

EL CAMINO REAL DE VERACRUZ: PASADO, PRESENTE Y FUTURO *

The Camino Real of Veracruz: Past, Present and Future

Sergio Arturo Vargas Matías

Maestro en Comunicación por la Universidad Anáhuac, Xalapa, México, 2011. Catedrático de la Facultad de Ciencias y Técnicas de la Comunicación de la Universidad Veracruzana.

sergiovargasm@yahoo.com

Correspondencia: Universidad Veracruzana. Facultad de Ciencias y Técnicas de la Comunicación - Veracruz J. Reyes Heróles No. 136 Fracc. Costa Verde C.P. 94294 Boca del Río, Veracruz, México

* Versión ampliada de la ponencia presentada en el XVII Congreso Internacional de la International Association for Intercultural Communication Studies (IAICS). Organizado por la Universidad Autónoma de Chiapas, la Universidad Intercultural de Chiapas, la International Association for Intercultural Communication Studies, la Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas y Educación para las Ciencias en Chiapas, A.C. San Cristóbal de las Casas, Chis., México. Del 7 al 10 de junio de 2011.

RESUMEN

La importancia del Camino Real de México a Veracruz, evidente desde el inicio de la colonización de lo que será la Nueva España, se acentuará de manera notable durante los siglos XVII y XVIII, debido a la conjunción de factores económicos, políticos, sociales y militares que impactarán en todos los ámbitos de la sociedad novohispana, y sólo se verá disminuida hasta el siglo XX, a partir de las políticas de industrialización de los gobiernos estatales y federales, que fomentarán la utilización de nuevos modos de producción y la necesidad de nuevas vías de comunicación, que dejarán de lado la producción agropecuaria y las viejas rutas, en nombre de la modernidad y el progreso.

Palabras clave: Nueva España, comercio, caminos, fortificaciones.

ABSTRACT

The importance of the Camino Real of Mexico to Veracruz, evident since the beginning of the colonization of what will be the new Spain, it will be significantly noticeable during the 17th and 18th centuries due to the conjunction of economic, political, social and military factors that they will impact at all levels of novohispana society, and only it will be decreased until the 20th century, from the policies of industrialization of federal and state Governments, that will promote the use of new modes of production and the need for new ways of communication, which will be setting aside agricultural production and the old routes, in the name of modernity and progress.

Key words: New Spain, Commerce, Roads and Fortifications.

Recibido: 10 de abril de 2012

Aprobado: 21 de junio de 2012

INTRODUCCIÓN

Durante los casi tres siglos que abarca el periodo colonial en México, los aspectos políticos, económicos y sociales frecuentemente se vieron entrelazados de manera tal, que resulta difícil tratar de definir las fronteras entre unos y otros. Para Silva Herzog, en el proceso de conquista y colonización del territorio de lo que después sería la América Latina, el factor económico tuvo una preeminencia innegable, pues además de embarcar sacerdotes con el propósito de difundir la religión católica, Colón incluyó las semillas y las plantas más productivas de Europa, así como los animales domésticos más útiles (Silva, 1956, p. 43).

Citado por Silva Herzog, el español Piernas Hurtado en el folleto *La casa de contratación de la las Indias*, escribe lo siguiente:

“No como único, pero si como predominante, o al menos como fin muy atendido, aparece el económico en los actos de cuantos tuvieron alguna parte en el descubrimiento de América. Se quiso, como dice el editor del cronista Herrera, abrir senda al cristianismo; mas se trató también, desde el primer momento, de hacer ancho el camino a las riquezas que se aguardaban, organizando la explotación de las minas y producciones de los países conquistados, y estableciendo con ellos un comercio ventajoso para España. Y bien sabido es cuán pronto los intereses espirituales quedaron postergados, y se llevó el afán más al despojo que a la educación de los indios, y se cuidó mucho más de que adelantasen los duros trabajos de las minas que de sus progresos en la moral y las creencias cristianas”.

Con el descubrimiento y la posterior colonización de la mayor parte de América, España consigue una ventaja significativa con relación a sus rivales en Europa -Francia e Inglaterra-, en la consecución de nuevos territorios y mercados, por tanto y con el afán de mantener dicha superioridad, establece una legislación comercial restrictiva y monopólica, que busca preservar para sí la explotación de las colonias americanas, como resultado de la doctrina económica prevaleciente, el mercantilismo (De Gortari y Palacios, 1968, p. 429).

De esas nuevas tierras, por su privilegiada ubicación geográfica entre el océano Atlántico y el Pacífico, así como por la composición demográfica y el desarrollo económico alcanzado por los distintos grupos humanos que coexistían en su territorio antes de la llegada de los españoles, México tuvo desde las primeras etapas, una posición destacada en las comunicaciones y el comercio intercontinental del *primer sistema mundo* (Wallerstein, 1999, citado por: De Ita, 2011, s/p).

México y Veracruz en el periodo colonial

Pierre Chaunu contextualizaba la importancia de los asentamientos portuarios en el marco de la economía europea del final del siglo XVI y principios del XVII al señalar los tres elementos que constituían el espacio humano del *Atlántico de Sevilla*: 1) La Península Ibérica con la Europa occidental en segundo plano y sus

confines mediterráneos asiáticos y africanos; 2) el espacio “disperso y difuso” de las islas del Atlántico tanto oriental como occidental; y 3) el Continente Americano de las mesetas indias... siempre inmensas, con sus ciudades y minas.

Para Chaunu, México “Pesaba enormemente, casi solo en la economía europea”, pues para entonces “...es casi la mitad de un continente, y para el *Atlántico de Sevilla*, México es Veracruz” (Chaunu, 1960, citado por: De Ita, 2011, s/p). De esta manera, Chaunu enfatizaba la importancia que tuvieron durante buena parte del periodo colonial Sevilla y Veracruz como las puertas de entrada y salida de mercancías y personas de la colonia a la metrópoli y viceversa.

Sujetas como ya hemos dicho a una política comercial monopolista, las relaciones mercantiles entre España y la Nueva España estaban organizadas en torno al sistema de navegación de flotas establecido por Felipe II, que estipulaba que los barcos mercantes con destino a las colonias en América sólo podían navegar escoltados por galeones de guerra, con el propósito de desalentar los posibles ataques de piratas y corsarios que constantemente acechaban los cargamentos españoles e indios.

De esta manera, la Corona Española limitó el comercio con América al puerto de Sevilla (posteriormente al de Cádiz), de donde partían los convoyes de la Ruta de Indias: una flota con destino a Cartagena de Indias y Portobelo conocida como los “galeones de Tierra Firme” y la llamada “flota de la Nueva España”, que se dirigía a Veracruz (Souto, 1987, p. 25).

El Camino Real de México a Veracruz

Los caminos en el periodo prehispánico

La enorme variedad de pueblos que ocupaban el territorio de lo que hoy conocemos como México, con sus distintas lenguas, creencias y formas de organización social, favoreció el nacimiento de centros de población autosuficientes y aislados unos de otros, que propiciaron el surgimiento de economías regionales, lo que explica hasta cierto punto, el desigual nivel de desarrollo entre los pueblos del norte del país, por ejemplo, en comparación con los que habitaron la meseta central del territorio (Florescano, 1987, p. 13).

Sumado a esto, los habitantes del México prehispánico desconocían la aplicación práctica de la rueda y de igual forma, no tuvieron a su disposición animales de transporte como el burro o el caballo. Lo que explica que su idea de camino estuviera limitada a la de senderos por donde pudieran transitar los “tamemes” o cargadores encargados del transporte de mercancías.

Por esta razón, las rutas que los españoles encontraron a su llegada no eran sino caminos “...tan angostos y echados por las cuestas y sierras, tan medidos por regla o nivel que, aunque para seguir a la derecha el camino fuese a dar por lo más alto

de la sierra o en ésta, no lo torcían un punto, y de esta causa todos los caminos... eran ásperos y fuertes” (Del Paso, 1942, p. 16).

El camino de México a Veracruz en la colonia

A pesar de sus deficiencias, estos caminos, mejorados en la época de esplendor del Imperio Mexicano, serán los que utilizará Hernán Cortés para emprender la conquista de Tenochtitlán y servirán de guía a las autoridades novohispanas para la construcción de las rutas del periodo colonial (Florescano, 1987, p. 15). Por lo tanto, serán los colonizadores quienes se encargarán de definir y mejorar las vías, nivelar el terreno y construir calzadas y puentes con el fin de facilitar la circulación de recuas de mulas y carretas rudimentarias, aptas para las condiciones del camino (Del Valle, 2006, p. 14).

Con el devenir de los años, el trayecto entre la capital de la Nueva España y Veracruz quedó establecido por dos rutas definidas a partir del punto por el que cruzaban la Sierra Madre Oriental; una, al norte del Cofre de Perote, “el camino de la Veracruz” y la otra, “el camino nuevo”, al sur del Pico de Orizaba (Del Valle, 2006, p. 7).

En contraste con la idea que se tiene de las rutas de Orizaba y Perote como vías paralelas y redundantes que autores como Rees han sugerido, Guillermina Del Valle Pavón, investigadora del Instituto Mora que ha estudiado ampliamente los circuitos mercantiles establecidos en torno al camino México-Puebla-Veracruz, sostiene que estos caminos tuvieron usos diferentes, que se explican en función de los intereses políticos, económicos y sociales de los distintos actores de la época, y de las particularidades de poblamiento de las diversas regiones (Del Valle, 2006, p. 8).



El Camino México-Veracruz: rutas por Perote y Orizaba
Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Madrid, España

Del Valle afirma que la ruta de Veracruz a México por Perote era utilizada para la comunicación directa entre el puerto y la capital de la Nueva España y Puebla; por su parte, la de Orizaba, además de comunicar con las ciudades antes mencionadas, facilitaba el tránsito a las regiones del oriente, sur y sureste del territorio novohispano, además de Guatemala, a través de una vasta red de caminos y veredas.

La ruta México-Perote-Xalapa-Veracruz

La ruta México-Veracruz por Xalapa, se mantuvo sin grandes cambios durante los primeros años posteriores a la caída de Tenochtitlán, con excepción de las “ventas” que Cortés ordenó construir a lo largo del camino (Del Valle, 2006, p. 9). Será en 1531 cuando comprendiendo la necesidad de mejorar los antiguos caminos, así como la de crear nuevas rutas pensadas para la utilización eficiente de animales de carga y carretas, las autoridades coloniales se aboquen a esta labor (Florescano, 1987, p. 19).

Esta ruta, también conocida como “de las Ventas”, será durante gran parte del periodo colonial, favorecida de manera notable en comparación con la de Orizaba, en buena medida por lo plano de los terrenos que cruza. Además, la proliferación de poblaciones, la abundancia de pastos y agua para alimentar a las bestias durante el recorrido, explican su preeminencia sobre su “hermana menor” durante el siglos XVI y gran parte del XVII.

Paradójicamente, la preferencia por utilizar esta ruta provocará un rápido desgaste que la llevará a su casi destrucción, ante la indolencia de las autoridades virreinales que sólo efectuaban reparaciones menores, por lo que viajeros y comerciantes se verán obligados a utilizar aquellos caminos que por ser menos utilizados se encuentran en mejores condiciones (Florescano, 1987, p. 29).

La ruta México-Orizaba-Córdoba-Veracruz

Las particularidades de la zona que comprende la ruta México-Veracruz por Orizaba, provocaron que durante mucho tiempo esta vía fuera considerada de poca importancia. Utilizada por Cortés en 1520 en su expedición contra Pánfilo Narváez y por Gonzalo de Sandoval en 1521 cuando después del episodio de la “Noche Triste”, la población de Ahulizapan (hoy Orizaba), se sublevó contra los españoles, esta ruta permaneció prácticamente en desuso, entre otros factores por la escasez de centros de población, la parálisis del comercio ocasionada por el constante asedio de los negros “cimarrones” en los primeros años del siglo XVII, así como por la dificultad que representaban para su tránsito los numerosos ríos que la atravesaban.

Esta situación permanecerá inalterada hasta que, debido al traslado de la ciudad de Veracruz de La Antigua al lugar que hoy ocupa, la ruta fue modificada para que

comunicara de manera más eficiente con el nuevo asentamiento, lo que la hizo más transitada, adquiriendo aún mayor importancia en el siglo XVII, con motivo de la fundación de Córdoba (Arroniz, 1954, p. 71-74) y en el siglo XVIII con el establecimiento del estanco del tabaco en 1764 (Suárez, 2010, p. 418).

Los intereses comerciales y el Camino Real

Como se mencionó anteriormente, la decisión de convertir a Veracruz en el único puerto habilitado para el comercio con la metrópoli, propició el surgimiento de un poderoso grupo de mercaderes en la capital de la Nueva España, quienes al monopolizar el intercambio comercial con la península, poco a poco fueron adquiriendo mayor poder, convirtiéndose de esta manera, en uno de los sectores más importantes durante el periodo colonial: el Consulado de México.

Estos mercaderes generalmente habían llegado a la colonia con mercancías o con un pequeño capital para iniciar alguna empresa, generalmente invitados por familiares o coterráneos ya instalados. Audaces y ambiciosos, conseguían multiplicar su inversión inicial dedicándose a la "...compra y rescate de plata, el avío en numerario o productos a los reales mineros, y los repartimientos compulsivos de mercancías entre los indios, a través de los cuales obtenían el segundo producto de exportación más importante después de la plata: la grana cochinilla" (Souto, 2006, p. 20).

El poder del Consulado de México fue tal, que impuso un dominio casi absoluto sobre el resto de los mercaderes de la Nueva España. De acuerdo con Souto, más del 90% del capital mercantil de inicios del siglo XVII pertenecía a los miembros del Consulado; de éstos, sólo cinco de los 17 más importantes manejaban el 90% del capital declarado (Souto, 2006, p. 24). Del otro lado del Atlántico, el Consulado de Sevilla –después lo será el de Cádiz-, fue la contraparte del consulado mexicano (Florescano, 1968, p. 461).

La influencia del Consulado de México se afianzó con la creación de "la feria", mercado anual que se realizó en la capital del virreinato hasta 1720, fecha a partir de la cual se realizó en Jalapa, para posteriormente regresar a la capital, pasar a Orizaba en 1724 y finalmente, establecerse de manera definitiva en Xalapa a partir de 1728 (Florescano, 1968, p. 462).

A este mercado concurrían los representantes de los Consulados de Cádiz y México; el primero, en palabras de Florescano, "...ejercía el monopolio de la oferta de productos de importación y el monopsonio de los productos de exportación de la Nueva España; el segundo, el monopsonio de la demanda de productos de importación de la colonia y el monopolio de los de exportación a la metrópoli" (Florescano, 1968, p. 463).

Muy posiblemente, los intereses de estos comerciantes, aunados a la importancia creciente de Veracruz como centro de acopio y recepción de las mercancías destinadas a la importación y exportación, contribuyeron a que las autoridades virreinales tomaran conciencia de la necesidad de mejorar los caminos que ya para ese entonces se encontraban en pésimas condiciones.

Así, en 1757, el Virrey D. Agustín Ahumada y Villalón manda reparar el tramo Perote-Veracruz; en 1762 D. Joaquín de Monserrat da instrucciones al Alcalde mayor de Xalapa, D. Antonio Primo de Rivera para llevar a cabo "...la diligencia de reconocer camino más recto y fácil de allanar hasta Veracruz". Las reparaciones continuarán durante el mandato del Virrey D. Carlos Francisco de Croix, quien ordena la reparación de "la cuesta del Soldado" y la "calzada de las Ánimas", próxima a Xalapa (Florescano, 1987, p. 29).

Por las mismas fechas, la importancia alcanzada por la industria textil de Puebla dio gran relevancia a la ruta de Orizaba, debido a que en dichas poblaciones, además de Córdoba, se concentraba la producción algodонера de la región de "tierra caliente", integrada por la costa de Sotavento de Veracruz y la zona oriente de Oaxaca. El algodón cosechado en Medellín, Cotaxtla, Tlalixcoyan, Cosamaloapan, Teutila, Tuxtla y Acayucan convirtió a la región en la mayor productora de borra de la Nueva España (Del Valle, 1992, p. 30).

Por tanto, la ruta de Orizaba era de suma importancia para los intercambios comerciales de la región, ya que a través de ella se transportaban las mercancías de las poblaciones y localidades aledañas que atravesaba, ya sea para ser adquiridos o para ser llevados a Puebla o Córdoba u Orizaba, donde eran redireccionados a otros destinos (Del Valle, 1992, p. 33).

Hay que hacer notar que en estos intercambios comerciales también estaban presentes los intereses de prominentes miembros del Consulado de México, quienes "...acrecentaron su participación en la producción y comercialización de los bienes de la agricultura especializada y los textiles que se elaboraban en el centro, oriente, sur y sureste del virreinato, así como en Guatemala" (Del Valle, en prensa, p. 4).

Para Del Valle, el interés del Consulado de México por incrementar su participación en la ruta de Orizaba, pudo estar motivado por las reformas borbónicas que a partir de 1778 impusieron el régimen de libre comercio. Estas reformas dieron paso a la erección de nuevos consulados en aquellas regiones que "...hasta entonces habían sido vistas como periféricas en relación con los núcleos centrales de los virreinos –las capitales de México y Lima– y, por tanto, en mayor o menor medida subordinadas a ellos" (Souto, 2006, p. 25).

De esta manera, los mercaderes agrupados en el consulado de la capital perdieron la supremacía de la importación, exportación y distribución de productos que

hasta entonces habían gozado y que a partir de ese momentos, les será disputada por los grupos de comerciantes de Veracruz y Guadalajara, que fundarán sus propios consulados en 1795, y en menor medida, por los de Mérida y Puebla.

Por consiguiente, “...los mercaderes de México canalizaron una porción de los capitales que invertían en el tráfico con la metrópoli a la producción y comercialización de la agricultura especializada de ciertos bienes, entre los que se destacan los tintes, el algodón, y el azúcar, cuya demanda se expandió dentro y fuera del virreinato en el último tercio del siglo XVIII” (Del Valle, en prensa, p. 5).

Es así que por el “camino que mira a Europa” se transportaban productos agrícolas y manufacturados, metales preciosos, telas, libros, herramientas, para ser consumidos y utilizados en toda la Nueva España. Su importancia superaba la del camino a Acapulco e iguala a la del “camino de tierra adentro”, que interconectaba a los centros mineros del virreinato (Chaunu, 1960, citado por: Florescano, 1987, s/p). Alejandro de Humboldt calculó en 64 millones de “pesos fuertes” el valor de los productos que anualmente se transportaban por los caminos de Veracruz y Acapulco (Humboldt, 1966, citado por: Florescano, 1987, p. 40) .

El Camino Real no sólo contribuyó al comercio con el exterior, también participó en el desarrollo de la economía regional, pues fue factor importante en el surgimiento de regiones productivas en las zonas de Chalco, Atenco, Texcoco y el valle poblano-tlaxcalteca, así como para el crecimiento de Xalapa. Puebla, Orizaba y Córdoba se convierten en importantes polos de desarrollo agrícola y manufacturero que favorecen el surgimiento de villas como Tehuacán, Huatusco y Coscomatepec.

Ante el aumento del tránsito de personas y mercancías, algunas localidades, en su mayoría eminentemente agrícolas, poco a poco irán involucrándose en el comercio y la prestación de servicios como la arriería, la venta de productos y el hospedaje: Cotaxtla, Jamapa, Perote, Las Vigas, Plan del Río y Rinconada, entre otras, son poblaciones que surgieron como ventas o mesones y cuya dependencia del camino es completa, pues viven del intercambio comercial y por lo tanto, tienen un desarrollo limitado (Florescano, 1987, p. 43-49) .

La trascendencia del Camino Real en la vida de sociedad novohispana se hace manifiesta de diversas maneras y en diferentes ámbitos como el político y el social, por ejemplo, como parte del itinerario que recorrían los nuevos virreyes a su llegada a la Nueva España. Este ceremonial tenía como objetivo enfatizar la importancia política del personaje como representante del rey en la colonia, pero igual de importante era su utilidad para que el nuevo gobernante se enterara de primera mano de los problemas e inquietudes de la sociedad a la que iba a gobernar y sobre todo, para conocer a los factores de poder locales (Florescano, 1987, p. 47).

La importancia militar del Camino Real

Un aspecto fundamental para evaluar de manera adecuada la importancia del Camino Real es el de su valía desde el punto de vista militar. Si se considera la ubicación estratégica de Veracruz como puerta de entrada a la más importante de las colonias hispanas en América, es evidente la necesidad que tuvo la Corona Española de contar con una estructura defensiva lo suficientemente fuerte para hacer frente a las amenazas que la Nueva España debió afrontar en el periodo que va del siglo XVI al XVIII.

En aquel tiempo, los piratas representaban el desafío más frecuente para las colonias españolas. Estos personajes, intrépidos y temerarios, continuamente asediaron aquellas ciudades que como Cartagena de Indias, Campeche, Veracruz, La Habana, Santo Domingo, Portobelo y San Juan, concentraban buena parte de los ingentes recursos obtenidos por la metrópoli en los territorios conquistados, lo que hizo necesaria la construcción de fortificaciones de diversos tipos y obras complementarias como polvorines, atarazanas y puentes (Abad y Chías, 2011, pp. 247-259).

Aunado a lo anterior, los frecuentes conflictos de la metrópoli con Inglaterra y Francia hacían temer la posibilidad de una invasión que, partiendo de Veracruz a través del Camino Real, estaría en posibilidad de conquistar la capital del virreinato. Sin embargo, a pesar de esos temores, la labor de dotar de defensas eficientes al puerto de Veracruz no siempre se realizó con la debida atingencia, a pesar de que como se ha mencionado, Veracruz concentraba gran parte de las riquezas provenientes del resto de la Nueva España.



*Fuertes de San Juan de Ulúa y San Carlos de Perote
Fotos: San Juan: Wikipedia / San Carlos: Sergio Arturo Vargas Matías*

Esa aparente negligencia estuvo motivada entre otras cosas, por la crónica escasez de recursos de la Corona Española, las difíciles condiciones climáticas imperantes en la zona, las persistentes epidemias que acechaban a los que permanecían en el puerto y la disparidad de opiniones respecto a cuál era la estrategia defensiva más adecuada para hacer frente a las amenazas, que oscilaban entre reforzar la

ciudad de manera apropiada, cambiar su ubicación a un lugar con condiciones menos extremas o simplemente, abandonarla en cuanto se divisaran las velas de los primeros barcos enemigos (Archer, 1983, p. 59-106).

Hay que recordar que tales preocupaciones no eran infundadas: ya en septiembre de 1568, el legendario corsario inglés John Hawkins, se había apoderado de San Juan de Úlva prácticamente sin resistencia, ya que la guarnición del fuerte confundió sus navíos con los de la flota española que anualmente llegaba al puerto con mercancías traídas del Viejo continente, próxima a arribar.

Cuando los españoles llegaron al islote, debieron acordar con los ingleses un pacto de no agresión, con el fin de que éstos les permitieran desembarcar, comprometiéndose a su vez, a dejarlos partir. Los españoles no tuvieron otra alternativa, dado si se desataba un norte, arrojaría a las embarcaciones y su valiosa carga contra la costa arrecifal.

Una vez en la fortaleza, los españoles solicitaron el apoyo de las fuerzas asentadas en el puerto, lo que permitió al Virrey Martín Enríquez de Almanza, ordenar la recuperación de la fortaleza, decisión que aún es cuestionada por muchos historiadores, que consideran poco ético el actuar del gobernante. La batalla culminó con una total victoria hispana; Hawkins y su tripulación –entre la que se encontraba Francis Drake-, debieron huir penosamente (Calderón, 1984, p. 9-10).



Fuerte de Antón Lizardo y Garita de Villegas

Fotos: Sergio Arturo Vargas Matías

Desafortunadamente, la segunda incursión pirata de similar importancia no tuvo un desenlace tan afortunado: en 1683, Nicolás Grammont, Lorenzo Jácome “Lorencillo” y Mr. Ramón, al mando de 1,500 hombres atacan Veracruz, causando un gran número de bajas (Calderón, 1984, p. 95), lo que provocará que se tome la decisión de amurallar la ciudad, fortificación que se apuntala con la inclusión de siete baluartes cuya construcción se termina en 1741, con el propósito de reforzar la endeble estructura defensiva del puerto más importante de la Nueva España.

Con el mismo fin, la Corona Española se abocó a la construcción de un sistema defensivo (Fernández y otros, 2010, p. 32) que partía del litoral veracruzano e irradiaba al interior del territorio, a través de una serie de fortificaciones y obras complementarias establecidas a lo largo del trayecto a la capital. Entre las más importantes, cabe mencionar las baterías de Alvarado, Medellín y Mocambo; el fuerte de Antón Lizardo; las garitas de San Carlos, Las Ánimas y Villegas, en el camino de Orizaba a Córdoba y el fuerte de San Carlos, en Perote (Ortiz Lanz, 1993, pp. 193-210).

En la edificación de dichas obras, participaron connotados ingenieros militares como Bautista Antonelli, Adrián Boot, Marcos Lucio, Francisco Pozuelo, Jaime Franck, Carlos Blodeaux, Fernando de Pineda, Félix Prospero, Lorenzo de Solís, Pedro Ponce, Agustín López de la Cámara Alta, Manuel de Santisteban, Miguel Ximénez, Agustín Crame, Ramón Panón, Carlos Duparquet, Segismundo Font y Miguel del Corral, entre otros (Calderón, 1996, pp. 83-116).

Conviene apuntar que a pesar de la realización de estas obras, distintos grupos de la sociedad porteña, encabezados por los comerciantes, continuamente pugnaron por el establecimiento de una fuerza militar permanente que resguardara el puerto. A partir de 1795, fecha en que se formaliza la creación del Consulado de Veracruz, estas presiones irán en aumento, al grado tal de un enfrentamiento directo con el Virrey Iturrigaray (Archer, 1983, pp. 87-106).

Curiosamente, durante el periodo colonial, este escudo defensivo, que tenía como epicentros las fortalezas de San Carlos de Perote y San Juan de Ulúa, nunca fue puesto a prueba, ya que el temido desembarco inglés y francés jamás se produjo, si bien se puede considerar que actuó como un elemento disuasorio frente a estas potencias.

Será un enemigo interno, el que finalmente desafiará la estructura defensiva de las autoridades virreinales: con la guerra de Independencia, la provincia de Veracruz verá quebrantada su estabilidad, debido a diversos levantamientos armados que a partir de 1811 desembocaron en una guerra de guerrillas que tuvo como escenario principal la región centro y las costa de Sotavento pero cuyos efectos se dejaron sentir en todo el estado (Ortiz Escamilla, 2010, p. 109).

De acuerdo con Ortiz Escamilla, Nicolás Bravo, jefe de operaciones de los rebeldes en Veracruz, fue el primero en comprender la importancia estratégica que tenía hacerse del dominio del Camino Real de Veracruz, pues "...si controlaba el Camino Real, cortaba toda comunicación entre la península y la ciudad de México y, además, quedaba cerca de Orizaba y, por tanto, de sus tabacos que eran como dinero en efectivo". En un principio, la acertada conducción de Bravo le dio a los rebeldes el dominio de la situación, que incluso, para septiembre de 1812 les permitió bloquear toda comunicación entre el puerto de Veracruz y las ciudades del interior como Xalapa, Córdoba y Orizaba.

Desafortunadamente para la causa insurgente, la partida de Bravo para auxiliar a Morelos en la toma de Acapulco, así como la desatinada elección de los responsables de continuar la lucha armada en territorio insurgente, dieron pie a una constante pugna por el poder entre los jefes rebeldes de la provincia y las designados por los caudillos. Esta situación provocó la pérdida de la simpatía popular por el movimiento independentista e incluso, el enfrentamiento armado entre los cabecillas rebeldes.

En este contexto, el gobierno de la Nueva España se propuso recuperar el terreno perdido, para lo cual, el virrey Calleja dispuso una estrategia basada en la construcción de casamatas ubicadas en La Joya, Cerro Gordo, Rinconada y Paso de Ovejas, cuya misión consistía en asegurar el dominio de la ruta. Esto, aunado a la llegada de fuertes contingentes de batallones realistas veteranos de la guerra contra Francia, y sobre todo, una política basada en la conciliación, le permitieron en poco tiempo equilibrar la situación.



*Fortín de Órdenes Militares de Plan del Río y Atalaya de La Concepción
de Puente Nacional Fotos: Sergio Arturo Vargas Matías*

Según Ortiz Escamilla, la aparente pacificación de Veracruz lograda por Calleja demoró poco tiempo. Con la vuelta al absolutismo de la monarquía española, nuevamente se encendieron los ánimos insurgentes en la provincia, capitaneados por Guadalupe Victoria. A pesar de sus diferencias, los rebeldes fueron capaces de organizar y constituir un gobierno provisional cuya capital establecieron en Huatusco.

Para mediados de 1815, arribó a Veracruz un personaje clave en la historia de las fortificaciones del Camino Real: Fernando Miyares y Mancebo, militar venezolano que encabezaba una división integrada por dos mil hombres. Uno de los logros más sobresalientes de Miyares fue despojar a las fuerzas de Guadalupe Victoria de sus posiciones en el Puente del Rey, hoy Puente Nacional. Tras una serie de combates, los insurgentes debieron abandonar sus fortificaciones que tras ser tomadas por los realistas, fueron rebautizadas con los nombres de Fernando VII y La Concepción.

Con el propósito de restablecer la comunicación plena entre Veracruz y el interior del territorio, Miyares retomó la idea de Calleja de fortificar el Camino

Real, y ordenó la construcción de una serie de fuertes de acuerdo al modelo Montalenberg. Las ubicaciones elegidas fueron El Encero, Cerro Gordo, Plan del Río, El Organo, Cuesta de la Calera, Puente del Rey, La Antigua, Santa Fe y San Juan. También consiguió apoderarse del fortín del “Chino Claudio”, jefe insurgente que en palabras de Miyares había erigido la mejor fortaleza rebelde en las cercanías de Chachalacas.

Por su parte, Guadalupe Victoria, tras la pérdida del Puente del Rey, construyó los fortines de Monte Blanco, cerca de Orizaba y de Imiquite, en las inmediaciones de Xalapa. Otras fortificaciones rebeldes significativas fueron erigidas en el Chuiquigüite y Palmillas, que progresivamente cayeron también en manos de los realistas.

El militar venezolano mostró que además de ser un hábil estratega, comprendía que un aspecto fundamental para lograr la ventaja táctica en el conflicto, era el establecimiento de una comunicación efectiva entre los distintos puestos militares, misma que se dificultaba por los continuos ataques rebeldes. Por tanto, dio instrucciones para la habilitación de telégrafos en las fortalezas de Plan del Río, La Concepción y Cerro Gordo.

Los incipientes intentos de Miyares por establecer una línea de telegrafía óptica entre Veracruz y Xalapa, así como la posterior tentativa de Bonifacio de Tosta, son uno de los aspectos más interesantes y menos estudiados con relación a la historia de las fortificaciones del Camino Real, tal vez, porque debido a la lucha independentista, y sobre todo los avances tecnológicos, la tentativa quedó en eso.

Pese a que Bonifacio de Tosta había presentado su propuesta para creación de la línea telegráfica al virrey Don Juan Javier Venegas en octubre de 1811, el proyecto quedó relegado hasta 1813, fecha en que el nuevo virrey, Félix María Calleja dio su consentimiento para la realización del ensayo que mostraría la factibilidad de la propuesta de Tosta (Vázquez, 2011, s/p).



Torres telegráficas de Cerro Gordo y Corral Falso

Fotos: Sergio Arturo Vargas Matías

Desafortunadamente, a pesar de la aprobación del virrey, el recrudecimiento de las hostilidades entre realistas e insurgentes, y la mala situación de la Real Hacienda, cancelaron durante varios años la posibilidad de llevar a cabo el referido ensayo, si bien los semáforos a utilizarse llegaron a Xalapa en 1817. La propuesta de Tosta contemplaba el establecimiento de una línea telegráfica que partía de la fortificación del cerro de Macuiltépetl, cercano a Xalapa, hacia un conjunto de torres construidas en las localidades de Pajaritos y Corral Falso, que se sumaron a la que había construido Miyares con idéntico propósito en Cerro Gordo. La edificación de dichas torres se concluyó en 1819, prácticamente en las postrimerías del régimen colonial, por lo que el proyecto quedó definitivamente cancelado.

Ya en los primeros años del México independiente, y ante las amenazas del exterior y la inestabilidad interna, se proyectaron y construyeron diversas fortificaciones en el viejo Camino Real, especialmente en la ruta de Orizaba (Fernández y otros, 2010, p. 42). El más ambicioso de los proyectos propuestos fue presentado por el ingeniero Constantino Malchesqui.



Fortín de Paso del Macho y Atalaya de Tejería

Fotos: Sergio Arturo Vargas Matías

Malchesqui sugería el establecimiento de una línea defensiva desde Río Blanco hasta Alvarado, integrada por diversos tipos de fortificaciones como baterías y murallas, en la que se aplicaban las estrategias defensivas descritas por los franceses en los tratados de fortificación del siglo XVIII. A pesar de que el proyecto no se llevó a cabo, los fuertes de Soledad de Doblado y Paso del Macho, construidos una vez concluido el periodo colonial, dan una idea de la preocupación del gobierno de la naciente nación por defender su integridad.

Estas fortificaciones, que junto a las ya existentes vinieron a complementar la compleja estructura militar defensiva heredada del periodo colonial, serán escenario de los hechos de armas que caracterizaron los convulsos primeros años de la vida independiente de México, así como de los conflictos que lo enfrentaron con Francia durante la Guerra de los Pasteles de 1838 y el establecimiento del Segundo Imperio, de 1864 a 1867; y con los Estados Unidos durante la intervención de 1847.

La destrucción de la muralla de Veracruz en 1880, marca el fin de una época, y el inicio de otra, que se caracterizó por las ideas de modernidad, orden y progreso. La estabilidad interna impuesta por el porfirismo, el pleno reconocimiento del Estado Mexicano en el concierto internacional y los avances tecnológicos, harán obsoletas las fortificaciones militares que salvo contadas excepciones, quedarán relegadas, considerándoseles vestigios de un pasado que se quería sepultar bajo las vías del desarrollo: “...el aumento adquirido por el comercio porteño con motivo del ferrocarril, demandaba el crecimiento de la ciudad, para lo cual se hacía necesario derrumbar esa triste y lóbrega muralla, muro anacrónico que impedía ese crecimiento y que ya carecía de objeto...” (Trens, 1955, citado por: Ortiz Lanz, 1993, p. 179).



Veracruz en una litografía de Casimiro Castro publicada en “México y sus alrededores” entre 1855-56

El Camino Real en la actualidad

A raíz de la puesta en funcionamiento de las autopistas de cuota que conectan el municipio de Veracruz con Orizaba y Xalapa, las comunidades vecinas a las viejas rutas del Camino Real han enfrentado un proceso de deterioro económico, derivado de la disminución del flujo vehicular, ya que por razones obvias, el tránsito se orientó a las nuevas vías, más rápidas y directas.

De igual forma, el hecho de que los turistas nacionales y extranjeros optaran por trasladarse a través de las nuevas carreteras, provocó una baja sensible

en el número de quienes visitaban las poblaciones como Corral Falso, Cerro Gordo, Plan del Río, Puente Nacional, Paso del Macho, Soledad de Doblado y Tejería, entre otras, afectando de esta forma a muchos pequeños empresarios que subsistían gracias a la prestación de servicios turísticos y el comercio carretero.

A lo anterior, hay que agregar el cambio en el modelo económico predominante en el país a partir de la década de 1980, dirigido a la privatización de empresas paraestatales, la reducción de apoyos y subsidios y la eliminación de las barreras para la importación de productos y mercancías, que provocó una disminución en la capacidad económica de estas comunidades, orientadas a la producción agrícola, pecuaria y el pequeño comercio. Todos estos factores han propiciado en mayor o menor medida, trastornos sociales como desempleo, migración, alcoholismo, desintegración familiar y sub-empleo.

El Camino Real hacia el futuro

Uno de los mayores retos que enfrentan los gobiernos de todos los niveles alrededor del mundo es procurar el desarrollo económico, social y cultural de sus habitantes. En el caso de Veracruz, el pobre desempeño económico, la baja captación de inversiones productivas, la violencia asociada al crimen organizado y el fenómeno migratorio entre otros factores, han propiciado un estancamiento en amplias regiones de la entidad, que a pesar de contar con recursos naturales en abundancia, la colocan a nivel nacional en el lugar 29 del índice de desarrollo humano, según el Informe sobre Desarrollo Humano, México 2006-2007 (PUND, 2007, p. 23).

El mismo informe detalla que, de los 10 municipios con menor IDH en el país, dos se localizan en el estado de Veracruz: Mixtla de Altamirano y Tehuipango. Obviamente, con relación a los índices de salud y educación, dichos municipios se mantienen también entre los 10 menos favorecidos; Tehuipango aparece además en la lista de los 10 con peor desempeño con relación al índice de ingreso (PUND, 2004, pp. 8-9).

Esto no quiere decir que el resto del estado sea ajeno a los bajos niveles de desarrollo: de acuerdo con el citado informe, Veracruz, con un 7.1% es la entidad que más contribuye a la desigualdad del IDH en México. Este desempeño se repite con el 10.1% en el renglón de desigualdad del índice de la sobrevivencia infantil (PUND, 2004, p. 12).

Una de las alternativas propuestas por el Gobierno de Veracruz para disminuir el rezago económico ha sido el turismo; desafortunadamente, los esfuerzos se

han orientado a posicionar al estado como un destino de “Sol y Playa”, “Pueblos Mágicos” o en su defecto, a promocionar eventos en zonas arqueológicas como la “Cumbre Tajín” y festividades como el “Carnaval de Veracruz”, la “Candelaria de Tlacotalpan”, la “Fiesta de Santa Ana” y la “Fiesta de Santa María Magdalena” en Xico.

Si bien esta política ha funcionado de forma relativamente aceptable en algunos municipios como Boca del Río, Veracruz y la zona conurbada de Xalapa-Xico-Coatepec, es indudable que sus efectos son limitados y transitorios, pues concentran la oferta turística en unos cuantos destinos, por un periodo de tiempo muy breve, sin crear las condiciones para proyectos de mayor alcance y duración, que realmente contribuyan al desarrollo de una infraestructura turística permanente.

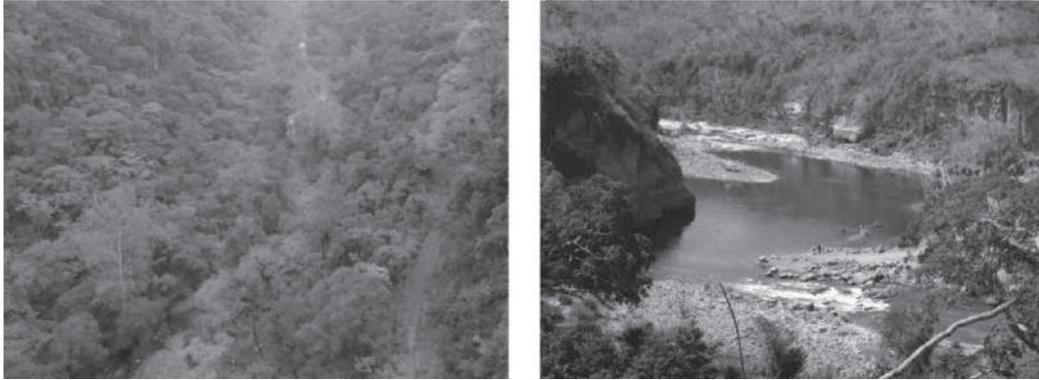
De esta forma, puede considerarse que los recursos públicos que se destinan a este tipo de actividades, más que una inversión, representan un gasto, pues únicamente generan ingresos para las empresas refresqueras, cerveceras y similares, sin que se registre una derrama económica que signifique un cambio cualitativo en las condiciones de vida de los habitantes de las comunidades donde dichos eventos se realizan. Por lo anterior, es necesario un cambio de mentalidad en las instancias de gobierno con el fin de que se haga partícipe a la sociedad civil en el desarrollo de proyectos que realmente tengan una incidencia positiva en la colectividad.

Conclusiones

Considerando la enorme riqueza del patrimonio histórico-cultural y los atractivos naturales del estado de Veracruz, es evidente la falta de una visión a largo plazo y de políticas públicas estratégicamente delineadas, pues se dejan de lado vastas zonas que cuentan con el potencial para que, con el apoyo adecuado, se conviertan en nuevos polos de atracción para quienes visitan la entidad, a pesar de que la diversificación de la oferta turística era uno de los ejes rectores del Plan Veracruzano de Turismo y Cultura 2005-2010 (Secretaría de Turismo y Cultura de Veracruz, 2006, p. 56).

Es por eso que el presente trabajo hace énfasis en la necesidad de revalorar el antiguo Camino Real de México a Veracruz como una opción de primer orden para la puesta en marcha de programas de desarrollo comunitario, con base en el turismo cultural y alternativo. A la fecha, existen poco más de 120 estructuras de uso civil y religioso (ventas, puentes, capillas e iglesias) y militar (fuertes, baluartes, polvorines, garitas, casas de guardia, baterías, telefres, atalayas, fortines), en las dos rutas del Camino Real, construidas entre los siglos XVI y

XVIII (Broca y otros, 2007, p. 10) que por su valor histórico y arquitectónico, podrían conformar, en conjunto con los atractivos naturales de la zona –rica en ríos, lagunas, cuevas, acantilados, flora y fauna-, un itinerario de primer orden (Vargas, 2011, s/p).



Alrededor de las rutas que conformaban el Camino Real existen diversos atractivos naturales que en conjunto con los valores históricos y culturales de la zona, ofrecen la oportunidad de crear un itinerario de turismo alternativo y cultural de primer orden. Las imágenes corresponden a las localidades de Sumidero (ruta por Orizaba) y Puente Nacional (ruta por Xalapa). Fotos: Sergio Arturo Vargas Matías.

Con la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, la iniciativa privada y los habitantes de las comunidades cercanas a las viejas rutas, es posible a mediano plazo, llevar a cabo proyectos diseñados a partir de las distintas modalidades del turismo alternativo –turismo de aventura, ecoturismo y turismo rural-, que le brinden al visitante nacional y extranjero la oportunidad de realizar actividades recreativas y deportivas tales como escalada, caminata, rappel, espeleísmo, observación de ecosistemas, senderismo interpretativo, talleres de educación ambiental, así como talleres artesanales, de educación ambiental y gastronómicos.

De esta forma, sería posible generar y mantener fuentes de trabajo que contribuyan a dinamizar la economía de la zona, estimulando así, el desarrollo sustentable y el progreso económico, social y cultural de sus habitantes, y al mismo tiempo, la revalorización y rescate de una parte fundamental de nuestro patrimonio histórico.

REFERENCIAS

- Archer, Christon. (1983). *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*, México: Fondo de Cultura Económica.
- Arróniz, Joaquín. (2004). *Ensayo de una historia de Orizaba*, México: Instituto Veracruzano de la Cultura / Biblioteca Mexicana de la Fundación Miguel Alemán, A.C.
- Broca, Abraham y otros. (2007). *Itinerario cultural. Camino Real de Veracruz a Perote*. Veracruz: Gobierno del Estado de Veracruz / Universidad Veracruzana / Instituto Veracruzano de Cultura / Ayuntamiento de Perote / Ayuntamiento de Veracruz.
- Calderón, José. (1984). *Historia de las fortificaciones en Nueva España*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas / Gobierno del Estado de Veracruz.
- Chaunu, Pierre. (1960). Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del siglo XVII. *Historia Mexicana*, IX (3), 521-557.
- Fernández, Ángel y otros. (2010). *Fortalezas históricas de Veracruz*, México: Secretaría de Educación del Gobierno del Estado de Veracruz.
- Florescano, Sergio. (1987). *El camino México-Veracruz en la época colonial*. Xalapa: Universidad Veracruzana.
- Gortari, Hira de y Guillermo Palacios. (1968). El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810). *Historia Mexicana*, XVII (2), 427-454.
- Humboldt, Alejandro de. (1966). *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. México: Editorial Porrúa.
- Ita, Lourdes de. (2011). La organización del espacio novohispano: puertos, ciudades y caminos. En: Lourdes de Ita (Coord.), *Organización del Espacio en el México Colonial: Puertos, Ciudades y Caminos*, (s/p) Conacyt / Instituto de Investigaciones Históricas / UMSNH.
- Ortiz, José. (1993). *Arquitectura militar de México*. México: Secretaría de la Defensa Nacional.
- Ortiz, Juan. (2010). *El teatro de la guerra. Veracruz 1750-1825*. Xalapa: Universidad Veracruzana / Universitat Jaume I.
- Paso y Troncoso, Francisco del. (1942). *Epistolario de la Nueva España, 1505-1818*. México: Antigua Librería Robredo de José Porrúa e Hijos.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2007). *Informe sobre desarrollo humano México 2006-2007*. México: ONU.

- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2004). *Índice de desarrollo humano municipal en México*. México: ONU.
- Secretaría de Turismo y Cultura. (2006). *Programa Veracruzano de Turismo y Cultura 2005-2010*. México: Gobierno del Estado de Veracruz.
- Silva Herzog, Jesús. (1956). El comercio de México durante la época colonial. En: *Memoria del Colegio Nacional*, (pp. 43-44) México: El Colegio Nacional.
- Souto, Matilde. (2006). Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España. *Revista Complutense de Historia de América*, XXXII (3), 20-25.
- Suárez, Clara. (2010). De mercado libre a monopolio estatal: la producción tabacalera en Nueva España, 1760-1800. En: Janet Long y Amalia Attolini (Coords.), *Caminos y mercados de México*, (p. 418) México: UNAM / INAH.
- Trens, Manuel. (1955). *Historia de la H. ciudad de Veracruz y de su ayuntamiento*. México: Archivo General de la Nación.
- Valle, Guillermina del. (1992). *El camino México-Puebla-Veracruz. Comercio poblano y pugnas entre mercaderes a fines de la época colonial*. México: Gobierno del Estado de Puebla / Secretaría de Gobernación / Archivo General de la Nación.
- (2007). Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI. *América Latina en la Historia Económica*, XXVII (4), 23-29.
- (En prensa). Articulación de mercados y la reconstrucción del camino México-Veracruz vía Orizaba a fines del siglo XVIII. En: Verónica Oikión (Coord.), *Historia, Nación y Región*, (pp. 4-5) México: El Colegio de Michoacán.
- Vargas, Sergio. (2011, 9 de junio). *El Camino Real de Veracruz: pasado, presente y futuro*. Ponencia presentada en el XVII Congreso Internacional de la International Association for Intercultural Communication Studies (IAICS), Universidad Intercultural de Chiapas, San Cristóbal de las Casas, Chis.
- Vázquez, José. (2011). *Telegrafía óptica en México y los telefres* [en línea]. Disponible en: telefre.com/files/Historia_del_Telefre.pdf. [Consultado 29 de febrero, 2012].