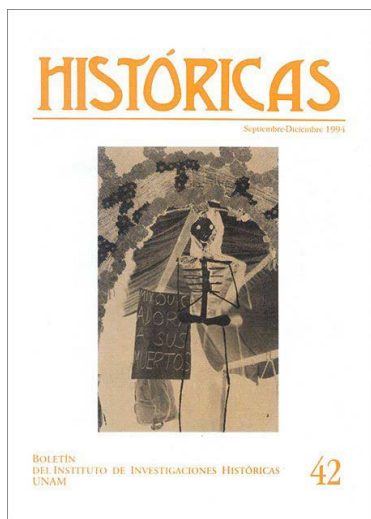




Artículo: Sergio Ortiz Hernán, Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Fondo de Cultura Económica, 1994, 215 p.

Autor(es): Yuste López, Carmen

Revista: Históricas. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM

Número: 42

Año: 1994

ISSN edición impresa: 0187-182X

ISSN de pdf: [en trámite]

Forma sugerida de citar: Yuste López, Carmen. "Sergio Ortiz Hernán, Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Fondo de Cultura Económica, 1994, 215 p." Históricas. Boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, 42 (1994): p. 64-66. Edición digital en PDF, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2018, Disponible en Repositorio Institucional Históricas UNAM <http://hdl.handle.net/20.500.12525/3842>

D.R. © 2018. Los derechos patrimoniales pertenecen a la Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, Coyoacán, C.P. 04510, Ciudad de México

Entidad editora: Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Nacional Autónoma de México

Correo electrónico: departamento.editorial@historicas.unam.mx

"Excepto donde se indique lo contrario, esta obra está bajo una licencia Creative Commons (Atribución-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional, CC BY-NC-SA Internacional, <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.es>)"



Para usos con otros fines se requiere autorización expresa de la institución: departamento.editorial@historicas.unam.mx

Con la licencia CC-BY-NC-SA usted es libre de:

- **Compartir:** copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato.
- **Adaptar:** remezclar, transformar y construir a partir del material.

Bajo los siguientes términos:

- **Atribución:** debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- **No comercial:** usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- **Compartir igual:** si remezcla, transforma o crea a partir del material, debe distribuir su contribución bajo la misma licencia del original.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



REPOSITORIO
INSTITUCIONAL
HISTÓRICAS
UNAM

□ RESEÑAS

Sergio Ortiz Hernán, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Fondo de Cultura Económica (Los Noventa, Estructura Económica y Social de México), 1994, 215 p., cuadros, mapas.

Evaluar el libro de Sergio Ortiz Hernán conduce necesariamente a considerar cuál era la situación de la historiografía novohispana e independiente, de carácter económico y social hace veinte años, años de la redacción original de este trabajo; y cuál es su estado actual: los logros, los avances, las parálisis temáticas, los renovados planteamientos y las nuevas hipótesis. Sólo así podremos aquilatar en su real magnitud la importancia del libro de Sergio Ortiz Hernán tanto en el contexto de su momento como en éste, el de la fecha de su publicación.

Ortiz Hernán revisa el estado de los caminos y transportes en México a partir del análisis de la situación socioeconómica. Para construir el modelo económico de los años historiados, el autor acude a fuentes fundamentales como: el *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, de Alejandro de Humboldt; las *Memorias políticas y económicas* del comerciante veracruzano José Ma. Quiroz; a los informes económicos solicitados por el virrey segundo conde de Revillagigedo a los intendentes novohispanos; a las llamadas *Obras sueltas* de José Ma. Luis Mora que contienen entre otras cosas, los *Escritos* de Manuel Abad y Queipo, tan importantes para entender muchas de las circunstancias sociales de la época. De igual modo, a las noticias del viajero inglés Henry Ward, las obras de Lucas Alamán, de Lorenzo de Zavala, por destacar las más notables, además de una acuciosa revisión bibliográfica de lo escrito y publicado sobre el tema en los tiempos recientes, en la que considera textos tan valiosos como las series documentales propuestas por Jesús Silva Herzog y Luis Chávez Orozco.

El cúmulo de información recogida permite a Ortiz Hernán, siguiendo con atención la interpretación de Fernando Rosenzweig, hacer una valoración económica de la última Nueva España y el naciente México y acotar las circunstancias que propiciaron y motivaron el desarrollo de los caminos y las características de los transportes. Así las cosas, el autor atiende cuatro razones principales:

- La configuración de la red de caminos en la época colonial y en los primeros años del siglo XIX, determinando la influencia de los factores geográficos (a los que llama geofísicos) y de los factores económicos (que denomina geoeconómicos).

- Un segundo aspecto refiere las características que adoptó el financiamiento estatal y privado en la constitución de una red carretera desde los primeros tiempos coloniales, destacando el importante papel que desempeñó la cesión fiscal del monto de determinados gravámenes en la construcción y cuidado de los caminos, al igual que la intervención corporativa: en la época colonial, a través de los consulados novohispanos, particularmente en los años del reformismo Borbón; o bien, por medio de las compañías mineras extranjeras, ya en el siglo XIX.

— Sergio Ortiz Hernán detalla asimismo, las peculiaridades del transporte, tanto de carga como de viajeros y su evolución: de los años del traslado de mercancías por cargadores o *tamemes* a la extensión del uso de las recuas de mulas y las carretas. De los tiempos de los viajes y tránsito de pasajeros a lomo de mula a la utilización de la litera, el coche y la diligencia. Hace notar los recargados y excesivos impuestos que recaían en la distribución de mercancías y la influencia rotunda en los precios finales con que llegaban al consumidor.

— Finalmente se ocupa de los hombres que organizaban el transporte, de los arrieros, los conductores. Como señala el autor, la impresión de Humboldt fue la de un enorme desperdicio de brazos fuertes en el oficio de la arriería. Sin embargo, ser arriero en la Nueva España del siglo XVIII, en el México de los primeros años del siglo XIX, era un *quehacer* poco despreciable. Para el arriero común, el indígena o el mestizo, fue asociar el transporte de carga con el trabajo agrícola de sus propias comunidades alterando tiempos y ciclos productores; para el conductor de recuas, poseedor de un buen número de mulas y contratante de suficientes *dependientes*, era un oficio que producía una renta equiparable a la de un connotado minero o un acaudalado comerciante, como en el caso de Pedro de Vértiz y José de Oteyza, en los últimos años coloniales o bien, la familia de Antonio Escandón o los Yturbe en Michoacán, ya en el siglo XIX. Transportar mercancías y desplazar viajeros a gran escala era —como muchas otras actividades económicas en el México de ese tiempo— un asunto que en buena medida dependía del azar.

Así vistas las cosas, de lo propuesto por el autor concluimos que, la definición de la red de caminos y su construcción desde los tiempos coloniales se basó, en estricto, en función de una actividad económica, la explotación de la plata: su extracción y beneficio y su conducción a las cajas receptoras del fisco y a la ciudad de México, sede del monopolio comercial. Así tenemos que fue el camino de la plata ruta de la expansión minera hacia el norte y los caminos México-Veracruz y México-Acapulco la matriz del trazo que definió la construcción de caminos en los años del pasado. Que la aportación del Estado y la participación de los particulares como entidad financiera, coadyuvaban enormemente a mejorar “ciertos” caminos, como el México-Veracruz, a pesar de que en ocasiones las rutas no fueran las más adecuadas; que los bandidos e insurrectos no permitiesen un tránsito seguro de las mercancías y más aún, que no se adecuase una política fiscal que permitiese que los productos llegaran a sus destinos a precios más razonables. Hacía 1830, el nuevo México disponía de un sistema de diligencias y de viajes organizados, aunque sus promotores no consideraran los imprevistos como las crecidas de los ríos y los deslaves de los cerros, los salteadores de caminos y sobre todo, la mala apariencia o ausencia de hospederías en los recorridos para la buena estancia y reposo de los viajeros.

De este modo, Ortiz Hernán nos presenta una visión general de las circunstancias que propiciaron la red de caminos y el desarrollo de los transportes en México a fines de la época colonial y principios del siglo XIX en este libro que bien puede considerarse pionero, novedoso y enormemente sugerente. De los años de su redacción original a la fecha, el tema de este libro sigue siendo casi anónimo. Salvo los trabajos de Peter Rees, de Clara Elena Suárez Argüello, de

Matilde Souto y Guillermina del Valle —restringidos a la construcción del camino México-Veracruz—, los diversos aspectos sugeridos por Sergio Ortiz Hernán, como si se tratara de un sumario temático para analizar los caminos y transportes en el México del pasado, se mantienen como veta virgen. De ahí la actualidad de este libro y su enorme vigencia.

Carmen Yuste
 Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM

