los lugares de origen de los arrieros; pero también nos apoyamos en otras fuentes, pues es conocida la existencia de pueblos de arrieros.

Como ya se ha visto, la arriería era una actividad necesaria en la mayor parte de los pueblos; llama la atención que en algunas localidades los arrieros eran muy numerosos. Sus poblaciones destacaban por dedicarse de manera más intensiva a la arriería. En esta actividad radicaba la principal fuerza de trabajo; estas poblaciones se encontraban ubicadas en lugares estratégicos tanto para la nutención de mulas, que era la fuerza motriz que utilizaban, como para transportar las producciones vecinas que generaban un activo tráfico, y cercanas o aledañas a los principales caminos, lo que permitió y fomentó un desarrollo más intensivo de este oficio. Son puntos que se situaron por táctica, relativamente cercanos para la distribución de ciertas mercancías; también entre sus características se encontraba el estar situados en tierras con abundantes pastos, agua y facilidades para el sustento de los animales. Algunos se hallaban cerca de los caminos reales, pues de esta manera era más fácil la carga y reparto de los diversos productos, y el movimiento continuo que se generaba en ellas alimentaba su prosperidad (Trautmann, 1978:97 y Rees, 1976:90), haciendo que de esta manera la arriería fuera un *modus vivendi*.

Entre los ejemplos tenemos a la población de Celaya. Tan temprano como en 1600, producía una gran cantidad de trigo que, convertido en harina, se trasladaba en más de mil 500 mulas de recua que abastecían las minas de San Luis, Guanajuato, Xichú, Tlalpujahua y otros lugares (Zavala, 1974:177). La producción principal de Celaya era el trigo, pero generó sus propios servicios para llevarlo a diversos mercados: aquí la arriería era una actividad necesaria, pero complementaria a la producción triguera.

Otro caso fue Tehuantepec, en la Intendencia de Oaxaca, donde sus pobladores, ya desde el siglo XVII tenían arrieros con recuas formadas por 40 ó 50 mulas, y cuyo movimiento era tanto a la Ciudad de México, como a Puebla y Veracruz; abarcaban también Chiapas y Guatemala. Entre los productos más importantes que se transportaban se encontraba pescado salado¹⁴ o

de Soconusco en cacao y en la Puebla de paños surtidos, jabón y herramientas de machetes, hachas, arados, rejas, frenos, estribos y corazas, (los arrieros) todos visten muy aseado y de camino como españoles de pies a cabeza con muy buenas mulas y sillas (Burgoa, 534:389).

En el norte, en la población de Santiago Papasquiaro, en la Intendencia de la Nueva Vizcaya, la inmensa mayoría de sus habitantes se dedicaban a la arriería y en los inicios del siglo XIX había, por lo menos, ocho mil mulas dedicadas a este tráfico.¹⁵

Tepetlaostoc, en la jurisdicción de Texcoco, también destacaba por dedicarse a la arriería. Incluso en nuestros registros de 1800,¹⁶ encontramos cuatro arrieros provenientes de esta población que llevaron mercancía de la Ciudad de México rumbo al oriente y su doriente. Su vecina, Calpulalpan, parece que también se distinguía por ello (Rees, *op. cit.*:94).

Estos tres últimos casos destacan porque la mayoría de su población económicamente activa se dedicaba a la arriería. Este tráfico dinámico generó en dichas poblaciones la prosperidad al darse un intercambio mayor de mercancías, por lo que se fomentó la circulación del dinero al tener estos arrieros la oportunidad de comerciar.

Pero la población que destacó de manera significativa fue Huichapan, en la Jurisdicción de Xilotepec, con una gran cantidad de arrieros que aparecen en los registros. Otras poblaciones de la región circundante también se dedicaban a ello, como San Juan del Río y San Jerónimo Aculco.¹⁷

Sin embargo, creo importante hacer un paréntesis en este análisis, para plantear de nueva cuenta la peculiaridad de los registros analizados.¹⁸ Estos se efectuaron desde los almacenes más importantes del Estanco del tabaco que se encontraban ubicados en la Ciudad de México, y era el control de la distribución de mercancía de tabaco, preferencialmente hacia el norte. Estos registros, por ejemplo, no abarcan en absoluto la administración correspondiente al obispado de México, pues seguramente se llevaba un control aparte. Las administraciones del tabaco que poseían fábricas, como Oaxaca, Puebla y Orizaba, se hacían cargo del abasto de tabaco en rama directamente de la región productora; no obstante, en estos registros aparecen viajes a ellas, con el envío de material de empaque con el que no se contaba en las administraciones, o materia prima para la manufactura, como era el papel o el envío de oblas para el sellado de las cajetillas o de "polvo exquisito".¹⁹ Las fábricas de Querétaro y Guadalajara se abastecían de materia prima desde los almacenes de la Ciudad de México, primordialmente tabaco en rama y papel y, en menor medida, de producción más especializada como el mencionado "polvo exquisito" o "puros habanos". Así pues, estos registros presentan una perspectiva de la arriería un tanto sesgada, pues con base en la administración del monopolio del tabaco, se daba la distribución de éste. No

descartamos que, para otras rutas que no aparecen con tanta significación en los registros, haya otros pueblos de arrieros de importancia.

Como ya se ha mencionado, Huichapan destaca como la población más importante de arrieros; ubicada en la jurisdicción de Xilotepec, al norte del Valle de México, a 34 leguas de distancia, esto es, a 140 km, cercana al camino real hacia el norte, que partía por Cuautitlán y Tula y de ahí seguía a San Juan del Río. Antes de llegar a esta población se daba una desviación que accedía a Huichapan. En el territorio correspondiente aparecían diversas poblaciones, ranchos y haciendas. Ningún río de caudal lo atravesaba, aunque tenía algunos arroyos y veneros de agua; rodeado de algunos montes, de temperatura fría en donde los encinos y espinos eran la vegetación característica.²⁰ Se dice que esta zona era bastante pedregosa, lo que seguramente ayudaba a fortalecer los cascos de los animales. Esta fortaleza les permitía realizar los viajes de larga distancia. Debe haber destacado por pastizales que permitían el mantenimiento del ganado mular. De hecho se encontraba ubicada en una gran planicie. Se señalan como las llanuras principales la del Astillero, Santa Lucía y parte del Cazadero "llano cubierto con excelentes pastos" (Manzano, 1922:16). La jurisdicción de Huichapan no era montañosa, y en sus producciones agrícolas destacaba la cebada, alimento fundamental del ganado en el periodo colonial (*Ib.*:27, 54). Los caminos que conducían a este pueblo, a excepción del de Nopala que era camino real, eran caminos de herradura (Rivera Cambas, 1976:147).

Entre los propietarios de recuas de Huichapan se encontraba Don Julián Villagrán, quien además ostentaba el cargo de Capitán de Milicias de ésta, formando parte del Batallón de Tula; secundó la revolución de Hidalgo, obteniendo muchos seguidores. Se menciona a su hijo Francisco, "Chito", también como activo participante. Se les describe como de "familia acomodada" y han sido personajes controvertidos en la historia regional pues algunos los clasifican como "buenos" y otros como "malos"; un análisis de sus actividades los tiene que ubicar en un lugar más justo (*Ib.*:149). Estos Villagrán seguramente estaban emparentados con José Antonio Villagrán, propietario de recua que aparece en los registros y cuyo mayordomo era Juan Esteban Lugo. También el general Pedro María Anaya, presidente interino en el siglo XIX de la ya República Mexicana, nació en Huichapan en 1794, apoyó en los últimos años la guerra de Independencia, y se encontraba emparentando también con familias de arrieros.

Parece ser que el papel de los arrieros ha sido un factor clave en las luchas independentistas, además de asignarles con frecuencia función de prestamistas, banqueros, o de agentes de noticias (Contreras, s.f.:50).

Huichapan es vecina de la población de San Juan del Río, "garganta de la tierra adentro" y próxima a la ciudad de Querétaro, pero obligado para ir hacia el occidente o hacia el norte; se constata que esta zona tenía una ubicación privilegiada para el desarrollo de la arriería. Las relaciones geográficas de 1582 mencionan que en esa época cerca de 10 mil yeguas (Chevalier, 1976:128).

Hay que señalar también que a fines del siglo XVI se emitió una ordenanza con el objetivo de que fuera exclusivamente en San Juan del Río donde la justicia revisara los carros y carretas que iban con destino a las minas de Zacatecas y de Guanajuato, para evitar que fueran en ellas indios por la fuerza o amancebados; en el camino eran detenidos continuamente con ese pretexto, y se veían muy expuestos "por ser tierra de guerra", debido a la amenaza constante de los chichimecas. El lugar donde el juez debería revisar los carros era en la propia población o en el puente que atravesaba el río.²¹ Seguramente San Juan del Río ya era un lugar de reunión de los transportistas, y por ello se favoreció aquí esta revisión; con el correr del tiempo era un conocido centro de arriería. Diversos funcionarios y viajeros que transitaba por San Juan del Río destacaron que la mayor parte de sus moradores se dedicaban a este oficio.²²

Si se observa el mapa correspondiente se encuentra que si bien una buena parte de los arrieros de los registros son originarios de Huichapan, en pueblos vecinos o relativamente cercanos hay también una cantidad significativa de ellos.²³ En la jurisdicción de Xilotepec, además de Huichapan, tenemos presencia de arriería en Aculco, Alfaxayuca, Nopala, San Francisco Soyaniquipan, así como el Rancho del Paye y la Hacienda de San Jeronimito. De un total de 230 arrieros de este registro localizados geográficamente, un 34.3% se ubica en esta área. Sólo en el pueblo de Huichapan se ubican 73 arrieros, que significa el 27.39% de este universo. Rivera Cambas nos indica que en Nopala y Chapatongo varios individuos se dedicaban al ejercicio de la arriería (Rivera Cambas, 1976:152-153).

En la jurisdicción vecina de Querétaro se localiza un 4% más de arrieros (un total de nueve) ubicados en las poblaciones de Santa María Amealco, Jurisquilla, San Juan del Río y en las Haciendas de Obrajuelo y Juchitlanito. Por el norte de Huichapan, en la vecina

jurisdicción de Cadereita localizamos cuatro arrieros más (1.7%). Otra jurisdicción contigua, Ixmiquilpan, aporta también un arriero, y por el sur, también aledaña, hay siete arrieros en Tula (3.04%).

Así pues, localizados en esta área tenemos un total de cien arrieros, lo que significa el 43.5% de la muestra (véase anexo 15).

Extendiendo el círculo a las jurisdicciones contiguas aparecen hacia el noroccidente el Bajío y Valladolid y hacia el norte las regiones de Guanajuato, San Miguel el Grande, San Luis de la Paz y San Luis Potosí. En esta área hay un total de 64 arrieros que significa un 27.82% de la muestra. Su distribución es como sigue en las jurisdicciones correspondientes: siete arrieros en Guanajuato (3.04%), seis en San Miguel el Grande (2.60%), cuatro en San Luis de la Paz (1.73%), diecisiete en San Luis Potosí (7.39%); por el otro lado tenemos doce arrieros en Celaya (5.21%), doce en Valladolid (5.21%) y seis en León (2.6%).

Llama la atención que en los registros analizados, la mayor parte de arrieros provienen de poblaciones del interior. Es escaso el número de arrieros cuyo origen es la propia Ciudad de México, a pesar de que la carga de mercancía se hacía en ella.

De acuerdo a estos registros, la mayoría de los arrieros no radicaban en la Ciudad de México, lo cual es relativamente fácil de comprender. Seguramente el costo de la vida en esta ciudad era más elevado que en los espacios aledaños, además de ser difícil la consecución de espacios adecuados para la manutención de las mulas. En los registros analizados se encuentra que en lo que corresponde a la cuenca del valle de México hay dieciséis arrieros ubicados de la siguiente manera: dos en Coyoacán, cinco en la propia Ciudad de México, uno en Cuautitlán, uno en Ecatepec, dos en Chalco, cinco en Texcoco; ello representa casi un 7%. Se sabe que en la jurisdicción de Zumpango de la Laguna, al norte de la Ciudad de México y circundada por Zempoala, Tetepango, Cuautitlán y San Cristóbal, la población se dedicaba primordialmente a la arriería. Parece ser que por ello su población tenía una posición económica más desahogada:

he notado que hay más gente acomodada (esto es que no está en la indigencia) en esta Jurisdicción que en las demás a proporción, y consiste seguramente en la inmediatez en que se hallan de la capital, cuya circunstancia les proporciona tráfico, lo que se ve por el buen tianguis o feria de los

viernes que me han asegurado no podría levantarse con seis mil pesos.²⁴

Por su parte, en la Ciudad de México destacaban los servicios administrativos y mercantiles, y debe haber sido problemático y caro el tener los animales allí estacionados. Se habla de "los crecidos gastos que las recuas les hacen en esta capital, con motivo de lo caro de los pastos"²⁵ Lugares donde posiblemente existía una menor densidad de población, más disposición de tierras y cercanía a los caminos reales, permitían un desarrollo exitoso de la arriería. Zumpango o Huichapan, relativamente cerca de la ciudad, permitían acceder con los animales en dos o tres días de viaje, y de ahí efectuar los diversos movimientos necesarios de larga distancia. Pastos, maíz y cebada seguramente se consiguieron con relativa facilidad, así como tener el espacio adecuado para que las mulas pastaran y se repusieran de los largos viajes. Todas son razones que pueden explicar el porqué de la concentración de la arriería en estos puntos, además de indicarnos un elevado nivel de especialización.

Al señalar esto se trata de decir que para este periodo la Nueva España ya no ostentaba las características de una sociedad campesina simple con economías regionales totalmente aisladas; la composición de sus poblaciones era más compleja y existía un grado bastante avanzado de especialización (Grigg, 1980:38-39). En cuanto a la arriería como oficio especializado, significó la existencia de un numeroso grupo dueño de animales que organizó sus recuas y se dedicó al servicio de transporte de carga, radicando en pueblos dedicados a ello. No se duda de que en otro nivel socioeconómico, muchos de los campesinos que se dedicaban a las labores agrícolas, prestaban sus servicios eventualmente a estos propietarios. El sistema de transporte no era improvisado, sino una organización formal.

Profundizar en este aspecto con base en el análisis de padrones y documentos notariales de esta área sería muy importante, pues ello permitiría observar la composición real de la población.

Concluimos este punto destacando cómo algunas poblaciones de la Nueva España fueron propensas para el desarrollo de la arriería, convirtiéndose ésta en una de sus actividades principales e inclusive en ocasiones, la prioritaria. Estos pueblos manifestaron un modo de vida específico, gracias al activo intercambio que se generó por el tráfico. Fueron pueblos donde se dio un comercio intenso y, por lo mismo, una mayor circulación de dinero.

Ahora se trata de mostrar que en muchas ocasiones la arriería también era un oficio exclusivo, practicado de tiempo completo.

Con base en el Anexo 15 y correlacionándolo con las épocas en que se realizaron los viajes, se observa que los registros no tienen una periodicidad determinada o corresponden a determinadas fechas, como cuando se dejaba al campo en descanso y no se roturaba la tierra o no se estaba en las labores de cosecha, o sea que estos viajes se efectuaron a lo largo de todo el año sin respetar los periodos de cultivo.

El cuadro que sigue nos muestra esta situación:

Cuadro 11
Viajes efectuados para distribuir tabaco en 1800 por mes

Enero	24	Julio	47
Febrero	30	Agosto	36
Marzo	54	Septiembre	42
Abril	32	Octubre	54
Mayo	36	Noviembre	35
Junio	28	Diciembre	34

Si bien la tendencia de viajes es más acusada en ciertos meses, se observa que durante todo el año se realizan, lo que lleva a considerar que para esta época el transporte en la Nueva España tenía un flujo ininterrumpido, a pesar de los periodos de cultivo y cosecha (véase gráfica).

De esta manera, había individuos dedicados de tiempo completo a la arriería, y que el servicio no se suspendía aun cuando fueran periodos de labores en el campo.

Se sabe que había dueños de recua que no necesariamente trabajaban directamente en ella, lo que nos muestra una especialización mayor: trabajaban la recua a base de contratar personal independiente.

En los registros analizados aparecen tanto el propietario de la recua como su mayordomo. Por ellos se conoce que viajó personal empleado especialmente para el manejo de la recua. Cuando los viajes eran efectuados por los propios dueños de recua, desempeñaban a su vez el cargo de mayordomo. Aparecen más de 200 dueños de recua; sin embargo, solamente 78 de ellos transportan sus propios animales.

Como mayordomos empleados especialmente para el transporte, aparecen más de centenar y medio de individuos, esto es, eran contratados por los propietarios de la recua para su manejo, en

uno o varios viajes. Posiblemente en estos mayordomos había diversos grados de especialización, desde los dedicados exclusivamente a la arriería hasta los que ocasionalmente viajaban exclusivamente a su ingreso. Nos volvemos a remitir a Braudel como un *cit.*:369-372) con relación a que muchos de los transportistas eran provenientes de comunidades con escasos recursos.

El hecho de que una mayor proporción de propietarios de recua no se haga responsable de su manejo es un claro indicador de un alto grado de especialización en el transporte.

Braudel menciona que los empresarios de transportes no eran, generalmente, grandes capitalistas: sus beneficios eran exiguos. Punto importante que habrá de analizarse con relación a la Nueva España.

Hay que destacar nuevamente que los registros que se analizaron contemplan en exclusiva el transporte de tabaco y sus insuotas mercancias. Estos arrieros registrados transportaban con el tabaco diversos productos, y efectuaban seguramente en otros períodos más viajes de los que no se tiene noticia. Llevaban mercancía tanto nativa como de importación y abastecían los diferentes poblados y ciudades donde pasaban.

Refuerza la hipótesis de la especialización y el tener a la arriería como oficio exclusivo el hecho de que a las mulas de la recua se adornaban con finos arreos, en ocasiones bordados de oro. Asimismo, la vestimenta del mayordomo era muestra de estatus:

Usaba sombrero de fieltro o de paja, ancho de ala, con la copa baja, luciendo chapetones de plata en diversas formas (estrellas, cabecitas de águila, de toro, etc.); entoquillado con grueso cordón de fieltro, plata o cinta de chaquira. Su chaqueta era corta, de paño o gamuza, con puños y bolsas bordadas en seda o con estambre de vivísimos colores; pendían de las hombreras, flecos de seda o cordones de plata. Nunca abandonaba la gruesa bufanda tejida. Lucía varonil calzonera de fieltro o gamuza, y las botas que cubrían hasta las pantorrillas, eran de las llamadas de campana: que eran dos pieles gruesas de venado, realzadas con diferentes dibujos; cada una de esas pieles se doblaba por mitad y por lo ancho, y así que están dobladas se envuelven las pantorrillas con ellas y se las atan con una liga; hay algunas ricamente bordadas. Típica en verdad resultaba la famosa víbora repleta siempre de pesos fuertes de oro y plata, usada de cinturón [...] la vesti-

menta se abotonaba con piezas de pura plata cinceladas caprichosamente (Ruiz Meza, 1976:24-32).

La descripción de la vestimenta continúa; se habla del uso de una manga, sobre todo para las inclemencias del tiempo; para el frío utilizaban sarapes; los trabajadores de la recua vestían calzón de chera de cuero, sombrero, paliacate multicolor y jorongo, así como una collera de piel que les cruzaba el pecho, con cascabeles o campanas. El mayordomo montaba un buen caballo que además quedara como una nota de folclore, también nos da una clara idea hasta qué grado se había sofisticado el oficio. Se menciona, inclusive, que en muchas ocasiones las mulas que formaban los hatajos estaban formadas de acuerdo al color de su pelaje; así se habla de las champurradas, las prietas, las coloradas, las pardas.²⁶

Ahora, la atención la ponemos en los casos de arrieros que efectuaron más de tres viajes. Ello nos da la pauta segura de que estos individuos se dedicaron preferentemente al transporte y existe una mayor certeza de especialización en el oficio. Podía llevar el viaje el propio dueño de mulas, pero más frecuente era el empleo de un mayordomo responsable, que a su vez iba rodeado de otros individuos que lo ayudaban y que tenían tareas específicas en el traslado; tal era el caso del aviador que aparejaba²⁷ las mulas, y del cargador, del sabanero que vigilaba la pastura de los animales, y el hatajador que hacía que el hato se mantuviera unido (Suárez, 1992:98).

Con la descripción anterior nos podemos imaginar a Don Vicente Reyes, como ejemplo de alguien que efectuó más viajes. Originario de Huichapan, en la Jurisdicción de Xilotepec, tenía como mayordomo a Julián Miranda, que no sabía firmar. Miranda llevó a cabo cinco viajes para el reparto de tabaco y sus derivados durante 1800. Tres viajes fueron a un sólo destino y un par de ellos con escala en dos destinos. En febrero y en marzo realizó un par de viajes a Querétaro, con treinta mulas, transportando tercios de rama, seguramente para la fábrica de cigarros allí instalada. Fueron viajes cortos cuya duración no excedió de 15 días. Utilizando un poco más de tiempo, en el mes de abril fue a Maravatío y Valladolid, transportando tanto tabaco en rama como mercancía ya manufacturada. Dicho recorrido lo hizo en 18 días y en esta carga utilizó también treinta mulas. En el mes de julio, en plena temporada de aguas, llevó exclusivamente puros y cigarros a Saltillo y a

Coahuila, con una duración de 60 y 70 días; esto es, la entrega en dichos lugares se efectuó a mediados o más del mes de septiembre. En este viaje cargó a 28 mulas. Todavía a fin de mes de septiembre de diciembre, Miranda efectuó otro viaje a Valladolid transportando tabaco en rama. Con duración también de 18 días cargó 54 mulas, si bien no sabemos que todas ellas fueran propiedad de Don Vicente Reyes. En ocasiones, al no tener el suficiente número de animales, se recurría a otros propietarios para completar el viaje. Se establecían vínculos, como "ahijado" o "compadre" y con base a ellos se proporcionaba trabajo. Seguramente Julián Miranda tenía como oficio exclusivo el ser mayordomo de arriero; si tomamos los tiempos empleados en los viajes, el año se completa, pues hay que calcular un tanto semejante en tiempo si se conseguía carga en los retornos, y un poco menos si venían vacíos.

Un análisis en los tiempos de viaje indica que en la ida y el retorno muchos de ellos ocupaban la mayor parte del año. Por otra parte, se trataba de aprovechar con nueva carga los retornos, pues ello hacía el transporte más costeable. Cuando en los registros no aparecen los arrieros con el tiempo saturado en el transporte, se podía deber a la posibilidad de contratar otro tipo de carga a diversos destinos, lo que seguramente ocupaba este tiempo libre, o inclusive que tuvieran su propia tierra que de cualquier manera cultivaban o supervisaban. Hay que recordar también que los animales se tenían que reponer de los largos viajes y se dejaban en descanso dándoles pastura suficiente. Por otro lado, tal vez el error radique en considerar que en aquella época había que llenar el oficio cotidianamente y trabajar durante todo el año.

Dentro de un estándar, el número total de los días que se utilizaban para un viaje eran variables; seguramente influye el periodo en que éste se efectuó, y tal vez la consecución de más carga para llevar a los mismos destinos o a lugares cercanos.

Para comprender de mejor manera los tiempos de viaje utilizados en la arriería, se manejan un par de ejemplos.

Cuadro 12
Utilización de tiempos en la arriería

Los viajes de Julián Miranda en 1800	
Tiempos	Rutas
15 Febrero-26 Febrero	México-Querétaro
27 Febrero-9 Marzo	Querétaro-México
21 Marzo-5 Abril	México-Querétaro
6 Abril-20 Abril	Querétaro-México
22 Abril-6 Mayo	México-Maravatio
7 Mayo-10 Mayo	Maravatio-Valladolid
11 Mayo-28 Mayo	Valladolid-México
11 Julio-9 Septiembre	México-Salttillo
10 Septiembre-19 Septiembre	Salttillo-Coahuila
20 Septiembre-28 Noviembre	Coahuila-México
17 Diciembre-4 Enero	México-Valladolid
Los viajes de Antonio Martínez en 1800	
Tiempos	Rutas
14 Febrero-25 Febrero	México-Querétaro
26 Febrero-8 Marzo	Querétaro-México
14 Marzo-30 Marzo	México-San Miguel el Grande
31 Marzo-2 Abril	San Miguel el Grande-Yurirapundaro
2 Abril-21 Abril	Yurirapundaro-México
22 Abril-5 Mayo	México-Zitácuaro
6 Mayo	Zitácuaro-Maravatio
7 Mayo-20 Mayo	Maravatio-México
18 Noviembre-4 Diciembre	México-Querétaro
5 Diciembre-20 Diciembre	Querétaro-México

El anexo 16 muestra a todos los arrieros que efectuaron tres o más viajes con algunas de sus principales características. Éstas son la proveniencia de los arrieros, si sabían o no leer, el número de viajes efectuado en 1800, los destinos, las fechas de viaje, el lapso empleado en éste, el cálculo del número de mulas utilizado con base al cargamento de tabaco y el pago total efectuado en cada viaje.

Entre ellas destacan que la mayoría de estos arrieros provenían de Huichapan, en la provincia de Xilotepec. Eran mayordomos de las recuas, esto es, seguramente trabajaban a destajo por un salario acordado con el dueño de mulas, y aún con este cargo la mayoría de ellos no sabían firmar. No sucede lo mismo con los cinco due-

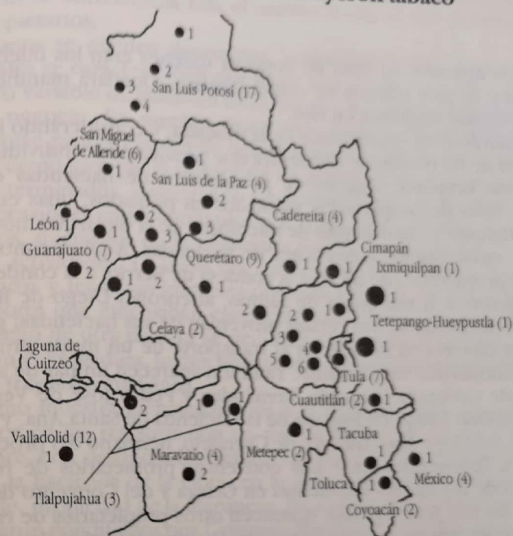
ños de mulas que aparecen, en donde todos se muestran como los
trados.

El ser arriero posibilitaba al individuo el poder comer...

El ser arriero posibilitaba al individuo el poder comerciar. En muchas ocasiones, este sistema era manejado por arrieros que poseían un cierto capital. Se internaban en lugares recónditos que podían comprar las producciones nativas a un bajo precio, y a cambio de ellas vendían artículos de primera necesidad, a un precio más elevado con relación a su costo real. Tal es el caso narrado por Morin de arrieros de Uruapan que recorrían la costa de Zacatula para comprar algodón directamente a los productores, a cambio de artículos que les eran indispensables. "El comerciante acumulaba en su persona las funciones de vendedor, prestamista, comprador y transportador" (Morin, 1979:175). De hecho eran arrieros comerciantes, "trajineros" como se les denominaba en la época, porque trajinaban con diversas mercancías, situación que fue común en la época de que hablamos, y que permitía al arriero el usufructo al máximo del oficio, y con ello, una movilidad social ascendente. De muchos personajes encumbrados social y económicamente en el periodo, se dice que se iniciaron como arrieros.

Podemos concluir este apartado mencionando que no existe un estándar para tipificar el transporte novohispano. La composición de las recuas y sus trabajadores es diversa. No obstante, como se ha visto, existe un grado de especialización elevada al haber ya un tráfico continuo, pueblos especializados en prestar el servicio del transporte, así como al existir la arriería como un oficio exclusivo al que se dedicaban algunos individuos de tiempo completo y como negocio independiente, contratando personal para su manejo. Ello muestra que seguramente el negocio era bastante redituable.

Mapa 6
Origen predominante por jurisdicción
de los arrieros que distribuyeron tabaco



Poblaciones	Poblaciones	Poblaciones
Cadereita (4)	México (4)	Tetepango-Hueyapusta (11)
1. Cadereita	1. México	1. Tetepango
Celaya (12)	Querétaro (9)	Tlalpujahua (3)
1. Valle Santiago	1. Querétaro	1. Tlalpujahua
2. Celaya	2. San Juan del Río	2. Zinapécuaro
Coyoacán (2)	San Luis de la Paz (4)	Tula (7)
1. Coyoacán	1. San Luis de la Paz	1. Tula
Cuautitlán (2)	2. Tierra Blanca	Valladolid (12)
1. Cuautitlán	3. Casas Viejas	1. Valladolid
Guanajuato (7)	San Luis Potosí (17)	Xilotepec (79)
1. Guanajuato	1. Guadalcázar	1. Alfayacyuca
2. Irapuato	2. Armadillo	2. Huichapan
3. Irapuato	3. San Luis Potosí	3. Nopala
Xmiquilpan (1)	4. Pozos de Zavalá	4. Aculco
1. Xmiquilpan	San Miguel el Grande (6)	5. Soyaniquipan
León (6)	1. San Felipe	6. Xilotepec
1. León	2. Dolores	
Maravatío (4)	3. San Miguel el Grande	
1. Maravatío	Tacuba	
2. Zitácuaro	1. Tacuba	
Metepec (2)		
1. Atlacomulco		

*Al lado del nombre de su jurisdicción, entre paréntesis total de arrieros

Los dueños de recuas

En este apartado se trata de conocer quiénes eran los dueños de recua y de qué manera se caracterizaban. Quedará manifiesta la complejidad existente en ello.

Basándose en los registros de la muestra, y considerando la propiedad de las recuas, se encuentra que provienen de individuos de diversos orígenes: algunas de propietarios de haciendas o ranchos, otras de propietarios asentados en poblados, unas cuantas de religiosos y algunas más de miembros de la oligarquía novohispana, estos últimos poseedores de haciendas. Aquí encontramos como propietarias de recua a la condesa de Berrio, a la condesa de San Mateo, a la marquesa de Salinas, al coronel Diego de Rul, al conde del Peñasco. Sus recuas provenían de sus haciendas; por lo que se observa se dedicaban al transporte de un modo profesional, contratando mayordomo. También aparecen un par de alféreces²⁸ de Cadereita: Antonio Hernández y Pedro José de Vega, el capitán Don Diego de Iragorri de la Hacienda de Santa Ana, y el teniente Don José Ma. Hidalgo, de Corralejo, hermano del prócer de nuestra Independencia.²⁹ Los conventos propietarios de recuas son los de los Padres Carmelitas en Celaya y del Convento de San Diego en San Juan del Río. Aparecen otros propietarios de recuas cuyos nombres no son tan familiares,³⁰ aunque destaca don Pedro de Vértiz, con sede en la Ciudad de México, conocido por tener varios negocios, entre ellos dedicarse en grande a la empresa del transporte.³¹

Estos propietarios podían poseer varias recuas y delegar sus responsabilidades en los mayordomos, o bien hacerse responsables ellos mismos. Se puede suponer que algunos adquirieron sus mulas por medio del repartimiento y así se hicieron de una pequeña recua; posiblemente estos animales también les ayudaban en las labores campesinas, acarrecaban la cosecha a sus hogares, y el efectuar uno o dos viajes en el transcurso del año les servía para pagar parte de la deuda adquirida o complementar sus necesidades. Otros seguramente poseían el capital suficiente como para invertir en la compra de varios animales y dedicarse al negocio del transporte. Desde nuestro punto de vista, la posibilidad de capitalización en el transporte también existía.

Se puede intentar hacer, a grandes rasgos, una tipología de dueños de recua. Si bien se abarca en ella amplias posibilidades de di-

versificación, su clasificación puede arrojar claridad al problema. La variable más importante es el capital invertido en el negocio, como resultado de la posesión de un número determinado de mulas, pero se correlaciona con el estrato social al que pertenecen los propietarios.

Algunos se pueden denominar "empresarios del transporte", los cuales se caracterizaban por tener una o varias recuas con un número variable de mulas en cada una. Se dedicaban al transporte como negocio. En muchas ocasiones establecían contratos de transporte para la entrega de determinadas mercancías. Se puede poner como ejemplo el transporte de plata o el de azogue a destinos determinados, contratando sus servicios con el gobierno. En otras ocasiones eran contratados por la iniciativa privada. Algunos de ellos, miembros de la oligarquía novohispana, tenían otra serie de actividades. Lo usual era ser comerciantes, poseedores de haciendas y tener sus intereses diversificados en varios ramos. El transporte que efectuaban estos empresarios era de larga distancia; dicho de otra manera se dedicaban a un tráfico interregional de gran envergadura, lo que no impedía la distribución de mercancía en trayectos medianos.

Como muestra mencionaremos a la marquesa de Salinas, que aparece en los registros con un par de viajes, en marzo y en diciembre, con destino a Querétaro. La recua se encontraba asentada en la hacienda de la Obra, en la Jurisdicción de San Miguel el Grande, propiedad de la Marquesa. En ambas ocasiones los animales fueron conducidos por Cayetano Rendón, su mayordomo, contratado seguramente de tiempo fijo. En la primera ocasión Rendón viajó con ochenta y cinco mulas, mientras que en la segunda sólo llevo sesenta y seis animales. Por su parte, la Condesa de San Mateo tenía una recua de menor tamaño en su hacienda de Juchitlanito, en Querétaro; manejada por su mayordomo Vicente Ángeles, se registró un viaje en noviembre y otro en diciembre de México a Querétaro y Guanajuato. En ambas ocasiones la recua se encontraba integrada por veinte mulas.

En esta misma categoría se pueden incluir algunas órdenes religiosas que también eran poseedoras de recuas. Dichas ordenes tenían un elevado grado de institucionalización y se encontraban ubicadas en diversos puntos de la Nueva España. Era usual que fueran poseedoras de haciendas. Era en ellas donde se tenían a las recuas. Prestaban sus servicios de manera independiente, pero también funcionaban para transportar los diversos productos que allí se generaban. Un ejemplo de ello puede ser la orden jesuita antes de su expulsión o el mencionado Convento de los Carmeli-

tas o el de San Diego. Su tráfico podía ser de larga distancia, o bien podía ser intrarregional, para abastecer sus propias sedes.

Tal es el caso del Convento de Carmelitas de Celaya, que con un mayordomo llamado José Francisco María, registró un solo viaje de distribución de tabaco a Salamanca en veintidós mulas. El Convento de San Diego en San Juan del Río, Querétaro, efectuó un par de viajes de México con destino a Querétaro y Guanajuato, con José Mariano Martínez como mayordomo y a su cargo el traslado de 24 y 21 mulas sucesivamente.

La otra categoría la denominaremos como dueños de recua menores, aunque muchos de ellos pertenecían a un estrato medio, con posibilidades de capitalización. Aquí nos encontramos nuevamente con una amplia gama de alternativas. De manera general se puede decir que en todas las poblaciones novohispanas existían estos dueños de recua; pero su capacidad de transporte variaba desde la posesión de un mínimo de mulas hasta el tener una recua formada por un amplio número de animales. Su modo de adquisición podía deberse a la posesión de un cierto capital, o bien conseguirlos por medio del sistema del repartimiento, el cual se describirá más adelante. El manejo de la recua podía efectuarse por sus propios dueños o contratar personal para ello. Era bastante usual que el negocio se manejara como una empresa familiar, con la participación de padres e hijos. En los dueños de recua arriba descritos, el número de mulas con las que se contaba les permitía viajes de corta, mediana o larga distancia.

Mencionaremos a José Vicente Andrade, dueño de mulas originario de Tepetlaostoc, que cargó solamente tres mulas y media con costales de arpillera para Córdoba, posiblemente para empaquetar el tabaco en rama. El espacio de carga restante en la mula fue ocupado seguramente con algún encargo particular. Tal vez tuviera otras mulas que fueron cargadas con otros productos. Quizá Andrade haya sido el caso de un arriero poseedor de unas cuantas mulas.

El caso contrario puede ser el de don Fermín Sansinca, originario de Huichapan. José María Álvarez, su mayordomo, efectuó un largo viaje con escalas iniciando en Sombrerete y continuando a Mezquital, Villa de Nombre de Dios, Durango y San Juan del Río, en Durango. Tardó en la ida 74 días, acarreado, por supuesto con personal de apoyo, a ochenta mulas, que dejaron su carga paulatinamente en los diversos puntos de arribo. Don Fermín como dueño de recua había capitalizado lo suficiente como para manejar ese número de animales y tener a su cargo a personal responsable.

podemos caracterizar como dueño de recua medio a Pedro Alcántara Martínez, originario de Santa Clara del Cobre, quien trasladó a Valladolid 40 cajones de cigarros en 20 mulas. Este caso nos muestra a individuos que con un cierto capital poseían, seguramente, una posición económica desahogada, pero aún no lo suficiente como para contratar a un mayordomo responsable.

De esta manera, se observa la gran estratificación existente en la propiedad de las recuas, así como en su organización y manejo. Se puede decir que el servicio de transporte de carga en la Nueva España tenía diversos niveles de complejidad, lo que por otra parte nos muestra el grado de especialización en que se encontraba la arriería novo-hispana.

Los grandes empresarios del transporte

En el subcapítulo anterior se hizo una tipología de los dueños de recua, denominando a unos como "empresarios del transporte". Como se ha visto, esta clasificación muestra una variada gama de posibilidades, y toca aquí destacar a los grandes empresarios que se ponen de relieve en el negocio del transporte novohispano.

Estos grandes empresarios destacaban por dedicarse al transporte de carga de una manera muy especializada, trasladando cualquier tipo de mercancía a través de todo el territorio. John E. Kicza (1986:90-93) también ha tratado el tema. Se caracterizan por ser grandes comerciantes, miembros del Consulado de la Ciudad de México, y que además de la empresa del transporte poseen otros negocios.

Pedro de Vértiz es un claro ejemplo de gran transportista que operó con sus recuas en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando menos más de 30 años.³² En el negocio del transporte parece ser que la familia se mantuvo durante tres generaciones (*Ib.*:90). Era de origen español y familia comerciante, pues su padre fue miembro del consulado y caballero de la Orden de Santiago, sigue el patrón establecido de casarse con un familiar criollo (Salvucci, 1992:123-124). Pedro de Vértiz y Vértiz, hijo de Pedro de Vértiz y Oteiza, vecino de la Ciudad de México, poseía numerosos negocios y propiedades que complementaba con el negocio del transporte.

En tierras de Durango era dueño de varias haciendas, una llamada de San Diego del Ojo, donde a decir de Morfi, tenía cría de caballos y más de 60 mil ovejas (Morfi, 1935:111); otra era la de San Esteban Valle de las Poanas, así como la de San Antonio de los Sanmitaños. En Durango, capital de la Nueva Vizcaya, tenía también una tienda y un tendajón muy bien equipados y con una inversión considerable.³³

En la Ciudad de México poseía un obraje llamado Panzacola en la jurisdicción de Coyoacán, donde seguramente se trabajaba la lana que le era enviada desde sus haciendas de Durango (Miño, 1990). También el molino de Miraflores que le era anexo, y se menciona también el molino de Belén en Coyoacán.³⁴

En Temascaltepec, jurisdicción ubicada al sur poniente de la Ciudad de México, poseía más haciendas: Santa María y sus anexas, Santa Rosa, San Gaspar, Santa Ana y San Juan.³⁵

En el negocio del transporte, Pedro de Vértiz firmaba contratos con las diversas autoridades novohispanas para el traslado de la plata, el azogue, la pólvora, el cobre, etcétera. El mismo se denominaba "conductor de cargas reales", e igual viajaba a Veracruz, que cargaba en los diversos reales mineros, lo que no obstaculizaba que también trasladara mercancías de particulares, entre ellas muchas de comerciantes. Era un hombre muy conocido en la sociedad novohispana, y para las autoridades era de probada confianza:

Don Pedro de Vértiz es el conductor de los caudales de S.M. que bajan a Veracruz para embarcarse; tiene por asiento esta conducción, extendiéndose a cien leguas en contorno de México, y se le paga por cada seis mil pesos, doce, en que sale el rey beneficiado, pues a los más a quien conduce platas lleva a veinticuatro y a veintiséis, por los seis mil; es sujeto de caudal, honor y conducta, que se ha portado con ella en lo que se me ha ofrecido; podrá V.E. valerse de él con confianza.³⁶

Usualmente las empresas de transporte tenían varios hatos de mulas, denominados atajos en la época, utilizando uno de ellos en cada viaje. Eran como se verá una inversión significativa de capital. Uno de los anexos muestra, con base a un avalúo, el modo de organización de una de estas empresas, que fue de la viuda de Juan Domingo Peredo, asociada en una compañía con Francisco Antonio de Ceballos, a fines del siglo XVIII.³⁷

Si las recuas propiedad de la compañía no eran suficientes para el transporte demandado y los compromisos eran mayores, existía en la Nueva España un sistema de "ahijados", que cooptaba arrieros propietarios de atajos de mulas, integrándolos en el traslado, bajo la responsabilidad de la compañía. Era un sistema satisfactorio para ambas partes, pues mientras unos conseguían trabajo, los otros cumplían sus compromisos de carga y traslado, en un mutuo acuerdo de confianza, necesario para la consecución de futuros transportes. Pedro de Vértiz, transportista de cualquier tipo de mercancía, operó siempre bajo este sistema.

En algún momento se asoció en el negocio del transporte con su primo Juan José de Oteiza, seguramente por el lado materno.³⁸ Al fallecer Pedro de Vértiz, queda como albacea testamentario su primo Juan José de Oteiza; pero la compañía formada por ambos sufre una estrepitosa quiebra y las numerosas posesiones tuvieron que responder y salir a remate en los inicios del siglo XIX, para satisfacer a los numerosos acreedores.³⁹

Los acreedores eran 421 individuos, si bien parece ser que la quiebra no llegó a más de dos millones de pesos.⁴⁰ Pero propició una gran inquietud en el mundo novohispano y generó otras quiebras; inclusive parece ser que causó interrupción en la correspondencia, escasez de libranzas y otras consecuencias que afectaban directamente a la circulación del dinero, y con ello a la economía novohispana.⁴¹

La quiebra de la casa conductora de caudales en México, titulada Oteiza y Vértiz, que estaba considerada como un banco de suma confianza y de muchas ventajas para el público, obstruyó el giro por algunos meses, no sólo por el capital que se desapareció y consiguiente perjuicio a sus legítimos dueños, sino todavía más por el que causó en la confianza pública. Y la arriería ha escaseado, por las enfermedades, por los embargos, y por el mal camino.⁴²

En el mundo novohispano era común la utilización de libranzas que funcionaban como letras de cambio con diversas variantes (Pérez Herrero, 1988). Estas libranzas y conocimientos se consideraban como plata en efectivo, y se depositaban en las empresas de transporte, fuera para endosarlas, adquirirlas o efectuar con ellas cualquier negociación. Después de la quiebra de la casa de Vértiz y Oteiza, los consulados de México y Veracruz acordaron que los daños y resultados de la falta de pago recayese exclusivamente en

quien había emitido las libranzas o conocimientos. Como la mayor responsabilidad recaía en el conductor que trasladaba las libranzas de uno a otro lado, así como las gruesas sumas de dinero que se entregaban para transportarlas a diversos lugares, los transportistas reconocidos proporcionasen fianzas, para respaldar estas cantidades (Quirós, 1966:198-200).

Era de fundamental importancia expresar en la emisión de las libranzas el nombre, apellido y vecindad del conductor, así como el día de partida, para evitar malos manejos de los pagadores como podía ser de los propios transportistas (Pérez Herrero, *op. cit.*:260).

Dada esta compleja problemática y un manejo no muy adecuado de las finanzas a fines del periodo colonial, se observa cómo surgen dos grandes empresas de transporte con nuevas características, para dar confianza al público y respaldar su operación. El transporte de dinero, ya fuera en efectivo o en libranzas, se sometió a condiciones de mayor formalización, con requisitos de trabajo y de seguridad más sofisticados.

Don Diego Fernández de Peredo, también conductor de caudales y avecindado en la Ciudad de México señalaba a este respecto que

el interés público, verdadero tesoro del Estado y que resulta en común de las respectivas particulares porciones, exige hoy tanto más la posible seguridad para los transportes de moneda, que demanda el comercio de este Reino y su correspondencia a la metrópoli, cuanto una triste experiencia ha desacreditado la confianza sobre la sola buena fe.⁴³

Por ello, continúa su negocio de transporte (establecido en 1796) sobre la base de asociarse con su primo, don Juan Manuel Fernández de Peredo, y con una fianza de 300 mil pesos que resulta de la hipoteca de todos sus bienes, así como el apoyo de doce fiadores de reconocido prestigio, comerciantes de amplio caudal, que otorgaban fianza cada uno de 25 mil pesos, y que avecindados en la capital novohispana eran Sebastián de Heras Soto, cónsul en ese momento del Tribunal del Consulado, Joseph Martínez Chávez, Francisco de Chabbarri, caballero de la Real Orden Española de Carlos III, el conde de la Cortina, Diego de Agreda, Manuel García Herreras, Pedro González de Noriega, Francisco Alonso de Terán, Manuel Ordóñez, Francisco López Diestro, Ignacio García Sáenz y Juan Marcos de Rada.

Las nuevas condiciones se basaban en fundar una compañía por seis años que conduciría todos los caudales que se le entregaran

hacia los puertos de Veracruz y Acapulco, cobrando de flete 28 reales por millar de plata y doce reales en millar de oro. Las recuas saldrían con prontitud, sin que excediera de un mes la salida de una con la siguiente. La compañía otorgaría los conocimientos correspondientes por triplicado, y con la firma de uno u otro de los socios. Garantizaba el envío, en efectivo o libranzas, bajo las condiciones que establecieran los remitentes.

Fernández de Peredo señalaba una gran experiencia en el negocio establecido por su tío o primo (Juan Domingo Fernández Peredo) desde hacía veintiocho años, y los suficientes conocimientos prácticos, si bien él se había iniciado en el giro de los caudales hasta 1796.⁴⁴ Tanto su primo, como el suegro de éste, don Juan Antonio Vázquez, habían sido conductores de plata.⁴⁵

Parece ser que el negocio de Fernández de Peredo fue por buen camino, y en 1807 amplió sus operaciones efectuando transporte de caudales hasta Guatemala, aún cuando era necesaria la notificación previa por parte del remitente, de las cantidades de plata que se iban a conducir.⁴⁶

La otra compañía que operó en términos similares a la de Fernández de Peredo fue la de Michaus y Uscola que se estableció también en 1804, debido a la necesidad de transporte de caudales particulares de una manera segura y confiable, a los puertos de Veracruz y Acapulco. Los socios eran Martín Ángel Michaus y Antonio de Uscola, aun cuando ya se encontraban desde antes en el comercio de azúcar y pieles (Kicza, *op. cit.*:91).

Desde antes, con la quiebra de la casa de Vértiz y Oteiza, el transporte de caudales de la Corona se quedó sin conductor, por lo que se hizo un nuevo remate para proporcionar el contrato, quedando con éste la compañía de Michaus y Uscola. Una de las condiciones establecidas era la obligación por parte de las autoridades de proporcionar escolta para la seguridad de la plata transportada.

De esta manera, a la compañía se le hizo fácil ampliar su giro aprovechando los viajes que tenía que realizar de cualquier manera, proporcionando también servicio a los particulares. Así, notifica sus servicios al público, a los consulados de México, Veracruz, Guadalajara y Guatemala y a los particulares, por medio de un anuncio en la *Gazeta de México*, y señalan: "con el objeto de que en toda la vasta comprensión de la jurisdicción mercantil, no se dude de la identidad de ella, ni de la solidez con la que se ha formado esta compañía."⁴⁷

Respondían por ella ocho fiadores, con 25 mil pesos cada uno; éstos eran Juan Bautista Fagoaga y Juan Fernando de Meoqui, de la

Ciudad de México; de Guanajuato, el conde de la Valenciana; de Zacatecas, Manuel de Retegui; y de Veracruz, Tomás Murphy, Pedro Miguel de Echeverría, Ángel González y Joseph Gutiérrez de Cubas. La compañía tenía apoderados tanto en Veracruz como en Acapulco y fungía en el primero como tal don Ángel González, mientras que Juan Sánchez de Movellán lo era para Acapulco.

Por su parte, Michaus y Uscola proporcionaban como respaldo 100 mil pesos, lo que daba un total de 300 mil pesos, para responder al público de los accidentes que pudieran sobrevenir en el transporte. Respecto al flete, las condiciones de operación eran con base a las vigentes con las que funcionaban los otros conductores novohispanos, pues se cobraban 28 reales por cada mil pesos de plata, y doce reales por cada mil pesos de oro. Quedaba abierto a cualquier individuo, fuera de la Ciudad de México o de cualquier otro lugar, enviar tanto libranzas como plata, con la seguridad de un buen resguardo.

Nuevos elementos funcionaban para proporcionar una atención más esmerada, como establecer una regularidad mensual en las salidas, en los inicios de cada mes, y en caso necesario con una mayor frecuencia, con conocimientos duplicados o triplicados según se solicitaran, y con tres días de plazo para recoger los caudales en el puerto de Veracruz, cesando allí la responsabilidad. Con respecto al puerto de Acapulco, dada la nula seguridad de las casas que habitaban los comerciantes a su arribo, la compañía pedía que los caudales se recogiesen a la brevedad posible, atentos a la llegada de los comerciantes de Manila y México.

La empresa de transportes, denominada entonces "casa de conductas", estaba situada en la calle de Juan Manuel núm. 11, en la Ciudad de México,⁴⁸ mientras que la de don Diego Fernández de Peredo se ubicaba en la calle de San Bernardo núm. 5, en dicha ciudad.⁴⁹

La sociedad de Michaus y Uscola duró apenas un par de años, pues Uscola se retiró del negocio, quedando exclusivamente en él Miguel Ángel Michaus, bajo las condiciones establecidas originalmente,⁵⁰ y se tiene noticia de que cuando menos hasta 1823 continuaba ahí (Kicza, *op. cit.*:91).

Se concluye este apartado, con el conocimiento de los grandes empresarios de transporte novohispanos, los que si bien manejaban el transporte de carga en cualquier giro, era manifiesta la preferencia en el transporte de caudales, seguramente porque les generaba más dividendos y era más redituable. Se observa de qué manera, en los inicios del siglo XIX, las condiciones de operación se modifican y se establecen más requisitos para garantizar un ma-

nejo mercantil más transparente y eficaz. Queda claro también que estas casas de conducta funcionaban como bancos, ya que eran las centrales de donde partía tanto la plata como las libranzas y, por lo visto, efectuándose en ellas muchas operaciones de crédito.

Lazos familiares y sociales entre arrieros

En este apartado se ve de qué manera funcionaban los vínculos sociales en la arriería; cómo operaba, en el parentesco cercano de padres a hijos, tanto menores como adultos, como a nivel de familia extensa y del establecimiento de relaciones artificiales, como era el ser ahijado y las recomendaciones o "conocimientos", para establecer un mayor grado de seguridad y credibilidad, en una sociedad evidentemente patriarcal.

La familia jugó un papel importante en el desarrollo de este oficio. En otro estudio se ha observado que la participación en la arriería se iniciaba desde los doce años, en un proceso temprano de aprendizaje del oficio (Suárez, *op. cit.*:120). Padres e hijos trabajaban en la misma empresa y seguramente se continuaba en este trabajo por varias generaciones. Se señala que "el oficio de arriero era transmitido de padres a hijos, de generación en generación se iba prolongado el oficio" (Ruiz, *op. cit.*:20-21). Los hijos menores se iniciaban en la arriería en tareas muy concretas como podía ser cargar y descargar o llevar a pastar a las mulas; conforme se aprendían los gajes del oficio y se iba adquiriendo una mayor responsabilidad, las tareas eran más complejas, hasta hacerse responsable del manejo de una recua, esto es, llegar al cargo de mayordomo, y con el tiempo adquirir y heredar los animales.

Si bien los registros analizados no proveen mucha información acerca de estas relaciones, se puede deducir que en varios de los casos se da la relación de que el padre sea el propietario de la recua y el hijo funja como mayordomo. Seguramente más miembros de la familia e hijos de menor edad participaban colaborando en los diversos oficios necesarios de la organización de la recua.

Podemos mencionar algunos nombres de arrieros emparentados que participaban en la misma empresa.⁵¹ Tal es caso de Antonio Abundis, de Chilcautla, Ixmiquilpan, quien trabajaba como mayordomo de su padre Don Francisco Abundis. De Francisco

Dorantes de San Juan del Río, quien de la misma manera trabajaba bajo las órdenes de su padre, don Aniceto Dorantes. El caso de Anselmo de Ávila, proveniente del Rancho del Monte de Santa Inés, dueño de la recua. En Huichapan, por supuesto, aparecen varias familias cuyos hijos son los mayordomos de las recuas; tal es el caso de los Anaya, García Zea, Rillo, Suárez, etcétera. Por ejemplo, en el caso de Don Isidro Rivera, dueño de recua, dos de sus hijos, Isidro y José, trabajaban como mayordomos en un par de recuas de su propiedad, llevando mercancía a lugares tan lejanos como Rosario, Chihuahua, Saltillo, Coahuila y San Carlos de Santander.

Éstos son casos donde el parentesco es directo o muy cercano, padre-hijo, primos. Pero también se observa una relación existente en la arriería de familias más extensas que seguramente traían el oficio por herencia y que por varias generaciones habían ido extendiendo las ramas. Sobre todo en la población de Huichapan o en los alrededores de ella aparecen apellidos que se repiten y que seguramente de una u otra manera se encuentran emparentados. Como ejemplos se tienen a varias familias Anaya, relacionadas lo más probable con otras tantas Santos de Anaya, un par de Basurto, los Callejas y los Rillo, así como los Villagrán.

Seguramente varios hermanos y tal vez tíos integraban la numerosa familia de los Santos de Anaya. Así, tenemos a José Manuel, a Juan José, a Mariano, a Vicente y a José Antonio. El manejo de sus recuas es diverso, bien podía ser que tuvieran dos o más recuas en cuyo caso aparecen diversos mayordomos, como en el caso de Mariano Santos de Anaya a cuyo servicio se encontraban como mayordomos Pedro García, Pedro Garasa y Juan Ignacio Rosas o José Manuel Santos de Anaya cuyo mayordomo era Carlos Bárcena, o en el caso de Vicente Santos de Anaya donde él podía efectuar un viaje, si bien también contrató como mayordomo a José Antonio García. En el caso de José Antonio Santos de Anaya él mismo realizó los viajes con sus animales. En estos ejemplos queda claro la complejidad en el manejo de las recuas; ello responde seguramente a la posición económica del individuo, donde dependía el número de bestias que tuviera y la manera de organizarse para trabajarlas. Pero lo que hay que destacar es que en el caso de familias extensas dedicadas a la arriería, seguramente unas y otras se ayudaban, contratándose entre sí para algún viaje con exceso de cargamento, avisándose las posibilidades existentes de transporte de carga, con vinculaciones como compadrazgos y ahijados, y otorgando conocimientos o confianzas.

El ser ahijado en la organización de la arriería era importante. Posiblemente éstos entraban como aprendices en los viajes, y con el tiempo y teniendo capacidad de hacerse de unos cuantos animales aseguraban trabajo; pues el padrino se los proporcionaba cuando recibía mayor carga a transportar de lo que era su capacidad. En los registros aparecen algunos ahijados por parte de "fulano de tal", lo que indica que con ello completaban la recua para transportar la mercancía.

Este sistema funcionaba también para los grandes empresarios del transporte, como fue el caso de Pedro de Vértiz quien, apadrinando a numerosos arrieros, se apoyaba en ellos para completar el transporte de una carga mayor a la disponibilidad de sus recuas. Era a todas luces conveniente, pues de esta manera se cumplía con la responsabilidad contraída para el transporte de mercancías, cuyas cantidades eran oscilantes; por otra parte se proporcionaba trabajo a arrieros con menores posibilidades económicas o de escaso capital. Podemos decir que este sistema era una especie de subcontratación, conveniente a todas las partes.

Otro punto importante a resaltar en estos registros es la importancia del conocimiento o referencia de apoyo y recomendación. En muchas ocasiones y por haber efectuado muchos viajes, los arrieros se daban a conocer por sí mismos y se recomendaban solos, pero en otros casos hacía falta el apoyo de un sujeto reconocido que los avalara en sus viajes. Si bien la sociedad colonial era todavía pequeña, era importante saber en quién se depositaba la confianza para el acarreo de la carga. Había que garantizar que llegara completa e íntegra y procurar que no sufriera perjuicios en los caminos. El oficio de arriero permitía que se cometieran robos, que se mermara la mercancía, en fin que se cometieran una serie de fraudes que al parecer eran usuales.

Por cuanto se ha observado en muchos arrieros la reprehensible conducta y mala fe en la conducción y entrega de los efectos que transportan a esta ciudad, ya sacando cacao, canela y licores para venderlos, y ya también alijando los tercios por fines torcidos, rebatiendo o apretando los aros de los barriles, haciendo pequeños agujeros para sacar el licor, mezclando arena o tierra en el cacao, poniéndolo a orillas de los ríos y lagunas, o rociando los tercios con agua para aumentar su peso con grave riesgo de corrupción, en que puede peligrar la salud del público o intereses del dueño.⁵²

Un arriero conocido o con referencia garantizaba más que un arriero totalmente ajeno. Este manejo nos aproxima a observar una nueva especialización del oficio.

Inclusive este respaldo o reconocimiento era explícito, se encontraba redactado en las Ordenanzas de Bilbao, y la Guía de Negociantes de José Ma. Quirós (*Op. cit.*:171) lo retoma:

Cuando a cualquiera comisionista se le encargue la compra de algunos géneros o mercancías para conducirse por tierra, será de su obligación alquilar las mulas o carros que se necesitan para su remisión, interviniendo uno de los corredores de arrieros, si los hubiere en aquel lugar, para que si el conductor cometiere algún fraude, queden asegurados los efectos que conduzcan respecto a las fianzas que tienen dadas los expresados corredores para estos casos.

Si no hubiere corredores de arrieros en el paraje en que se despachen las cargas, tomará el comisionista conocimiento, y si fuere necesario, fianza del conductor como está en la práctica, para no exponerse a las resultas que puedan acaecer si no se cumple con la entrega de los efectos en los términos que se haya ajustado.

Esta referencia o aval era proporcionada por los corredores, individuos con el suficiente conocimiento sobre comercio y transporte que conocían estas recomendaciones pues éste era su oficio. Intervenían en los contratos que se hacían, bien de adquisición de mercancías o de transporte, a cambio de una gratificación. El ser corredor significaba tener un nombramiento y estar sancionado por el Consulado de Comerciantes respectivo; en algunas ocasiones estos sujetos depositaban una fianza para mayor seguridad en el comercio. Su pago se hacía sobre un porcentaje de lo contratado que era proporcionado por ambas partes. Sin embargo, no era forzoso contratar el transporte por medio de corredor, y la contratación podía ser libre, aunque el hecho de que lo hubiera proporcionaba una garantía (*Ib.*:203-206).

En los casos que nos ocupan sobre el transporte contratado por el Real Estanco del Tabaco, el conocimiento era un requisito; muchos de los registros no contemplan una recomendación concreta y se mencionan simplemente como "conocidos", esto es el arriero por su propia recomendación. En ocasiones se establece su referencia por haber transportado tabaco, lo que les había abierto la puerta.

Otros casos sí refieren conocimiento, el que se puede clasificar en varias categorías: el conocimiento dado por corredores como eran Arciniega, corredor de la Aduana; Ignacio Campa, corredor del Comercio; Nicolás Guerrero, corredor de la Aduana; Mariano García y José Ignacio Rodríguez también de la Aduana; Mariano García, pero suficientemente reconocidos por otros dueños de rena, como podía ser la casa de Pedro de Vértiz o de la señora condesa de San Matheo o de José María Rillo. Las recomendaciones también provenían de empleados públicos, bien del propio Estanco o de otras dependencias, como el aval del propio director o del administrador de Río Verde, o del Director de la Pólvora o por ser conductor de platas de algunos reales mineros. La última recomendación se encontraba dada por negociantes o dueños de casas comerciales que eran reconocidas. Tales son los casos del señor Acha, don Domingo Duarte, de los azucareros Pedro Flores y Gabriel de Yermo, de Lucas Olguín de la Alcaicería, de Santiago García, Juan Gómez, Manuel Gutiérrez de Terán, Tomás Ibarrola, Martín de Iturralde, señor Lanzagorta, don Domingo Llanos del Portal de las Flores, la casa de Villagrán, Francisco Alonso de Terán, etc., todos ellos comerciantes mencionados en numerosas ocasiones.

Como epílogo a este apartado podemos señalar la importancia que jugaron en la arriería las relaciones sociales, para estructurar el oficio. Desde los vínculos cercanos, donde la familia como unidad apoya el desempeño del trabajo, y que se sigue otorgando a través de la familia extensa. Labor hereditaria en muchas ocasiones, su aprendizaje se efectuaba con base a la experiencia. Se describe el importante papel que jugó el compadrazgo, como elemento de apoyo y ordenador del oficio. Como corolario se observa lo necesarias que fueron las recomendaciones o conocimientos —equivalentes a las actuales cartas de recomendación— para el desempeño de este trabajo; necesarias ante cualquier instancia, lo que nos habla que a fines del siglo XVIII la sociedad colonial era más compleja.

¹ "Estado en que se hallaba la jurisdicción de Zamora en el año de 1789", en: introducción y notas de Heriberto Moreno García, *Relaciones*, vol. I, núm. 1, invierno de 1980:91-127.

² Noticias estadísticas de la Intendencia de Veracruz", en: Enrique Florescano e Isabel Gil, *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del centro, sudeste y sur*, SEP/INAH, México, 1976. Ernesto Lemoiné V., 1962:461-527.

³ "Noticias estadísticas de la Intendencia de Veracruz":101-102.

⁴ *Id.*

⁵ En este caso la población dedicada al oficio se encuentra aproximadamente en un 2.1%.

⁶ "Noticias geográficas, políticas, militares, de la real hacienda, comercio, agricultura, minería y artes de la provincia de Guadalajara, reino de la Nueva Galicia", en: Enrique Florescano e Isabel Gil Sánchez, *Descripciones económicas de Nueva España. Provincias del centro, sudeste y sur*, 1766-1827:124-131.

⁷ Para una población total de 123 845 individuos. Alejo García Conde, "Resultado general de las noticias que pide el Real Tribunal del Consulado de Veracruz, pertenecientes al gobierno político, militar e intendencia de las provincias de Sonora y Sinaloa, sacado de los catálogos particulares que han formado y remitido subdelegados y comandantes, que originales quedan archivados, 1805", en: Enrique Florescano e Isabel Gil, *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del norte*, 1790-1814:137, 149.

⁸ "Noticias estadísticas de la provincia de Zacatecas (1804-1806)", en: Enrique Florescano e Isabel Gil, *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del norte*, 1790-1814:129.

⁹ El texamanil es una tira delgada de madera de oyamel o abeto que se emplea para techar las casas, colocándolas como las tejas. Francisco J. Santamaría, *Diccionario de mejicanismos*, Porrúa, México, 1974:1022.

¹⁰ AGN, Subdelegados, vol. 34, exp. 8, f. 64-65, Informe del cura de Huejotzingo, 1752.

¹¹ AGN, Historia, caja 578-B, exp. 1, f. 66-80v., 1792.

¹² AGN, AHH, "Asiento de arrieros", vol. 107, exp. 4, 36 fojas.

¹³ "Noticias estadísticas de la provincia de Zacatecas (1804-1806)", en: Enrique Florescano e Isabel Gil, *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del norte*, 1790-1814:129.

¹⁴ *Nueva relación que contiene los viajes de Tomás Gage de la Nueva España*, Guatemala, C.A., 1946:125. "El puerto de Tecoahtepeque es el mejor de todos ellos para la pesca, y así encontrábamos a veces en el camino a recuas de ochenta y cien mulas cargadas de pescado salado para Guajaca, Puebla y México".

¹⁵ Bernardo Bonavía, "Lista o noticia de las jurisdicciones o partidos de la comprensión de la Nueva Viscaya, su capital la ciudad de Durango, con distinción de pueblos, haciendas, ranchos y número de almas que compone cada jurisdicción según las mejores noticias que se han podido adquirir en virtud de repetidas órdenes expedidas al efecto. Año de 1803", en: Enrique Florescano e Isabel Gil, 1976a:94.

¹⁶ AGN, AHH, vol. 107, exp. 4.

¹⁷ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

¹⁸ AGN, AHH, vol. 107, exp. 4.

¹⁹ El "polvo exquisito" era un rapé que se manufacturaba en la Ciudad de México.

²⁰ AGN, Historia, caja 578-B, exp. 1, f. 122-129v., Xilotepec, febrero 12 de 1794.

²¹ Silvio Zavala, *Ordenanzas del trabajo, siglos XVI y XVII*:236. Ordenanzas para que la visita de los carros y carretas que fueren a las minas de los Zacatecas y Guanajuato se visiten en el pueblo de San Juan del Río, 9 de septiembre de 1580. Cfr. también, p. 251.

²² Nicolás de Lafora, *Relación del viaje que hizo a los presidios internos situados en la frontera de la América Septentrional, perteneciente al Rey de España*, con un liminar bibliográfico y acotaciones por Vito Alessio Robles, Editorial Pedro Robredo, México, 1939:39. AGI, Indiferente general, leg. 107, f. 93v. Fr. Juan Agustín de Morfi, *Viaje de indios y diario del Nuevo México*, noticia bibliográfica y acotaciones por Vito Alessio Robles, Bibliófilos Mexicanos, 1935:46-47.

²³ AGN, AHH, vol. 107, exp. 4.

²⁴ AGN, Historia, vol. 72, exp. 6, f. 1, 1791.

²⁵ AGN, Tabaco, vol. 345, s/exp., s/f.

²⁶ AGN, Consulado, vol. 7, f. 125-126v.

²⁷ Aparejar las mulas significa prepararlas o disponerlas con los arcos necesarios.

²⁸ El ser alférez era un cargo militar, posiblemente honorífico.

²⁹ Tenía dos hermanos arrieros: Manuel y José María Hidalgo. Ezequiel Chávez, *Hidalgo*, Jus, México, 1962:14-15.

³⁰ Véanse sus nombres en el apéndice II.

³¹ AGN, AHH, vol. 107, exp. 4, 36 fojas.

³² AGN, Tabaco, vol. 345, s/foliar.

³³ *Gazeta de México*, t. XII, núm. 5, 18 de febrero de 1804:44.

³⁴ *Gazeta de México*, t. XII, núm. 14, 30 de junio de 1804:116.

³⁵ *Gazeta de México*, t. XII, núm. 10, 2 de mayo de 1804:80.

³⁶ *Instrucción del virrey Marqués de Croix que deja a su sucesor Antonio María Bucareli*, prólogo y notas de Norman F. Martin, Jus, México, 1960:100.

³⁷ AGN, Consulado, vol. 7, s/foliar.

³⁸ AGN, AHH, caja 222, exp. 2, s/f.

³⁹ *Gazeta de México*, t. XI, núm. 17, 10 de septiembre de 1802:133-134.

⁴⁰ *Gazeta de México*, t. XII, núm. 82, 8 de noviembre de 1806:676.

⁴¹ Masae H. Sugawara, *La deuda pública en España y la economía novohispana, 1804-1809*, prólogo, bibliografía y selección de documentos, col. Científica, núm. 28, Fuentes, INAHSEP, México, 1976:33. Carta firmada por el marqués de Santa Cruz de Iguaño. Ignacio Iglesias Pablo, desde la Ciudad de México contra contra la consolidación de vidas reales.

⁴² Vera-Cruz, 19 de febrero de 1803. Joseph Donato de Austria, en: Manuel Lerdo de Tejada, *Comercio exterior de México desde la Conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, 1967.

⁴³ *Gazeta de México*, t. XII, núm. 5, 18 de febrero de 1804:39.

⁴⁴ *Ib.*:38-39.

⁴⁵ UIA, AC. 2.1.2. f. 18v. AGN, Consulado, vol. 7, f. 6. John E. Kicza, *Empresarios coloniales*:91. Suárez, "Los arrieros novohispanos":88-89.

⁴⁶ *Gazeta de México*, t. XIV, núm. 54, 1 de julio de 1807:434.

⁴⁷ *Gazeta de México*, t. XII, núm. 5, 28 de enero de 1804:30.

⁴⁸ *Gazeta de México*, t. XII, núm. 4, 28 de enero de 1804:29-32.

⁴⁹ *Gazeta de México*, t. XIV, núm. 54, 1o. de julio de 1807:434.

⁵⁰ *Diario de México*, t. I, núm. 81, 20 de diciembre de 1805:353.

⁵¹ AGN, AHH, vol. 107, exp. 4.

⁵² "Reglamento dispuesto por la Junta de Gobierno del Real Consulado de esta capital (Guadalajara) para que provisionalmente, y en el interín lo apruebe lo que fuere de su real agrado, lo observen, guarden y cumplan los arrieros y mercaderes en los contratos de fletamentos...", en: Serrera, 1977a:405.

Conclusiones

Si bien los estudios de historia colonial aducen generalmente un transporte de carga ineficiente debido a un clima severo, una topografía difícil, pobreza de caminos pavimentados y falta de vías acuáticas —lo que repercute en un alto costo del flete— a fines del período colonial existió un transporte intensivo y muy organizado que accedió, a pesar de los diversos accidentes en el terreno, a los lugares más difíciles.

Ha sido la comparación de un transporte que se dio en términos diferentes por las condiciones específicas de diversos países, lo que ha llevado a plantear el transporte novohispano como ineficiente. Pero analizando el problema desde una perspectiva interna, observamos que si bien en una variada y amplia gama de matices, la arriería fue funcional a las necesidades que demandaba la colonia novohispana.

El territorio de la Nueva España no era una serie de regiones autárquicas, aisladas, sin conexión unas con otras. Se encontraban articuladas y sus diversos productos circulaban de una comarca a otra. No negamos las distorsiones que ostentaba el comercio de mercancías, manejado por una serie de comerciantes con el poder económico y la distribución en una cadena de intermediarios esparcidos en el territorio, lo que le dio características específicas; pero bajo este esquema, la arriería novohispana fue eficiente, y permitió a estos mercaderes la distribución de diversos tipos de mercancías, tanto nativas como de importación.

El problema a la fecha en la historiografía novohispana es la falta de estudios concretos sobre la distribución de mercancía o sobre el transporte. Ello podría arrojar luz sobre la conformación del mercado.

Para fines del siglo XVIII el comercio a larga distancia no se dio en exclusiva en artículos de alto valor por unidad. Se puede ejemplificar con los diversos textiles confeccionados en la propia Nueva España, cuyo bajo valor les permitía extender su mercado incluso hasta Sonora y Durango, provenientes del centro o del occidente del virreinato, o con los puros y cigarros, cuyo costo era

de medio real por caja y su distribución abarcaba a todo el virreinato y a las provincias internas.

Respecto a la baja intensidad de las importaciones, se sabe que los efectos europeos y de China llegaban a los lugares más alejados y su contraparte permite la idea de un mercado de productos nativos más desarrollado que articuló entre sí a las diversas regiones de la Nueva España.

Con respecto a la organización de la arriería se observa que intervienen especializaciones distintas: el "aviador" se encargaba de la carga y descarga de las mulas, el "sabanero" era el responsable de su alimento, el "atajador" controlaba que las mulas no se desperdigan y caminaran juntas y, finalmente, el "mayordomo" supervisaba el conjunto del trabajo en la recua. Se puede concluir de esta revisión minuciosa de la organización del trabajo en la arriería, que a fines del siglo XVIII e inicios del siglo XIX, este oficio se caracterizaba por una serie de especificidades y especializaciones que surgían de la propia naturaleza y complejidad del trabajo que implicaba el recorrer con 30 o más animales, por meses, grandes distancias. Recorrer con muchos animales y cargas valiosas o delicadas por tantos días regiones tan diversas, con condiciones geográficas y climatológicas tan disímiles, implicaba una verdadera sistematización y organización del trabajo, para que ni la carga, ni los animales, ni los mismos hombres sufrieran daño. De ahí que surgieran una serie de responsabilidades específicas y una división del trabajo interna entre los arrieros encargados de una recua.

Se pudo observar que las recuas tenían un número cambiante de mulas, impuesto por las cantidades necesarias de mercancías a trasladar. Eran importantes los vínculos que los arrieros tenían establecidos sólidamente en los diversos pueblos, para dejar en descanso a ciertos animales o completar una remuda para trasladar más mercancía.

El análisis permitió comprender de qué manera adquirían sus animales los grandes y medianos empresarios del transporte, ya fuera por compra o simplemente trasladándolas de sus propiedades donde ellos mismos las criaban. Con respecto a la población de menos recursos se vio la importancia del sistema de repartimiento; que era la manera como los muchos habitantes del medio rural adquirían sus animales.

Este repartimiento presenta problemas de interpretación. Por un lado se puede hablar de un sistema compulsivo que obligaba a los habitantes de algunas regiones a "vender" y "comprar" de manera forzada ciertos productos; la otra cara de la moneda muestra que era una posibilidad de acceso de la gente de escasos recursos

a diversas mercancías, sería comparable a un sistema de crédito por medio del cual la población rural aseguraba tanto la venta de sus cosechas, como la adquisición de diversos tipos de productos como mulas o burros de transporte o ropa para su vestimenta. No se niega que las condiciones de su operación fueron en su desventaja, pero si se observan los sistemas de crédito actuales se puede entender la operación de este sistema, es decir, que ahora se vive en un sistema donde, en cierta manera, existe una compulsión real para que nos endeudemos y paguemos por lustros y décadas nuestras deudas, aunque desde luego no es obligatorio y las tasas de interés son menos usureras que de aquellas prácticas del siglo XVIII.*

Vinculado con el transporte estaba el empaque, que para fines del siglo XVIII se había convertido en una industria. Este empaque requería una serie de insumos especiales (cajas, barriles, petacas, canastos, entre otros) para realizarlo adecuadamente y transportar la mercancía con una garantía de seguridad.

En ese sentido, y también con referencia a todos los aparejos necesarios, el transporte de carga con mulas tuvo un cierto efecto de arrastre económico e impulsó en la Nueva España los ramos del trabajo de jarciería, cestería, curtiduría, talabartería, textiles burdos, carpintería y herrería.

Al tratar de dar una perspectiva integral del transporte a fines del siglo XVIII se intentó una cuantificación de las mulas que circulaban por la Nueva España, que en cálculos moderados fue de 250 mil animales y en cálculos amplios de 400 mil. También se llegó a la conclusión de que por número de habitante era mayor el número de mulas en la Nueva España que en la metrópoli, y que la cantidad de carga movilizada anualmente en un sólo viaje se encontraba en un rango de 37 500 a 60 mil toneladas, lo que significa el traslado anual de 6.25 a 10 kilogramos por habitante.

Calculando, a partir del número total de mulas, recuas integradas por veinticinco mulas, tenemos la organización de 16 mil recuas. Si cada recua era manejada por cuatro o cinco individuos, nos proporciona un total de 64 mil a 80 mil personas ocupadas en el sector del transporte de carga con mulas. Por lo tanto, entre un 1% y un 1.3% de la población se encontraba dedicada a esta profesión.

Esta investigación dio una perspectiva general de cómo y en qué términos se daban los contratos de transporte. La serie de requisitos establecidos por las autoridades para garantizar de la mejor

* Agradezco al doctor Ruggiero Romero sus comentarios al respecto.

manera las operaciones, vitales para la buena marcha del comercio. Igualmente se pudieron ver los engaños y fraudes que permitía el negocio, así como las alternativas de contratación. Existía una serie de formalidades y condiciones establecidas implícita o explícitamente por el Estado, que normaban el tráfico y un sistema organizado que intentó minimizar los fraudes o engaños, y en cambio agilizar el comercio.

Los arrieros si bien tenían una amplia libertad en la elección de sus compromisos de transporte, cosa que subrayaba con insistencia la Corona, en realidad las autoridades intervinieron en el ramo del transporte en más de una ocasión, por medio de los embargos de mulas. Con ello obligaban a los arrieros a que transportaran mercancías que eran vitales para los intereses del Estado o de la oligarquía cercana a las autoridades.

Por ejemplo, el interés estatal en la venta ininterrumpida de cigarros, llevó a las autoridades en 1795, a exigir a los arrieros el transporte forzado en beneficio del Estanco del Tabaco. Las factorías y administraciones del Estanco se encontraban totalmente desabastecidas de insumos, y los arrieros se negaban a efectuar el transporte. Ese año hubo epizootia, sequía de aguajes, escasez de pastos y gran mortandad de mulas, pero el Estado coaccionó a los arrieros a transportar los cigarros, aunque perdiesen sus mulas en los caminos por falta de agua y pastos.

Se puede ver con ello cómo la economía novohispana era regulada por el Estado, que en muchas ocasiones intervino en la fijación de los precios (como fue el caso del tabaco, no así del transporte), o se expresó en multitud de ocasiones por medio de estímulos o restricciones a las diversas actividades económicas.

En este estudio se partió del tabaco y los cigarros para analizar su red de distribución. Se pudo observar que existía un sistema que articulaba a la Nueva España con la región productora de tabaco de Córdoba y Orizaba. Este sistema abastecía a todo el territorio a través de las diversas administraciones, factorías y fábricas establecidas estratégicamente para una distribución funcional.

Con respecto a una de las preguntas que se hizo al inicio de este estudio, y en contra de la aseveración de que la geografía y los malos caminos presentaban obstáculos insalvables, la extensa red de transporte que se pudo observar a partir de la distribución del tabaco, muestra que las regiones quedaron articuladas en una red muy tupida. Los arrieros del Estanco llegaron hasta los lugares más recónditos, por lo tanto no se puede hablar, cuando menos para este producto, de aislamiento.

El costo del transporte se encontraba considerado dentro de los gastos del Estanco y tal parece que no fue una carga grave; la adquisición de las cosechas como la venta de productos del tabaco al público consumidor funcionaba por precios fijos o una tarifa establecida; sin embargo, ello permitió un negocio con utilidades crecientes durante el transcurso de la vida de la Renta como monopolio colonial, ya que la ganancia tenía un promedio del 50% sobre los ingresos totales.

Si hubiera habido incapacidad en la distribución los tabacos se hubieran quedado almacenados. Eso significa que en la Nueva España de la segunda mitad del siglo XVIII existía un transporte eficaz y expedito que permitió la distribución de la producción y de los insumos que le eran necesarios a la Renta del tabaco. No sólo eso, el transporte novohispano tuvo la capacidad de responder a una demanda creciente que sextuplicó los ingresos del Estanco en un lapso de 45 años. Eso significa que, necesariamente, hubo un incremento notable en la distribución. El movimiento de al menos 30 mil mulas en sólo la distribución del tabaco y sus insumos, nos habla de ello.

El Real Estanco del Tabaco fue un negocio muy redituable para la Corona Española. El ingreso total promedio anual del Estanco fue de seis millones de pesos, que en los inicios del siglo XIX llegó a elevarse a más de nueve millones. Si se compara con la producción total anual promedio de las minas de plata novohispana, que se calculan en 22 millones de pesos, el negocio que hacía la Corona con el tabaco no era nada despreciable. Este monopolio generó un gran movimiento, tanto de circulante como de mercancía en la segunda mitad del siglo XVIII y en los inicios del XIX. Los seis y pico millones promedio que generaba el Estanco resultan una parte importante en el sector económico colonial.

De lo anterior se concluye que resultó existir una amplia red de distribución de tabaco, que de hecho abarcó la mayor parte del territorio novohispano. La intrincada geografía, por lo tanto, no fue un obstáculo insalvable para el transporte de carga a lomo de mula. Estos animales pudieron llegar a los lugares más recónditos. Otra cosa fue que, dadas las características intrínsecas de este transporte, no fue lo más veloz y expedito. De cualquier manera, para su tiempo, las mulas novohispanas fueron eficaces para efectuar el transporte de carga y resolvieron el problema de la distribución de la mercancía.

Por lo que respecta a la pregunta de si era posible calcular el costo de los fletes, se puede contestar afirmativamente, por lo me

nos en lo que respecta al costo de los fletes de los productos que distribuyó el Real Estanco del Tabaco.

Por otra parte, resultó evidente que para el cálculo del costo de los fletes se tienen que considerar muchos factores: las distancias a vencer y los accidentes geográficos, el clima de la región, la estación del año, los riesgos que implicaban ciertos caminos, como también los peligros que significaba el traslado de cierta mercancía. Igualmente influía en el costo del transporte el peso de la carga, el tipo de carga (si era piedra mineral informe o azogue líquido, por ejemplo), su volumen y las cantidades a transportar. La forma de contratar, oral o por medio de contrato escrito, también alteraba el precio, así como si se trataba de viaje de ida o retorno de la recua.

Una conclusión de este estudio es que el costo de los fletes no era fijo, tanto desde la perspectiva de la larga duración como visto en un año calendárico. Lluvia, sequía y otros elementos naturales propiciaban el alza de los fletes y los precios variaban a lo largo del año. De la misma manera, en el largo plazo, los precios se veían afectados sin que todavía se pueda determinar las variables que intervinieron.

Con respecto a los costos vinculados al transporte del tabaco y los insumos necesarios para la manufactura de puros y cigarros en 1800, encontramos un patrón de costos de fletes congruente según las regiones. Más elevado según la dificultad de acceso a ciertos lugares; y también en estrecha relación a la distancia. Así, encontramos que el costo tonelada-kilómetro a Rosario, en la Intendencia de Sinaloa, era de 14.40 granos, mientras que en la provincia de Coahuila llevar mercancía a Saltillo significaba 12.38 granos por tonelada-kilómetro, 12.09 granos a Parras y 15.45 granos a Monclova. El costo para Monterrey, en el Nuevo Reino de León, fue de 15.74 granos.

El promedio de los costos del flete novohispano por ton/km para 1800 fue de 11.85 granos, esto es, casi un real. No hay que olvidar que los precios pueden hasta triplicarse ante una situación de crisis en el transporte. Nuestro resultado de costos de flete para 1800, en comparación con otros años, manifiesta una tendencia al alza. Fue un año caro para transportar el tabaco y los insumos del Real Estanco.

Como resultado del análisis de la documentación de la época, también hemos constatado que los habitantes de infinidad de pueblos se dedicaban, como parte integrante de su modo de vida, a la arriería. Se observaron poblaciones ubicadas en diferentes puntos que, con sus diversas producciones, en mayor o menor grado,

ejercían este oficio; de manera general se puede afirmar que en todos los pueblos novohispanos se practicaba, tanto por la necesidad de sacar los propios frutos como para abastecer a la población. Es decir, la población rural combinaba el trabajo agrícola, artesanal o minero, con la arriería.

En estos pueblos, el transporte formaba parte de la distribución de los excedentes. La producción local la trasladaban los habitantes de estos pueblos a ciertos lugares, donde se canalizarían para su distribución, manufactura o reventa. Era un tránsito de corta distancia y de pequeña escala que se aprovechaba al mismo tiempo para el abastecimiento de los propios poblados.

La existencia de este mundo rural, en el que mucha gente ejercía temporalmente la arriería, sin embargo, no se trataba de una sociedad campesina simple, y con economías regionales totalmente aisladas; por otro lado, se pudieron observar poblaciones más especializadas en el transporte, es decir, pueblos de arrieros. Fueron poblaciones que se situaron tácticamente, cercanas a las grandes rutas; estaban ubicadas en lugares con pastos abundantes, agua y facilidades para el sustento de los animales. Algunos se encontraban cerca de los caminos reales, pues de esta manera era más fácil la carga y reparto de las diversas producciones. El movimiento continuo que se generaba en estos lugares alimentaba su prosperidad, de tal manera que muchos de ellos fueron pueblos donde se dio un comercio intenso y, por lo mismo, una mayor circulación de dinero.

La población que destacó fue Huichapan, en la jurisdicción de Jilotepec. Otras poblaciones de la región circundante también se dedicaban predominantemente a la arriería, como San Juan del Río y San Jerónimo Aculco. Esa zona cercana a la ciudad de Querétaro, era paso obligado para ir hacia el norte o el occidente, o sea estaba en una ruta del tránsito de larga distancia que se realizaba en la Nueva España.

En conclusión, existía un tráfico meramente estacional, limitado a ciertos periodos del año, en ocasiones con destinos a cortas o medias distancias; también se manifiesta un transporte más especializado que se proporcionaba en cualquier época del año; asimismo, ese transporte funcionaba como columna vertebral al articular a la mayoría de poblaciones novohispanas. Quién controlaba esas rutas y se beneficiaba con esa infraestructura es una pregunta que aún queda sin responder. Pudieran ser los grandes comerciantes que con ello controlaban el intercambio regional de determinadas mercancías; o el Estado que, como en el caso estudiado de la distribución del tabaco, pudo aprovechar esa infraes-

estructura para colocar los cigarros en todo el territorio novohispano y llegar hasta los lugares más apartados. Posteriores investigaciones deberán arrojar luz sobre estos problemas.

Un resultado importante de esta investigación es que la mayoría de los arrieros no radicaron en la Ciudad de México, sino en pueblos menores. Esto se comprende por el costo de la vida más elevado en la urbe, en comparación a otros espacios, además de presentar dificultad la consecución de lugares adecuados para la manutención de las mulas.

Al estudiar a los arrieros que distribuyeron los productos del Estanco del Tabaco, se pudo observar que muchos de ellos se ocupaban la mayor parte del año en los viajes que realizaban, y que no solamente transportaban un tipo de carga, sino intentaban completar la capacidad de su recua con otras mercancías.

Se observó que los arrieros de tiempo completo, en algunas ocasiones eran propietarios del negocio y participaban en él, mientras que otros individuos, también de tiempo completo, se contrataban para trabajar en él, por jornales y prestaciones determinadas. En cualquiera de los casos seguramente el negocio del transporte les era redituable.

El análisis permitió observar la gran estratificación existente en la propiedad de las recuas, así como en su organización y manejo. Se puede decir que el servicio de transporte en la Nueva España involucraba a diferentes sectores sociales que iban desde el mestizo o indígena habitante de un pueblo que poseía un par de mulas hasta un comerciante-hacendado y dueño de recuas, como Pedro de Vértiz.

Los grandes empresarios manejaban el transporte de carga en cualquier giro, siendo manifiesta la preferencia en el transporte de "caudales", seguramente porque generaba más dividendos e implicaba privilegios. Esas casas de conducta funcionaban como banco, ya que eran las centrales de donde partía y salía tanto la plata como las libranzas, y por lo visto en ellas se efectuaban muchas operaciones de crédito.

En cuanto a las relaciones familiares y sociales de arrieros, el estudio mostró que el trabajo con la recua, al ser colectivo necesariamente y que implicaba siempre la necesidad de tenerse gran confianza, estuvo con frecuencia manejado por medio de familias enteras o parientes cercanos.

También se observaron relaciones en la arriería de familias extensas, por ejemplo en Huichapan, pues los miembros transmitían el oficio a sus hijos y así por varias generaciones se fueron extendiendo las ramas.

No solamente el parentesco sanguíneo era importante entre los arrieros, sino también el parentesco ritual. El ser ahijado de un arriero era importante, puesto que el padrino, al tenerle gran confianza a su ahijado, podía proporcionarle trabajo, primero como aprendiz en la recua; con el tiempo, cuando el ahijado adquiría animales propios, el padrino le proporcionaba carga a transportar o lo integraba con sus animales a su recua.

Un arriero con referencias garantizaba más que un arriero desconocido. Para el desempeño de este trabajo era necesario la recomendación o conocimientos, equivalentes a las actuales cartas de recomendación.

Por lo tanto, y para responder a la pregunta que planteaba de cómo se organizaba el sistema de transporte, y de si era muy rudimentario y desorganizado, el resultado es negativo. El transporte estaba perfectamente bien organizado con todo un sistema de recuas y arrieros en la Nueva España y una gran cantidad de personas se dedicaban tanto al transporte de corta como de larga distancia, involucrándose sectores muy diversos de toda la sociedad. Con ello se muestra que la Nueva España se encontraba perfectamente articulada, y que no existe fundamento histórico para hablar de regiones autárquicas.

Biblio-hemerografia

Fuentes primarias

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

Tabaco
Vínculos
Consulado
Subdelegados
Minería
Aduanas
Historia
Padrones

HEMEROTECA NACIONAL

ALZATE J. A.

1831 *Gazetas de Literatura en México*, 4 vols., Puebla.

BUSTAMANTE

1805-1817 *Diario de México*.

CASTORENA y URSÚA

1722 *Gazetas de México*.

CORREO SEMANARIO, POLÍTICO Y MERCANTIL DE MÉXICO

1809-1811

NORIEGA

1810-1821 *Gazetas del Gobierno México*.

SAHAGÚN DE ARÉVALO

1728 A 1742 *Gazetas de México*.

SEMANARIO ECONÓMICO DE NOTICIAS CURIOSAS Y ERUDITAS SOBRE
AGRICULTURA Y DEMÁS ARTES Y OFICIOS
1808-1810

VALDÉS DE ZÚÑIGA
1784-1809 *Gazetas de México*.

BIBLIOTECA NACIONAL
Colección Lafragua

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA
Archivo de Comerciantes

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS
Indiferente General

Documentos publicados

- ACUÑA, RENÉ
1984 *Relaciones Geográficas del siglo XVI: Antequera*, UNAM, México.
- 1985-1986 *Relaciones geográficas del siglo XVI: Tlaxcala*, 2 vols., UNAM, México.
- 1985-1986 *Relaciones geográficas del siglo XVI: México*, 3 vols., UNAM, México.
- 1987 *Relaciones geográficas del siglo XVI: Michoacán*, UNAM, México, 1987.
- 1988 *Relaciones geográficas del siglo XVI: Nueva Galicia*, UNAM, México.
- LAMÁN, LUCAS
1985 *Historia de México desde los primeros movimientos que prepararon su Independencia en el año de 1808 hasta la época presente*, edición facsimilar, 5 vols., Instituto Cultural Helénico-FCE, México.

ÁLVAREZ, JOSÉ J. y RAFAEL DURÁN
1856 *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana*, Imprenta de José A. Godoy, México.

BURGOA, FRAY FRANCISCO DE
1934 *Geográfica Descripción*, Talleres Gráficos de la Nación, México.

CROIX, VIRREY MARQUÉS DE
1960 *Instrucción del Virrey Marqués de Croix que deja a su sucesor Antonio María Bucareli*, Jus, México.

CUEVAS, AGUIRRE y JOSEPH FRANCISCO DE ESPINOSA
1981 *México y su valle en 1748*, Innovación, México.

FLORESCANO, ENRIQUE e ISABEL GIL
1973 *Descripciones económicas generales de Nueva España, 1784-1817*, SEP-INAH, México.

1976a *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del norte. 1790-1814*, SEP-INAH, México.

1976b *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del centro, sudeste y sur. 1766-1827*, SEP-INAH, México.

FONSECA, FABIÁN DE y CARLOS DE URRUTIA
1978 *Historia General de Real Hacienda*, t. II, Imprenta de Vicente García Torres, México (1849):353-486, edición facsimilar, SHCP, México.

GAGE, TOMÁS
1938 *Nueva relación que contiene los viajes de Tomás Gage en la Nueva España*, t. I, Librería de la Rosa, París.

GONZÁLEZ, POLO e IGNACIO ACOSTA
1983 "Compendio de providencias de policía de México de Revillagigedo", en: *Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas*, núms. 14 y 15, UNAM, México:7-59.

HUMBOLDT, ALEJANDRO DE
1950 *Instrucciones a los hermanos jesuitas administradores de haciendas* (manuscrito mexicano del siglo XVIII), prólogo y notas de Francois Chevalier, Instituto de Historia, UNAM, México.

1978 *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Porrúa, México.

LABASTIDA, HORACIO (COMP.)

1977 *Documentos para el estudio de la industrialización en México. 1837-1845*, SHCP, México.

LAFORA, NICOLÁS DE

1939 *Relación del viaje que hizo a los presidios internos situados en la frontera de la América Septentrional, perteneciente al Rey de España* (con un liminar bibliográfico y acotaciones de Vito Alessio Robles), Pedro Robredo, México.

LEMOINE V., ERNESTO

1962 "Documentos y mapas para la geografía histórica de Orizaba", en: *Boletín del Archivo General de la Nación*, t. III, núm. 3, julio-septiembre: 461-527.

LERDO DE TEJADA, MIGUEL

1967 *Comercio exterior desde la Conquista hasta hoy*, Banco Nacional de Comercio Exterior, México.

MAILLEFERT, EUGENIO

1992 *Directorio del comercio del Imperio Mexicano*, Instituto Mora, México (París, 1867).

MANIAU, JOAQUÍN

1914 *Compendio de la historia de la Real Hacienda de Nueva España, escrita en el año de 1794*, comentarios de Alberto María Carreño, México.

MORA, JOSÉ MARÍA

1965 *México y sus revoluciones*, Porrúa, México.

MORENO GARCÍA, HERIBERTO

1980 "Estado en que se hallaba la jurisdicción de Zamora en el año de 1789", introducción y notas de Heriberto Moreno García, en: *Relaciones*, vol. I, núm. 1:91-127.

MORFI, FRAY JUAN AGUSTÍN DE

1935 *Viaje de indios y diario del Nuevo México*, noticia bibliográfica y acotaciones de Vito Alessio Robles, Bibliófilos Mexicanos, México.

ORTEGA, FRANCISCO XAVIER DE

1790 *Instrucción para hacer saber a toda clase de personas la construcción con que deben ser formados los animales cuadrúpedos de mayor utilidad y duración, comenzando por los caballos, y concluyendo con los burros, con otras noticias útiles*, Imprenta Real-Biblioteca Nacional, Madrid (Lafragua, 588).

ORTIZ DE LA TABLA, JAVIER

1985 *Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz. 1796-1822*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla.

QUIRÓS, JOSÉ MARÍA

1986 *Guía de negociantes. Compendio de la legislación mercantil de España e Indias*, UNAM, México.

REVILLAGIGEDO, CONDE DE

1930 "Notable carta reservada del segundo Conde de Revillagigedo", en: *Boletín del Archivo General de la Nación*, t. I, núm. 2:190-211.

1931 "Notable carta reservada del segundo Conde de Revillagigedo", en: *Boletín del Archivo General de la Nación*, t. II, núm. 1: 41-49 y núm. 2:196-211.

1966 *Informe sobre las misiones -1793- e Instrucción Reservada al Marqués de Branciforte -1794-*, introducción y notas de José Bravo Ugarte, Jus, México.

RIVERA, PEDRO DE

1946 *Diario y Derrotero de lo caminado, visto y observado en la visita que hizo a los presidios de la Nueva España Septentrional el Brigadier Pedro de Rivera*, introducción y notas de Vito Alessio Robles, Archivo Histórico Militar Mexicano-SEDENA, México.

ROBELO, CECILIO A.

1908 *Diccionario de pesas y medidas mexicanas antiguas y modernas y de su conversión para uso de los comerciantes y de las familias*, Cuauhnahuac, México (?).

SERRERA, RAMÓN MARÍA

1977a "Reglamento dispuesto por la Junta de Gobierno de esta Capital (Guadalajara) para que provisionalmente y en el interin lo apruebe S. M. o resuelva lo que fuere de su real agrado, lo observen, guarden y cumplan los arrieros y mercaderes en los contratos de fletamento", en: *Guadalajara Ganadera. Estudio regional novohispano. 1760-1805*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla.

VIGNEAUX, ERNEST

1863 *Souvenirs d'un prisonnier du guerre au Mexique. 1854-1855*, Librairie de L. Hachette e Cie, París.

VILLASEÑOR y SÁNCHEZ, JOSÉ ANTONIO DE
1746-1748 *Teatro Americano*, 2 tomos, Imprenta de José Ber-
nardo de Hogal, México.

WARD, HENRY GEORGE
1981 *México en 1827*, Biblioteca Americana-FCE, México.

ZAVALA, SILVIO
1947 *Ordenanzas del trabajo. Siglos XVI y XVII*, Elcde, México.

Obras secundarias

ALDCROFT, DEREK H. y MICHAEL J. FREEMAN (EDS.)
1983 *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester Uni-
versity Press, Manchester.

ÁLVAREZ DEL VILLAR, JOSÉ
1941 *Historia de la charrería*, México.

AMERLINCK, MA. CONCEPCIÓN
1988 "El Virreinato. II. El tabaco y el arte", en: *Historia y cultura del tabaco en México*, TABAMEX-SARH, México.

ARCILA FARÍAS, EDUARDO
1974 *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*, vols. I y II, SEP, México (SEP-setentas, 117 y 118) México.

BAHENA PÉREZ, MARGARITA
1985 *La transportación de carga en el comercio de la Nueva España: la arriería. 1789-1810*, tesis de licenciatura, Uni-
versidad Iberoamericana, México.

BAKEWELL, P. J.
1976 *Minería y sociedad en el México colonial Zacatecas 1546-1700*, FCE, México.

BERNARD, JACQUES
1981 "Comercio y finanzas en la Edad Media", en: Carlo M. Cipolla, *Historia económica de Europa*, Ariel, Barcelona: 294-361.

BLÁZQUEZ, CARMEN
1984 "Veracruz-Perote: contrata de postas (1800-1840)", en: *La palabra y el Hombre*, nueva época, octubre-diciembre:55-68.

BOYER, RICHARD
1981 "Juan Vázquez. Muleteer of Seventeenth Century Mexico", en: *Américas*, vol. 37, núm. 4:421-443.

BRADING, DAVID A.
1975 *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, FCE, México.

BRADING, DAVID A., JOHN H. COATSWORTH y HÉCTOR LINDO FUENTES
1989 "Comments on 'The Economic Cycle in Bourbon Central Mexico: a Critique of the Recaudación del Diezmo líquido en pesos' by Ouwenel and Bijleveld", en: *Hispanic American Historical Review*, vol. 69, núm. 3, agosto:531-557.

BRAUDEL, FERNAND
1979 *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVII*, Alianza, Madrid.

CARRERA STAMPA, MANUEL
s.f. "Las ferias novohispanas", en: José Joaquín Real Díaz, *Las ferias comerciales de Nueva España*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México: 169-292.

1953 "Las ferias novohispanas", en: *Historia Mexicana*, vol. II, núm. 3, México:319-342.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, GUILLERMO
1992 *El tabaco en Nueva España*, Real Academia de la Historia, Madrid.

COATSWORTH, JOHN H.
1970 "Obstacles to Economic Growth in Nineteenth Century Mexico", en: *American Historical Review*, vol. 50:30-51.

1979 "Indispensable Railroads in a Backward Economy: the Case of Mexico", en: *Journal of Economic History*, vol. 39, núm. 4:939-960.

1990 *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, Alianza, México.

CONTRERAS, JESÚS

s.f. "Los arrieros de Carmen Alto: notas sobre la articulación económica de Ayacucho", en: *Separata del Boletín Americanista*, ¿?...

COUTTS, BRIAN E.

1986 "Boom and Bust: the Rise and Fall of the Tobacco Industry in Spanish Louisiana, 1770-1790", en: *The Americas*, vol. XLII, núm. 3, enero:289-309.

CROSBY, HARRY

1977 "El camino real in Baja California: Loreto to San Diego", en: *Journal of San Diego History*, vol. 23, núm. 1.

CHANCE, JOHN K.

1978 *Razas y clases en la Oaxaca colonial*, INI, México.

CHÁVEZ, EZEQUIEL

1962 *Hidalgo*, Jus, México.

CHEVALIER, FRANÇOIS

1976 *La formación de los latifundios en México*, FCE, México.

CHIARAMONTE, JOSÉ CARLOS

1983 *Formas de sociedad y economía en Hispanoamérica*, Grijalbo, México.

DAVIS, W. W. H.

1983 *El Gringo, New Mexico and Her People*, University of Nebraska Press, Lincoln (1857).

DEANS-SMITH, SUSAN

1986 "The Money Plant: the Royal Tobacco Monopoly of New Spain, 1765-1821", en: Nils Jacobsen and Hans Jürgen Puhle (eds.), *The Economies of Mexico and Peru During the Late Colonial Period, 1760-1810*, Colloquium Verlag, Berlín:361-387.

1992 *Bureaucrats, Planters, and Workers. The Making of the Tobacco Monopoly in Bourbon Mexico*, University of Texas Press, Austin.

DEHOUE, DANIELE

1988 "El pueblo de indios y el mercado: Tlapa en el siglo XVIII", en: A. Ouwenel y C. Torales (comp.), *Empresarios, indios y estado. Perfil de la economía mexicana (siglo XVIII)*, CEDLA, Amsterdam:86-102.

DERRY, T. K. y TREVOR I. WILLIAMS

1980 *Historia de la tecnología desde la antigüedad hasta 1750*, Siglo XXI, México.

DEUSTUA, JOSÉ

1994 "Routes, Roads and Silver Trade in Cerro de Pasco, 1820-1860: the Internal Market in Nineteenth Century Peru", en: *Hispanic American Historical Review*, vol. 74, núm. 1:1-31.

EWALD, ÚRSULA

1976 *Estudios sobre la hacienda colonial en México. Las propiedades rurales del Colegio Espíritu Santo en Puebla*, Franz Steiner Verlag GmbH, Wiesbaden.

FLORESCANO, ENRIQUE

1969 *Precios del maíz y crisis agrícolas en México (1708-1810)*, COLMEX, México.

1986 *Origen y desarrollo de los problemas agrarios de México*, *Lecturas Mexicanas*, 34., 2a. serie, ERA-SEP, México.

FLORESCANO M., SERGIO

1987 *El camino México-Veracruz en la época colonial*, Centro de Investigaciones Históricas-Universidad Veracruzana, Xalapa. Cfr. también su tesis *El camino México-Veracruz en la época colonial*, El Colegio de México, México, 1968:25.

FLOUD, RODERICK

1979 *Métodos cuantitativos para historiadores*, Alianza, Madrid.

GARCÍA ACOSTA, VIRGINIA

1988 *Los precios del trigo en la historia colonial de México*, CIESAS, México.

GARNER, RICHARD L.

1993 *Economic Growth and Change in Bourbon Mexico*, University Press of Florida, Gainesville.

GLAVE, LUIS MIGUEL

1989 *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial. Siglos XVI-XVII*, Instituto de Apoyo Agrario, Lima.

GERHARD, PETER

1982 *The North Frontier of New Spain*, Princeton University Press, Princeton.

- 1986 *Geografía histórica de la Nueva España. 1519-1821*, UNAM, México.
- 1991 *La frontera sureste de la Nueva España*, UNAM, México.
- GLAMANN, KRISTOF
1981 "El comercio europeo (1500-1750)", en: Carlo M. Cipolla, *Historia económica de Europa*, Ariel, Barcelona:333-409.
- GONZÁLEZ SIERRA, JOSÉ
1987 *Monopolio del Humo*, Centro de Investigaciones Históricas-Universidad Veracruzana, Xalapa.
- GRIGG, DAVID
1980 *The Population Growth and Agrarian Change; an Historical Perspective*, Cambridge University Press, Cambridge, 1980.
- HAMNETT, BRIAN R.
1971 *Politics and Trade in Southern Mexico. 1750-1821*, Cambridge at University Press, Oxford.
- HARING, CLARENCE H.
1979 *Comercio y navegación entre España y las Indias*, FCE, México.
- HASSIG, ROSS
1980 "Conquest or Commerce: the Caballo Ordinance of 1526", en: *New Mexico Historical Review*, vol. 55, núm. 4:331-333.
- 1985 *Trade, Tribute and Transportation. The Sixteenth Century Political Economy of the Valley of Mexico*, University of Oklahoma Press, Norman.
- HERR, RICHARD
1979 *España y la revolución del siglo XVIII*, Aguilar, Madrid.
- JACINTO H., JOSÉ LUIS y GERARDO SÁNCHEZ D.
1991 "El proceso de construcción de la Real Factoría del tabaco de Valladolid (hoy Palacio Municipal)", en: *Morelia 450*, revista bimestral, núm. 3, época única, mayo-junio:31-34.
- JUÁREZ MARTÍNEZ, ABEL
s.f. "La arriería en Xalapa", en: *Anuario II*, Universidad Veracruzana:30-54.

- KELLEBENZ, HERMAN
1981 "La técnica en la época de la revolución científica (1500-1700)", en: Carlo M. Cipolla, *Historia económica de Europa*, Ariel, Barcelona:141-213.
- KICZA, JOHN E.
1986 *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la ciudad de México durante los Borbones*, FCE, México.
- KLEIN, JULIUS
1981 *La Mesta*, Alianza, Madrid.
- LADD, DORIS M.
1984 *La nobleza mexicana en la época de la Independencia. 1780-1826*, FCE, México.
- LANG, M. F.
1977 *El monopolio estatal del mercurio en el México colonial (1550-1710)*, FCE, México.
- MAC WILLIAMS, CAREY
1972 "Veredas españolas, rieles norteamericanos", en: *Al norte de México, el conflicto entre anglos e hispanos*, Siglo XXI, México.
- MANRIQUE, NELSON
1983 "Los arrieros de la Sierra Central", en: *Allpanchis. Cusco*, vol. XVII, núm. 21:28-46.
- MANZANO, TEODOMIRO
1922 *Geografía e historia del Estado de Hidalgo*, Herrero Hnos. Sucesores, México.
- MARICHAL, CARLOS
1992 "La Bancarrota del Virreinato: finanzas, guerra y política en la Nueva España, 1770-1808", en: *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, Nueva Imagen, México:153-186.
- MCWATERS, DAVID LORNE
1979 *The Royal Tobacco Monopoly in Bourbon Mexico, 1764-1810*, The University of Florida-University Microfilms International.

MIÑO GRIJALVA, MANUEL

1988 "La circulación de mercancías: una referencia al caso textil latinoamericano (1750-1810)", en: Arij Ouweneel y Cristina Torales P. (comps.), *Empresarios, indios y estado. Perfil de la economía mexicana (siglo XVIII)*, CEDLA, Amsterdam:45-58.

1990 *Obras y Tejedores de Nueva España (1700-1810)*, Instituto de Cooperación Iberoamericana-Quinto Centenario-Instituto de Estudios Fiscales, Madrid.

1992 "Estructura económica y crecimiento: la historiografía económica colonial mexicana", en: *Historia Mexicana*, vol. XLII, núm. 166, octubre-diciembre:221-260.

MORENO TOSCANO, ALEJANDRA y ENRIQUE FLORESCANO

1977 *El sector externo y la organización espacial y regional en México (1521-1910)*, Universidad Autónoma de Puebla, Puebla.

MORIN, CLAUDE

1979 *Michoacán en la Nueva España del siglo XVIII. Crecimiento y desigualdad en una economía colonial*, FCE, México.

ORTIZ HERNAN, SERGIO

1968 "Ferrocarriles y caminos mexicanos en el siglo XIX", en: *Comunicaciones y Transportes*, segunda época, núm. 11:51-77.

1970a *Caminos y transportes en México a fines de la colonia y principios de la Independencia, su relación con el marco económico y social*, tesis de licenciatura, Facultad de Economía-UNAM, México (SCT-FCE, 1994).

1970b *Los ferrocarriles de México, una visión social y económica*, SCT, México.

ORTIZ VIDALES, SALVADOR

1929 *La arriería en México*, Imprenta del Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía, México.

OUWENEEL, ARIJ y CATRIEN C. J. H. BIJLEVELD

1989 "The Economic Cycle in Bourbon Central Mexico: a Critique of the Recaudación del Diezmo líquido en Pesos", en: *Hispanic American Historical Review*, vol. 69, núm. 3, agosto:478-529.

PALERM, ÁNGEL

1980 "La formación colonial mexicana y el primer sistema económico mundial", en: *Antropología y Marxismo*, CISINAH-Nueva Imagen:89-124.

PASTOR, RODOLFO

1985 "El repartimiento de mercancías y los alcaldes mayores", en: W. Borah (coord.), *El gobierno provincial en la Nueva España. 1570-1787*, UNAM, México.

PÉREZ HERRERO, PEDRO

1988 *Plata y libranzas. La articulación comercial del México borbónico*, COLMEX, México.

1991a "Los beneficiarios del reformismo borbónico: metrópoli versus élites novohispanas", en: *Historia Mexicana*, vol. XLII, octubre-diciembre:207-264.

1991b "Los factores de la conformación regional en México (1700-1850): modelos e hipótesis de investigación", en: *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, Instituto Mora-Universidad Autónoma Metropolitana, México:207-236.

1992 "El México borbónico: ¿un éxito fracasado?", en: *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, Nueva Imagen, México:109-152.

PIETSCHMANN, HORST

1973 "El comercio de repartimientos de los alcaldes mayores y corregidores en la región de Puebla-Tlaxcala en el siglo XVIII", en: *Comunicaciones del proyecto Puebla-Tlaxcala*, núm. 7, Puebla:127-129.

1988 "Agricultura e industria rural indígena en el México de la segunda mitad del siglo XVIII", en: Arij Ouweneel y Cristina Torales (comps.), en: *Empresarios, indios y estado. Perfil de la economía mexicana (siglo XVIII)*, CEDLA, Amsterdam:71-85.

PINTO, SONIA

1976 *Vías y medios de comunicación en Chile durante el siglo XVIII: el camino Santiago-Valparaíso y su tráfico*, Departamento de Estudios Humanísticos-Universidad de Chile, Santiago.

POWELL, PHILIP W.

1975 *La guerra chichimeca (1550-160)*, FCE, México.

- REAL DÍAZ, JOSÉ JOAQUÍN y MANUEL CARRERA STAMPA
s.f. *Las ferias comerciales de Nueva España*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México.
- REES JONES, RICARDO
1979 *El despotismo ilustrado y los intendentes de la Nueva España*, UNAM, México.
- REES, PETER
1976 *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, SEP, México (SEP-Setentas, 304).
1975 "Origins of Colonial Transportation in Mexico", en: *The Geographical Review*, vol. 65, núm. 3.
- RINGROSE, DAVID R.
1970 "Carting in the Hispanic World: an Example of Divergent Development", en: *Hispanic American Historical Review*, vol. 50:30-51.
1972 *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Tecnos, Madrid.
- RIVERA CAMBAS, MANUEL
1976 *Hidalgo pintoresco, artístico y monumental; Impresiones de un viaje, 1880-1883*, Secretaría de Desarrollo Económico y Social-Departamento de Acción Cultural, Pachuca.
- ROMANO, RUGGIERO
1989 "Algunas consideraciones sobre los problemas del comercio en Hispanoamérica durante la época colonial", en: *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 3a. serie, núm. 1, Facultad de Filosofía y Letras-Universidad de Buenos Aires:23-49.
- ROS, AMPARO
1978 "La real fábrica de puros y cigarros: organización del trabajo y estructura urbana", en: Alejandra Moreno Toscano, (coord.), *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*, SEP-INAH, México (Colección Científica. Historia, 61):47-55.
1984 *La producción cigarrera a finales de la Colonia. La fábrica en México*, INAH, México (Cuaderno de Trabajo, 44).
1985 "La real fábrica de tabaco, ¿un embrión del capitalismo?", en: *Historias*, núm. 10, julio-septiembre, México:51-64.
- RUIZ MEZA, VÍCTOR
1976 *Los arrieros*, Dirección Patrimonio Cultural del Estado de México, Toluca.
- SALVANS, LUIS y MATEO TORRENT
1959 *Ganado asnal y ganado mular*, Salvat, Barcelona.
- SALVUCCI, RICHARD J.
1992 *Textiles y capitalismo en México. Una historia económica de los obreros, 1539-1840*, Alianza, México.
- SALVUCCI, RICHARD y LINDA
1987 "Crecimiento y cambio en la productividad en México", en: *HISLA*, vol. X:67-89.
- SÁNCHEZ D., GERARDO
1984 "Mulass, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX", en: *Relaciones*, vol. V, núm. 17:41-53.
1985 "Bosquejo histórico del tabaco en Michoacán", en: *Tzintzun*, órgano de información del Departamento de Historia-Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, núm. 6, julio-diciembre:17-25.
- SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS
1975 "Incomunicación, origen de la mutilación de México", en: *Suplemento*, núm. 81, Secretaría de Obras Públicas, abril, México.
- SEMPAT ASSADOURIAN, CARLOS
1983 *El sistema de la economía colonial. El mercado interior. Regiones y espacio económico*, Nueva Imagen, México: 155-254 y 255-306.
- SERRERA, RAMÓN MARÍA
1977b *Guadalajara Ganadera. Estudio regional novohispano. 1760-1805*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla.
- SMITH, ADAM
1958 *Investigación sobre la naturaleza y las causas de la riqueza de las naciones*, FCE, México.
- SOUTO MANTECÓN, MATILDE
1993 "Préstamos e inversiones para el camino entre Veracruz y Perote", en: Leonor Ludlow y Jorge Silva, *Los negocios y las ganancias en el México moderno*, Instituto Mora-Instituto de Investigaciones Históricas, México:192-210.

SUÁREZ ARGÜELLO, CLARA ELENA

1985 *La política cerealera en la economía novo-hispana: el caso del trigo*, CIESAS, México (Miguel Othón de Mendizábal).

1992 "Los arrieros novohispanos", en: Gloria Artís Espriú, et al, *Trabajo y sociedad en la historia de México. Siglos XVI-XVIII*, CIESAS, México (Miguel Othón de Mendizábal):77-145.

1995 "Sequía y crisis en el transporte novohispano en 1794-1795", en: *Historia Mexicana*, vol. XLIV, núm. 3, enero-marzo:385-402.

SUGAWARA, MASAE H. L.

1976 *La deuda pública de España y la economía novohispana, 1804-1809*, INAH-SEP, México (Colección Científica, 28).

SUPER, JOHN C.

1981 "Miguel Hernández. Master of Mules Trains", en: *Struggle and Survival in Colonial America*, University of California Press, Berkeley:298-310.

1983 *La vida en Querétaro durante la Colonia, 1531-1810*, FCE, México.

SWANN, MICHAEL M.

1982 *Tierra adentro: Settlement and Society in Colonial Durango*, Westview Press, Boulder.

TAYLOR, GEORGE ROGERS

1951 *The Transportation Revolution. 1815-1860*, vol. IV, The Economic History of the United States. Rinehart & Company, Toronto.

TE PASKE, JOHN JAY

1991 "La crisis financiera del virreinato de Nueva España a fines de la colonia", en: *Secuencia*, revista de Historia y Ciencias Sociales, núm. 19, enero-abril:123-140.

THOMSON, GUY P. C.

1989 *Puebla de los Angeles. Industry and Society in a Mexican City, 1700-1850*, Dellplain Latin American Studies, núm. 25, Westview Press, Boulder.

TOMLINSON, TOMMY

s.f. "Pathways of a Nation", en: *Westways*, vol. 68, núms. 5 y 19.

TRAUTMANN, WOLFGANG

1978 "El cambio económico y social de los pueblos de Tlaxcala en la época colonial", en: *Comunicaciones*, vol. 15:93-97.

1981 *Las transformaciones en el paisaje cultural de Tlaxcala durante la época colonial*, Franz Steiner Verlag GMBH, Wiesbaden.

VAN YOUNG, ERIC

1988 "A modo de conclusión: el siglo paradójico", en: Arij Ouweneel y Cristina Torales Pacheco (comp.), *Empresarios, indios y Estado, perfil de la economía mexicana (siglo XVIII)*, CEDLA, Amsterdam:206-231.

1991 "Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas", en: *Región e historia en México. (1700-1850). Métodos de análisis regional*, Instituto Mora-Universidad Autónoma Metropolitana, México:99-122.

VALLE, GUILLERMINA DEL

1992 *El camino México-Puebla-Veracruz*, Secretaría de Gobernación-Gobierno del Estado de Puebla, México.

1993 "El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795", en: Leonor Ludlow y Jorge Silva, *Los negocios y las ganancias en el México moderno*, Instituto Mora-Instituto de Investigaciones Históricas, México:176-191.

VALLE ARIZPE, ARTEMIO DEL

1943 "El caballo en América y su importancia en la conquista de México", en: *Cuadros de México*, Jus, México: 25-120.

VILLAR, CELSO DEL

1956 "Los caminos reales de la Nueva España", en: *Caminos de México*, vol. 40, núm. 20.

WEST, ROBERT C.

1949 *The Mining Community in Northern New Spain: the Parral Mining District*, University of California Press, Berkeley.

WEST, ROBERT C. y JAMES J. PARSONS

1941 "The Topia Road: a Transierran Trail of Colonial Mexico", en: *The Geographical Review*, vol. XXXI:406-413.