

## Construcción del camino a la rueda por Xalapa y Perote, 1803-1812

ÁNGEL JOSÉ FERNÁNDEZ\*

**E**L CAMINO CARRETERO DE VERACRUZ A MÉXICO por Xalapa y Perote fue la obra de mayor envergadura que realizó el Real Tribunal del Consulado de Veracruz (1795-1824). A diferencia del camino del puerto a la capital por Córdoba y Orizaba, cuyo desarrollo ampliaría mercados para allegarse materias primas que comercializaría el Consulado de México (el algodón cosechado en la cuenca del Papaloapan y los tintes para la industria textil: la grana cochinilla de Oaxaca y el añil guatemalteco, que se cultivaban y distribuían en diversas plazas o se remitían a la metrópoli), este otro camino “a la rueda” desplazaría hacia los mercados de la Nueva España las mercaderías españolas y los productos extranjeros enviados desde Cádiz al puerto de Veracruz, único habilitado por la Corona durante casi toda la etapa virreinal.<sup>1</sup>

Este camino también favorecería —al parejo de las acciones de exportación, recepción y reexpedición de productos europeos— el desplazamiento y las operaciones de los frutos y manufacturas regionales, sobre todo los que se producían en la gobernación de Veracruz —Tlacotalpan, Alvarado, Tlalixcoyan, Medellín y Xalapa de la Feria—, pueblos que entonces quedaban comprendidos dentro de la jurisdicción del Consulado

\* Dirigir correspondencia al Instituto de Investigaciones Lingüístico-Literarias, Universidad Veracruzana, Estanzuela 47-B, Fracc. Pomona, C.P. 91040, Xalapa, Veracruz, México, tel. (01) (228) 8-18-65-55, e-mail: anjofer53@yahoo.com.mx.

<sup>1</sup> En Veracruz se ofrecía al por mayor aguardiente de caña, algodones de Cosamaloapan y de los Ríos; azúcar, añil de Guatemala, cacao (tipo Caracas, Tabasco, Maracaibo y Guayaquil); chile ancho, frijol (negro y blanco); grana cochinilla y granilla, harinas de Puebla y México; jamones del Reino, manteca de puerco, maíz, pita floja y torcida; purga de Xalapa, sal de Campeche, sebo terciado y jabón de Puebla. *Cfr. Diario Mercantil de Veracruz*, t. I, núm. 1, miércoles 1 de julio de 1807, p. 2.

de Veracruz.<sup>2</sup> Los frutos de América que entraban y salían por el puerto tuvieron precio corriente y cotización en Londres: grana cochinilla, fina y limpia; añil de Guatemala y Caracas, goma copal, cueros al pelo, purga de Xalapa, bálsamo del Perú, quina ordinaria, amarilla y superior; zarzaparrilla, pimienta negra, clara y blanca; café de las islas antillanas, cacao de Granada y Trinidad; azúcar prieta de Jamaica, mediana, buena y superfina; palo de Campeche, Cuba, Puerto Rico, Jamaica, Tobago, Honduras y Nicaragua, y caobas de Cuba. Y en Cádiz también se cotizaban productos como azúcar de Veracruz, añil de Guatemala, algodón, cacao, tipo Caracas, Maracaibo y Guayaquil; grana superior, corriente e inferior; palo de Campeche, moralete y brasilete, vainilla superior, corriente e inferior; purga de Xalapa y zarza de la costa.<sup>3</sup>

## UN LARGO Y SINUOSO PROYECTO

El proyecto del camino, su hechura y práctica culminación se enfrentaría a una serie de adversidades, a consecuencia de diversos factores. La primera dificultad sería de carácter político, connatural a la propia erección del Consulado de Veracruz y derivada de problemas desencadenados por conflictos mayores, provocados sobre todo por la pérdida de las canonjías que gozaba el Consulado de México, como el monopolio del comercio o los contratos de recaudación fiscal (entre éstos, el de la captación de alcabalas, que disfrutaba por tenerlo bajo arriendo, o la subsiguiente limitación de las prerrogativas territoriales que acotaba el poder económico y la esfera de poder de sus mercaderes agremiados).<sup>4</sup>

Otra adversidad fue de carácter eminentemente comercial, compaginada con el problema político, y consistió en las clausuras del sistema mercantil de flotas y navíos y del sistema de las ferias, al declararse el comercio libre aplicado a Nueva España en 1789; esta apertura permitió

<sup>2</sup> Diego de Gardoqui, *Su majestad erige un Consulado de Comercio en la ciudad de Vera Cruz para todos los pueblos del distrito de su Gobernación y el de Xalapa de la Feria*, decreto expedido en Aranjuez, el 17 de enero de 1795, fs. 4 v.-5 r.

<sup>3</sup> *Diario Mercantil de Veracruz*, t. I, núm. 5, domingo 5 de julio de 1807, p. 20 y t. I, núm. 8, miércoles 8 de julio de 1807, pp. 31-32.

<sup>4</sup> Archivo General de la Nación, México (en adelante AGN), *Reales cédulas*, Balsaín, 28 de septiembre de 1720, t. 41, fs. 178 r.-183 v.

la existencia de otros grupos de comerciantes, como los afiliados al Real Tribunal del Consulado de Veracruz, que “adquirieron autonomía respecto de la capital virreinal” sólo en el momento en que la Corona soportaba la “crisis definitiva del sistema español de comercio colonial” y fuera presionada por el grupo de comerciantes radicados en Veracruz, y también, según lo manifestaban los miembros del Consulado de México, por “la dependencia de los veracruzanos de los comerciantes españoles”, muchos de éstos parapetados en el Consulado de Cádiz, y quienes mantenían tratos con los nuevos mercaderes radicados en el puerto de Veracruz. Unos y otros protagonizaban esa lucha que tenía como trasfondo “el dominio de los mercados americanos”. La oposición del Consulado de México creció cuando el gremio veracruzano comenzara a tener “un papel decisivo en el comercio exterior de la Nueva España y en la cuenca caribeña, hasta que la concurrencia de otros puertos, como La Habana a partir de 1810, y el comercio con los angloamericanos”, socavaría la influencia de los comerciantes en el intercambio de dichos mercados, que en ese entonces resultaban los más redituables y prósperos del mundo.<sup>5</sup>

En este proceso de apertura mercantil, los comerciantes veracruzanos jugaron un doble papel: actuaron “básicamente como intermediarios de otros negociantes a cuya cuenta y riesgo corrieron las transacciones” y, al mismo tiempo, el Real Tribunal del Consulado contribuiría a “sostener los fines inmediatos de la élite veracruzana”, que de hecho se hizo del poder de los ayuntamientos regionales, se agenció los cargos públicos y se repartió los contratos de las obras urbanas en los poblados de su jurisdicción. Sobrevivían, por otra parte, dos sistemas de comercio: el sancionado por el *Reglamento* de 1778 y el de “un comercio irregular sin precedentes’ para evadir el bloqueo” inglés, que asolaba con sus buques el litoral del Golfo novohispano. Bajo esta presión de carácter bélico y económico, el gobierno español firmaría varios contratos con casas internacionales, como “el de 1804 con el banquero francés, Ouvrard, que en 1805 hizo varios acuerdos con los Hope de Ámsterdam y los Baring de Londres” o los que realizó con las casas británicas Gordon y Murphy, y Reid e Irving, para que por conducto de sus embarcaciones llegara a la Nueva España el azogue, para el beneficio de la

<sup>5</sup> SOUTO MANTECÓN, 1990, pp. 117-118.

plata, o el papel, para el de la Renta del Tabaco, y en el tornaviaje transportaran, como consignados a terceros —y con papeles de embarque suplantados—, “los fondos de la *Caja de Consolidación*”. Esta dualidad de apego a la ley o simplemente a las circunstancias, habría de contribuir “a la disolución del régimen del comercio regular”;<sup>6</sup> pero, también, a la formación de una nueva genealogía en el poder regional.

La obra del camino desde el puerto a México por Xalapa y Perote emprendida por el Consulado de Veracruz había pasado por algunos fallidos ensayos preliminares, hasta que el virrey segundo conde de Revillagigedo expusiera ante la Corte que había que realizarlo para la rueda, ya que “sería de mucha importancia el ahorro que resultaría en sólo el dinero que cuestan los portes si se hiciesen los transportes en carros”. Uno de los argumentos de mayor peso se sustentaba en que, con el nuevo camino, podrían hacerse los viajes entre el puerto y la capital en siete días —“en todas las estaciones”—, en lugar de los 22 que gastaban las recuas “en tiempo en que no llueve” o los 35 “en el de las aguas”, con el consiguiente recargo de “las averías y precios de conducción”.<sup>7</sup>

Sería el ingeniero irlandés Ricardo Aylmer, quien, en 1766 hiciera por primera vez “un cálculo prudencial del camino de Xalapa a Perote, señalando el costo de cada vara”, aunque de ese entonces databa, como contraparte del proyecto, el recorrido que Miguel del Corral realizaría para reconocer “la dirección de los caminos de Orizaba y Xalapa”. Luego habría de realizarse una serie de reconocimientos para mejorar el trazo, como el preparado por José González tres años después, como parte del proyecto de Manuel de Santiesteban “de construir un fuerte en el pueblo de Perote” y comunicarlo con la costa, con propósitos estratégicos de defensa, o el preparado por Pedro Ponce, quien entre 1781 y 1783 allanara desde el mismo fuerte de Perote el camino hacia “la venta de La Rinconada, donde puso en firme varias porciones de la calzada empedrada, sobre todo en los malos pasos del camino conocidos como llano de Lucas Martín y Cruz de Piedras (actual Plan del Río)”. Alfonso Sánchez

<sup>6</sup> HAMNETT, 2002, pp. 135, 132 y 180.

<sup>7</sup> Carta reservada de Revillagigedo. *Cfr.*, *Boletín del Archivo General de la Nación*, t. I, núm. 2, pp. 208-211, cit. por MONCADA MAYA, 1994, p. 96.

Ochando trabajó simultáneamente a la empresa de Ponce en el tramo desde la Nueva Veracruz a La Antigua, y después dirigiría las obras desde Puebla a Perote. Sería Diego Panes, por lo demás, quien en 1783 hiciera el “exacto reconocimiento de los caminos de Veracruz a México”: en ocho meses recorrería las rutas por Orizaba y Xalapa, ya emplazadas en el debate y la discusión: haría “mediciones y levantamientos” y prepararía “20 planos parciales y uno general”, pese a la nota que Corral añadiera a su dictamen, en el sentido de que el ingeniero Panes hubiera podido “equivocarse” al llevar a cabo su proyecto.<sup>8</sup>

## VICISITUDES DEL PROYECTO CARRETERO

Inmerso en este contexto técnico y político surgiría como proyecto principal del Consulado de Veracruz la construcción del camino carretero por Xalapa y Perote, justificada en el papel legal por el artículo 23 de su real cédula de erección y que habría de quedar a cargo de Diego García Conde.<sup>9</sup>

El primer paso que dio el Consulado de Veracruz fue el acuerdo tomado en su Junta de gobierno, el 18 de diciembre de 1796, para solicitar al virrey se insertara un aviso en la *Gazeta de México* para convocar “a los inteligentes” vecindados en la Nueva España, con la finalidad de que le remitieran un plan “para desempeñar las obras del camino y puentes que se proyectaban”. Esa Junta insistiría al virrey Branciforte, el 6 de junio del año siguiente, para que se hiciera público este aviso; pero como dicho virrey “se indispuso tanto —y en términos tan poco agradables al Consulado”, la Junta de gobierno decidió enviar la solicitud directamente al rey para que se activasen los trámites de la obra del camino carretero que habría de pasar por Xalapa.<sup>10</sup>

Nada se avanzaría respecto de la hechura del camino durante la gestión de Branciforte. En la “Instrucción” que Branciforte le dejara al virrey Miguel José de Azanza, su sucesor, le pediría en cambio que apoyara al Con-

<sup>8</sup> MONCADA MAYA, 1994, pp. 97-99.

<sup>9</sup> Diego de Gardoqui, *Su majestad erige un Consulado de Comercio en la ciudad de Vera Cruz...* fs. 9 v.-10 r., y Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas del Consulado de Veracruz [1795-1814]”, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, México, núm. 30,739.1964; 091.351A; 1,758 (f. 1); PCP/MS/350.87/A58n, Nota 23ª, fs. 22 r.-114 r.

<sup>10</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 22 v.-23 r.

sulado de México en la construcción del camino por Orizaba, que se estaba “abriendo con recta dirección de México a Veracruz por la ciudad de Puebla, esta villa [Orizaba] y la inmediata de Córdoba”; le recomendaba proteger a dicho Consulado “para el completo logro de las ventajas que resultarán a todo el Reino y al Real Erario, de la conclusión del camino de México a Veracruz por Puebla y estas villas [Orizaba y Córdoba], como la continuación del de Toluca a lo interior del Reino, pues estos son a la verdad los proyectos más útiles y bien combinados”. Y le aconsejaba, finalmente: “En los Reales Tribunales del Consulado de México y Minería [era factible hallar] dos firmes columnas que sostienen admirablemente los dos más importantes ramos de su gobierno y responsabilidad, y que son los recursos más seguros que tienen los virreyes para auxiliar con caudales las urgencias de la Corona y para ocurrir a todos los objetos de piedad y beneficio público de estos dominios”.<sup>11</sup>

Por conocimiento extrajudicial, de septiembre de 1798, la Junta de gobierno del Consulado de Veracruz supo que al virrey Azanza le había parecido viable la hechura del camino por Xalapa y Perote —a despecho de las recomendaciones de su antecesor— y, en reunión del 8 de octubre, esa misma Junta acordó representar ante el virrey para el inicio formal de los trámites de la obra. Azanza remitió al ingeniero Miguel Costansó la orden superior del 23 de octubre siguiente,<sup>12</sup> para que le “franquease” al Consulado “el expediente del camino a Xalapa, con todas las demás noticias que pudiesen conducir a la instrucción y conocimiento de tan importante obra”. El 19 de enero de 1799, Costansó envió a México “varios documentos y mapas” y el 21 de febrero añadió una nueva remesa, con el informe que, “en punto a caminos, entre esta plaza y la capital del Reino”, había preparado el capitán de dragones, don Diego García Conde, quien en definitiva se haría cargo de la construcción del camino.<sup>13</sup>

<sup>11</sup> “Instrucción del Virrey Marqués de Branciforte a su sucesor don Miguel José de Azanza.— 16 de Marzo de 1797”, en *Instrucciones*, 1870, t. II, parágrafo 16, p. 534 y parágrafo 32, pp. 539-540.

<sup>12</sup> Cfr. *Oficiales importantes del ejército regular del ejército de Nueva España, 1799*, en ARCHER, 1983, pp. 67, 161-162, 248 y 281.

<sup>13</sup> ARCHER, 1983, pp. 250 y 257; “Instrucción reservada del Reino de Nueva España que el excelentísimo señor virrey, conde de Revillagigedo, dio a su sucesor el excelentísimo señor marqués de Branciforte.— 30 de junio de 1784”, en *Instrucciones*, 1870, t. II, parágrafo 184, p. 65; “Instrucción del señor Marquina al señor Iturrigaray.— 1º de enero de 1803”, en *Instrucciones*, 1870, t. II, parágrafo 88, pp. 666-667;

Tras todas estas vicisitudes, faltaba ahora dar con la estrategia para conseguir los medios necesarios que hicieran posible la obra, así como la transferencia de arbitrios. La real orden del 12 de diciembre de 1803 concedió al Consulado de Veracruz “tomar a censo todas las cantidades que necesitase para la costosa obra y gastos, puentes y calzadas del camino carretero”. Luego de obtener esta autorización para pedir préstamos al gobierno y a los agiotistas, la institución constructora echaría mano de todos los medios para conseguir recursos: hipotecaría derechos, renegociaría deudas e incluso cobraría al mismo rey los cien mil pesos que, en calidad de préstamo, el Consulado le había remitido a la metrópoli en 1799. Las deudas para la construcción del camino crecerían: en 1811 alcanzaron la cifra de 2 733 836 pesos 6 reales y sólo había podido reintegrar a los acreedores, de todo este monto, 395 810 pesos  $6 \frac{2}{8}$  reales.<sup>14</sup>

En septiembre de 1814, el contador consular explicaría uno de los procesos para allegarle fondos a la obra y continuar los trabajos: “El Consulado, siempre que se ha hallado con fondos, ha reintegrado las cantidades que se han solicitado de escrituras vencidas y, cuando no las ha tenido, ha procurado que los interesados se hallasen con quién subrogarlas, como ha sucedido sucesivamente de diversas cantidades, resultando que, el total de las que ha redimido en siete años, desde 1804 a 1811, asciende a 395,810 pesos  $6 \frac{2}{8}$  reales”.<sup>15</sup>

La base económica del proyecto carretero significó hipotecar impuestos y derechos por recabar, principalmente, el derecho de avería. La tasa de la avería era de medio por ciento “sobre el valor de todos los géneros, frutos y efectos comerciales que se extraigan o introduzcan por mar en su distrito”.<sup>16</sup> Su cobro debió acarrearle, sin embargo, dificultades al Consulado, pues era una exacción que cobraba la Aduana de Veracruz, en tanto que había sido, hasta antes de la erección del Real Tribunal del Consulado, la instancia fiscal receptora, pese a que, una vez fundada la organización mercantil, el producto de la avería le correspondía “por

BUSTAMANTE, 1982, t. III, v. 1, p. 74.

<sup>14</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 5ª, fs. 3 r.-3 v.

<sup>15</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 25ª, f. 115 r.

<sup>16</sup> Diego de Gardoqui, *Su majestad erige un Consulado de Comercio en la ciudad de Vera Cruz...*, “Artículo 31”, f. 12 r.

serle peculiar”. Otros de sus fondos propios serían el producto de multas “y penas pecuniarias impuestas por su tribunal o el juez de alzadas”.<sup>17</sup> El ramo de multas resultaría exiguo para el Consulado: “Este ramo se cobra en virtud del citado artículo 31 de la real cédula de erección<sup>18</sup> y asciende, en los 17  $\frac{2}{3}$  años [1796-1814], a 4,117 pesos 7 y medio reales, porque, habiendo ocurrido en el de 1807 un litigio sobre un negocio de conocida usura entre dos comerciantes, no pudo menos la escrupulosidad del Tribunal que multarles en 1,500 pesos, a pagar la mitad cada uno para el debido escarmiento”.<sup>19</sup>

Varias fueron las dificultades entre la Aduana y el Consulado de Veracruz, pues no se «entendían», como debía ocurrir según la real cédula de erección del Consulado. Polemizaban tanto el administrador de la Aduana como el contador del instituto mercantil, quien, para empezar, proponía como sistema administrativo el método contable de la partida doble, por ser “el más exacto”; el administrador aduanero se opuso al gobierno “por la tarifa de aforos moderados” que sugeriría el Consulado —y que más tarde fuera autorizada por el rey, con la real orden del 23 de agosto de 1796—, ya que los efectos no comprendidos en el *Reglamento del Libre Comercio* sufrían “muchísima variación en sus precios”; y, entre otras desavenencias, el Consulado deseaba en definitiva cobrar la avería, administrarla y emplearla en su proyecto, pues precisamente para ello “tenía sus oficinas de Contaduría y Tesorería”. Luego de la disposición real que se acaba de señalar, el Consulado formuló un plan económico, que fue aprobado por la Junta de gobierno el 19 de diciembre siguiente, con el cual se formuló el finiquito sobre la avería y su administración.<sup>20</sup>

En esta controversia sobre el cobro de la avería intervinieron, además de los funcionarios del Tribunal del Consulado, el administrador de la Real Hacienda y de la Aduana de Veracruz, don Francisco Antonio de

<sup>17</sup> SOUTO MANTECÓN, 2001, p. 79.

<sup>18</sup> El artículo 31 de la real cédula de erección del Consulado expresaba que, además del derecho de avería, sería parte de sus fondos “el producto de todas las multas y penas pecuniarias que imponga el Tribunal, sus diputados o los jueces de Alzadas”. Cfr. Diego de Gardoqui, *Su majestad erige un Consulado de Comercio en la ciudad de Vera Cruz...*, “Artículo 31”, f. 12 r.

<sup>19</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 2ª, f. 2 v.

<sup>20</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 1ª, fs. 1 r.-2 r.



Agudo, y don Juan Matías de Lacunza, contador de la Real Caja de Veracruz, y habría de ser posterior a la que, sobre este mismo ramo fiscal, surgiera en el seno del Consejo de Indias, debido a los reclamos que el Consulado de México elevaba al rey por la apertura del comercio libre y una de sus naturales derivaciones: la apertura en las colonias americanas de consulados de comercio.

El contador Salvador de Alva registraría, el 2 de septiembre de 1814, los pormenores del traslado de la administración de ese derecho de avería, que se hiciera conforme al plan económico que autorizó la Junta de gobierno y que finalmente rectificó la Aduana de Veracruz:

Con arreglo a dicho plan —y conforme al artículo 31 de la real cédula de erección—, ha seguido el Consulado en el cobro del citado derecho de avería —al medio por ciento— hasta el día 6, inclusive, de mayo de 1809, que, por real orden de 16 de noviembre del anterior, concedió su majestad podía cobrar este Cuerpo el uno por ciento, lo que empezó a ejecutar desde el día 7 del citado mayo, sobre los valores de todos los géneros, frutos y efectos comerciables que se introducen y extraen por mar en el distrito del Consulado, a excepción del comercio de las costas laterales de este puerto y de los efectos que entran y salen del mismo para la Renta del Tabaco y demás que se administran o pueden administrarse por cuenta de [la] Real Hacienda que, conforme a reales órdenes —de 22 de agosto de 95 y 21 de abril de 96—, están exentos de dicha contribución,<sup>21</sup> [...] ascendiendo el total ingreso, en diecisiete años y ocho meses, a 1.111,787 pesos  $7 \frac{2}{8}$  reales, de los cuales, deducidos 18,266 pesos 1 real, por el 2% en que está pensionado este derecho para el Departamento de la Balanza de Comercio que se estableció en Madrid el año de 1802,<sup>22</sup> restan líquidos

<sup>21</sup> Esta información también aparece en AGN, *Consulado*, caja 256, exp. 3, 1803. *Cfr.* SOUTO MANTECÓN, 2001, pp. 85-86.

<sup>22</sup> Salvador de Alva, en la nota 20ª del “Libro de notas instructivas...”, correspondiente al Departamento de la Balanza de Comercio y Dirección Hidráulica, registró que el Consulado había remitido a Madrid, en marzo de 1803, la cuota de todo el año anterior, que importaba 1 125 pesos 2 reales. Y añadía: “El 7 de agosto de 1804 se registraron, igualmente, 2,208 pesos 1 real [...] pero como en el intermedio se declaró la guerra con Inglaterra, y luego ocurrió la actual con Francia, no pudo este Cuerpo continuar las remesas de los fondos de este ramo”. El Consulado debía “hasta fin de 1802, la cantidad de 14,932 pesos 6 reales”. “Con real orden, de 23 de septiembre de 1803 —que no se recibió [sino] hasta principios de 805—, mandó su majestad que este Consulado debía contribuir con 12 mil pesos anuales para mantener la Dirección Hidrográfica; y —con otra—, de 30 de marzo de 804, comunicada por el señor ministro Soler a don Antonio Noriega, expresa que la época en que deben empezar los consulados de España y América a concurrir con las cuotas señaladas en la real orden de 5 de septiembre de 803 para la Dirección Hidrográfica, debe de ser el 1º de octubre del mismo año, desde la cual, por haber ocurrido los propios motivos de guerras, no ha hecho remesa este Cuerpo de la contribución expresada, que asciende, en nueve años y tres meses, a 5,550 pesos”. Nota 20ª, fs. 14 v.-15 r.

1.093,521 pesos 6 <sup>2</sup>/<sub>8</sub> reales y resultando 61,897 pesos 4 reales por año, sobre cuya irregularidad de productos anuales —como se ven por el estado— no se puede deducir cálculo alguno, por la irrupción continua de las guerras que han ocurrido y siguen hasta ahora.<sup>23</sup>

LA DINÁMICA del aspecto técnico de la obra llevaría otra secuencia, respecto de los arbitrios indispensables para su realización y sustento. El 11 de febrero de 1799, la Junta de gobierno del Consulado de Veracruz había acordado “nombrar una comisión de cuatro sujetos inteligentes” para que, con la documentación recabada por Costansó y los cálculos del presupuesto realizado por García Conde, se “meditasen los arbitrios” y los fondos para la realización de la obra del camino carretero. Esta comisión presentó el informe en tres puntos: “que el Consulado se hiciese cargo de los 153 mil pesos que existían en la Aduana, pertenecientes al derecho de peaje y barcas del río de La Antigua, con los que podía empezarse la obra”; “que el mismo Consulado corriese con la cobranza del citado derecho de peaje y paso de barcas” y “que se gravasen en un real todo tercio que entrase y saliese en este puerto”.<sup>24</sup>

A propósito del derecho de “Peaje y barcas” y el camino carretero, el contador Alva realizaría esta acotación en “El libro de notas instructivas...”:

Este derecho se cobra por el Consulado, consecuente a la superior orden del excelentísimo señor virrey, de 19 de febrero de 1803, [con] que mandó trasladar su cobranza de esta Real Aduana, donde existía, para atender con sus productos a la obra del camino carretero, disponiendo en otras dos —de 27 de marzo y 12 de octubre de 1805— se reintegrasen por [la] Real Hacienda al Consulado 149,046 pesos 1 real 11 granos, que resultaron de fondo líquido de este ramo, mandando separar 6,652 pesos 1 real para la continuación del camino de San Antonio Huatuzco —intermedio de la

<sup>23</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 1ª, fs. 2 r.-2 v.

<sup>24</sup> El impuesto de “Peaje y barcas” se aplicaba, en el río de La Antigua, desde 1726. Una nueva disposición, del 15 de julio de 1772, obligaba a que contribuyesen “los que trafican de aquella ciudad [Veracruz] por los caminos de Orizaba y Xalapa, a razón de uno y medio reales cada carga, y un real cada bestia de silla o sobornal, con destino a la composición de caminos; y los que transitan por el segundo de éstos que deben pasar por la barca del río de la Antigua, pagan por este motivo de yentes y vinientes un real por cada carga, silla o sobornal, y otras cuotas las literas, volantes, coches y cargas de indios, todo con destino a los gastos de barcas”. *Cfr.* FONSECA y URRUTIA, 1853, t. VI, “Peaje y barcas”, p. 323.

villa de Córdoba—, en calidad de reintegro, y se cobró el resto con graduación de 15 mil pesos mensuales, esto es, 107,849 pesos  $1 \frac{1}{8}$  reales, en el propio año de 1805, comprendidos los citados 6,652 pesos 1 real y 41,197 pesos 1 real, en el siguiente de 1806, como se manifiesta en el estado; advirtiéndose [*sic*] que, desde que se hizo cargo el Consulado, se siguió cobrando este derecho por los mismos aranceles con que lo hizo la Aduana hasta fin de julio de 1805, y, desde entonces a principios de 1806, en que se puso practicable el camino y Puente del Rey, cesó el paso de barcas en La Antigua y formó este Cuerpo un nuevo arancel y reglamento, que se aprobaron por el citado excelentísimo señor virrey en órdenes superiores de 25 de mayo de 1805 y 9 de julio de 806, que son los que actualmente rigen. Habiendo producido este derecho, en los diez años que lo ha manejado el Consulado —con inclusión de los referidos 149,046 pesos  $2 \frac{1}{8}$  reales que entregó la Real Hacienda—, 559,973 pesos  $5 \frac{5}{8}$  reales, como se manifiesta por el estado y cuentas respectivas.<sup>25</sup>

La Junta de gobierno del Consulado aprobó aquellos puntos sobre arbitrios para la construcción del camino carretero el 4 de marzo de 1799 y el virrey dictaría la orden superior del 17 de abril siguiente, para que García Conde ejecutara un “reconocimiento del terreno”. Recorrería todo el trayecto de Veracruz a Perote y observaría, el 7 de julio del mismo año, “la mayor creciente del río de La Antigua, en el paraje elegido para la construcción del puente”, con la finalidad de medir los caudales crecidos por la temporada de lluvias.<sup>26</sup>

El Consulado comisionó al teniente de síndico, don Rafael José Facio Rexón, para “graduar la gratificación” que debía darse a García Conde.<sup>27</sup> Este facultativo había trabajado diez meses en la comisión “de reconocimiento de los terrenos”, en tiempos de Branciforte, y se llevaría otros tres meses más en la rectificación con miras al avance del proceso de construcción. El Consulado propuso pagarle mil pesos y el virrey corroboró dicha cifra como devengada por ambos reconocimientos. El virrey Azanza, asimismo, comunicó al rey “la utilidad de construir el camino por la villa de Xalapa, con la noticia del expediente formado sobre él”.<sup>28</sup>

<sup>25</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 6ª, fs. 3 v.-4 v.

<sup>26</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 22 r.-24 v.

<sup>27</sup> Archivo Histórico de Veracruz, Veracruz, *Padrón de Veracruz* [Tercer cuartel], caja 40, vol. 42, vecino núm. 7, f. 41 r., 1791.

<sup>28</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 24 v.-26 v.

En la primera Junta de gobierno de 1800, celebrada el 1 de enero, el tesorero del Consulado, don Joseph Donato de Austria, por enfermedad del secretario, don Vicente Basadre, leyó la *Memoria* en la que se trataba sobre la necesidad y utilidad de construir el camino, así como de los “obstáculos que sobrevivieron a su ejecución”, el “rumbo y dirección que debía tener”, lo mismo que de los “arbitrios y medios más adecuados” y “las demás noticias y reflexiones análogas a tan grave negocio”.<sup>29</sup>

El Consulado turnó al rey —sin volver a ser oída su súplica— sobre la necesidad de que enviase facultativos de la metrópoli para los trabajos de la obra, “uno principal y otro subalterno, para el acueducto” y “se conciliasen en unas mismas personas los conocimientos de ambas obras, con objeto a la economía y al estímulo que tendrían”; también representaría en este sentido al ministro de Hacienda; pero el proyecto del camino carretero, en 1800, “volvió a quedar en suspenso”.<sup>30</sup>

El arribo a la Nueva España del virrey don José de Iturrigaray cortarían las “disputas y cuestiones” provocadas por la controversia de los caminos de Veracruz a México, sea por la vía de Orizaba, sea por la de Xalapa y Perote, y remitiría al Real Tribunal del Consulado su orden superior, del 19 de febrero de 1803, con la que encargó que el instituto porteño ejecutara las obras “desde esta plaza por Xalapa hasta Perote o más adelante, sin perjuicio del que estaba aprobado por su majestad” por Orizaba y Córdoba, cuya construcción era responsabilidad exclusiva del Consulado de México.<sup>31</sup>

Iturrigaray cedería como arbitrio para costear los gastos de la obra del camino carretero los derechos de peaje y barcas, más los sobrantes del derecho de avería, la principal fuente de ingresos del Consulado de Veracruz, como se ha dicho, “por serle peculiar”. Sólo que, al resultar insuficientes estos fondos, la institución se vería obligada a solicitar diversos préstamos a censo redimible con un interés anual de 5%, para lo cual hipotecó —por años e inclusive más allá de su propia existencia— los derechos

<sup>29</sup> Joseph Donato de Austria, *Memoria sobre la necesidad y utilidades de la construcción de un camino carretero desde Veracruz a México...*, Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *México*, leg. 2 996. Esta *Memoria*... la reprodujo Javier Ortiz de la Tabla, véase AUSTRIA, 1985, pp. 25-44.

<sup>30</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 26 v.-27 r.

<sup>31</sup> Orden de Iturrigaray al intendente y al Consulado de Veracruz, 19 de febrero de 1803, AGN, *Consulado*, v. 179. Cit. por SOUTO MANTECÓN, 1993, p. 194.

de peaje y avería que habrían de corresponderle. Al crecer la presión sin haber culminado las obras, el instituto adoptaría el sistema crediticio de “invertir los censos adquiridos tanto directamente en la construcción, como en la subrogación de censos vencidos y el pago de intereses”.<sup>32</sup>

## EJECUCIÓN DE LA OBRA

El Consulado de Veracruz habría de nombrar un par de comisiones encargadas de la supervisión de la obra del camino: una interna —radicada en el puerto, a cargo de los comerciantes consulares— y otra de tierra adentro, representada por la diputación del distrito de Xalapa. La comisión porteña se integró con tres de sus miembros y “por dos vecinos del comercio” —“de conocida actividad, celo y patriotismo”—: don Juan Felipe de Lournaga, don Remigio Fernández Barrena, el capitán don José María Quirós, futuro secretario del Consulado, y don Francisco García Puertas. Asimismo, el instituto representó al virrey para que le diese permiso a don Diego García Conde de ausentarse de sus responsabilidades militares y dirigiese los trabajos del camino como maestro mayor de la obra.<sup>33</sup>

Los comisionados de la obra presentaron a la Junta de gobierno, el 9 de marzo de 1803, “el informe de sus primeras operaciones”, que trató sobre el método de la cobranza del derecho de “Peaje y barcas” que se cobraría en La Antigua. El diputado consular de Xalapa formaría “una junta particular” para que velara las obras del camino dentro de su jurisdicción: solicitaría operarios, verificaría acopio de materiales, manejo de caudales “y demás que fuere necesario”; su responsabilidad en la obra abarcaría “desde Plan del Río hasta a Perote” y la comisión del puerto haría lo concerniente desde Plan del Río hacia el puerto de Veracruz.<sup>34</sup>

El camino tendría una longitud de 143 kilómetros (170 914 varas lineales) y 12.5 metros de ancho (quince varas): “Se planteó que las calzadas tuvieran en el centro un lomo y a los lados zanjas con alcantarillas

<sup>32</sup> El Consulado de Veracruz representó a Soler para solicitar el aumento de la avería en 0.5%, Veracruz, 6 de diciembre de 1806, AGI, *México*, leg. 2 515. *Cfr.* SOUTO MANTECÓN, 1993, p. 196 nota y SOUTO MANTECÓN, 1999, p. 19.

<sup>33</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 27 r.-28 r.

<sup>34</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 28 r.-29 r.

para evitar que se anegaran. En algunos lugares donde el agua corría con demasiada fuerza o el terreno era de terraplén, se construirían además paredes de cal y canto para proteger los bordos”. Para que el piso fuera menos torturante al pasajero se evitó el empedrado y en su lugar se fabricaría “un suelo liso y duro apisonando capa sobre capa tierra, arena, piedras menuditas y agua”. El costo de la obra calculado por García Conde en 1798 fue de 996 861 pesos, cantidad que Costansó creyó bastante corta. La estimación de 1803 superaba ya los dos millones de pesos y el costo hasta la suspensión de los trabajos, en mayo de 1812, ya alcanzaba la cifra de 2 795 916 pesos.<sup>35</sup>

Don Diego García Conde se presentó en Veracruz para asistir, ya en su calidad de maestro mayor de la obra del camino, a la Junta de comisión y a la Junta de gobierno extraordinaria del Consulado, del 31 de marzo de 1803. Llevaba la instrucción del virrey de empezar la magna obra “con el mayor calor posible”; solicitó se nombrara como su ayudante a don Saturnino Samaniego, alférez del Regimiento de Infantería de la Corona,<sup>36</sup> y propuso que se dispusiera “una cuadrilla de trabajadores en cada uno de los parajes inaccesibles a ruedas, para abrir de una vez el camino en toda la extensión” desde Las Vigas hasta Veracruz, “aunque sin acabarlo de perfeccionar hasta después”. Para ganarle al tiempo de aguas, sugirió que se colocaran cuadrillas de cien o más hombres en las cuestas de San Miguel del Soldado y el Hornillo, en las bajadas entre Xalapa y Las Ánimas y Plan del Río, una antes de La Rinconada y otra entre ese paraje y

<sup>35</sup> SOUTO MANTECÓN, 1993, pp. 195-196 y SOUTO MANTECÓN, 1999, pp. 18-20.

<sup>36</sup> El virrey marqués de Branciforte, al nombrar al ingeniero don Miguel Costansó cuartel-maestre general del ejército, designó como su ayudante a don Diego García Conde y, a la vez, como ayudante de éste, “al cadete del regimiento de infantería de la Corona, don Saturnino Samaniego”. Aquí se confirma que García Conde recomendó a don Saturnino Samaniego para que fuera su colaborador en las obras del camino como “ayudante facultativo del director”. Samaniego habría de dejar las obras y regresaría a éstas con el encargo de “sacar los planos del camino ya concluido”, ahora bajo las órdenes de don Ventura de la Mora. El virrey aprobó su reincorporación con la orden del 24 diciembre de 1806, con la condición de que tenía que “reconocer las órdenes del primer ayudante”. La comisión del camino le asignaría un salario de 125 pesos mensuales, según lo comunicó a la Junta de gobierno del 3 de febrero de 1806. Y por renuncia de Mora, que fue sustituido por el capitán don Domingo Camúñez en el presidio de La Rinconada, Samaniego pasó a ser segundo ayudante “con la gratificación de 125 pesos”; sueldo que había disfrutado con igual cargo en el presidio del Órgano, según lo aprobó la Junta de gobierno del 13 de agosto siguiente. *Cf.*: “Instrucción del Virrey Marqués de Branciforte a su sucesor don Miguel José de Azanza.– 16 de marzo de 1797”, en *Instrucciones*, 1870, t. II, pp. 586-587 y Salvador de Alva, Nota 23ª, fs. 69 v.-70 r., 71 v. y 74 r.-74 v.

el rancho de La Ventilla, cerca de donde se construiría el Puente del Rey. Al llegarse el tiempo de aguas, las cuadrillas podrían ir bajando entre El Encero y Plan del Río, donde “nunca faltaría en qué ocuparlas”. La comisión del camino se ocuparía de allegar herramientas y demás utensilios necesarios, para que cada cuadrilla tuviera barretas, pisones, palas, hachas, machetes, mazos de hierro, cubos, pipas para agua, sierras, barrenas, reatas y cuerdas. Cada cuadrilla “tendría a la cabeza un sobrestante”, que haría trabajar “con la debida actividad” a los operarios. García Conde solicitó “le eximiese el Consulado de correr con los asuntos de intereses, al paso que celaría constantemente evitar desperdicios y fraudes; que revisaría con una nimiedad escrupulosa todas las memorias de gastos y jornales” y aclararía, incluso desde el principio de su gestión, que no consentiría “los desórdenes a que generalmente se exponen las complicadas obras de esta naturaleza”.<sup>37</sup>

La comisión de Xalapa propondría a la Junta de gobierno del Consulado, según el oficio del 28 de marzo de 1803, que le delegara “todas las facultades para la expedita dirección y ejecución de la obra”, de la que informaría cada mes con puntualidad. Pediría los caudales por medio del prior y cónsules, para que se “librasen contra el tesorero, con intervención de la Contaduría”, a quienes solicitaba de inmediato cien mil pesos como fondo para comenzar las obras en el tramo de su responsabilidad. Como esta comisión “estaría subordinada a la de Veracruz, a la que rendiría mensualmente las cuentas de la inversión de los fondos”, le pedía asimismo para el gasto corriente “el caudal que se calculase preciso para los gastos mensuales”, junto con las herramientas y útiles de fierro “que el director señalara en su plan”. Proponía se comprara una litera, para el uso de los recorridos del director y de los integrantes de la comisión, y se acordó “que se entendiese la comisión de Xalapa, en su correspondencia, con el prior y vocales de la de Veracruz y, ésta, con el diputado y vocales de la de Xalapa”. La Junta le sugeriría a la comisión de Xalapa que extendiera su ámbito de acción hasta La Ventilla, en lugar de Plan del Río, y que enviara oficios a los intendentes de Puebla

<sup>37</sup> “Informe de Diego García Conde a la Junta de gobierno del Consulado”, del 31 de marzo de 1803, en Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23<sup>a</sup>, fs. 29 r.-30 v.

y Veracruz para que éstos la proveyeran, en caso necesario, “de cuadri-llas de indios”.<sup>38</sup>

Fijó la Junta un abono mensual a García Conde por trescientos pesos, “por vía de gratificación, dejando para la conclusión de la obra la que el Consulado dictase” como emolumento, y otro abono a don Saturnino Samaniego por 125 pesos. El acuerdo de esa Junta de gobierno que decretó el arranque de las obras del camino juzgó conveniente prohibir a todos los miembros de las comisiones —“para cortar aun la más remota idea de sospecha ni murmuración”— que tuviesen “conexión, arte ni parte en contratas, especulaciones ni negocios referentes a la obra del camino”; quedaba estrictamente prohibido el manejo de tiendas, pulperías u otro artículo “en que pudiese mezclarse el ilícito lucro o colusión”, pues debía “reinar una completa libertad pública” para contratas, provisiones y demás necesidades.<sup>39</sup>

Como la mano de obra escaseaba, la comisión de Xalapa representó al virrey y éste, el 9 de julio de 1803, respondió que franquearía “el número de presidiarios que fuese posible”; a los forzados se les habría de pagar, en principio, tres reales de jornal “en los días útiles de trabajo”. La comisión acordó distribuir el salario de los forzados para el camino de Xalapa, hechas las salvedades que, de ese jornal, “se les rebajase medio real para fondo de vestuario” y una distribución compulsada de los salarios, e informaría haber recibido una partida de 177 forzados remitidos por el virrey. Formaban la comisión del camino de Xalapa don Antonio Sáenz de Santa María, don Juan Antonio de Bárcena, don Joseph de Arias, quien habría de fungir como tesorero del camino en ese tramo, don Francisco Xavier Sáenz de Santa María y don Juan Esteban de Elías.

Asimismo, la comisión xalapeña daría parte al Consulado, el 28 de junio, sobre el reparto y los procedimientos para “la manutención y gobierno de los presidiarios”, además de las gratificaciones para las tropas de Infantería y Caballería: cada forzado recibiría dos reales diarios para mantenerse y el resto de lo acordado por el virrey serviría para costear “los

<sup>38</sup> En Junta de gobierno, del 19 de abril, se informaría que contestaron haber “dispuesto que los subdelegados prestasen los auxilios correspondientes de gente que se les pidiese para la obra del camino”. *Cfr.* Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, f. 32 v.

<sup>39</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 30 v.-32 v.



galerones para su alojamiento —y el de la tropa”, para los gastos de transporte a los sitios de empleo, atención a la salud y gastos extraordinarios.<sup>40</sup>

La distribución del fondo de forzados correría a cargo del Consulado y de los miembros de la comisión del camino de Veracruz. Dicha distribución sería acordada el 23 de julio de 1803 y tendría, al igual que el cálculo realizado por la comisión del camino de Xalapa, una base de 200 forzados, las gratificaciones a las tropas de Infantería y Caballería y un apartado de gastos extraordinarios de forzados.<sup>41</sup>

## LA PRIMERA ETAPA DEL CAMINO

La obra dio principio, por fin, el 18 de abril de 1803 y se comenzarían las faenas con el arreglo del piso en la cuesta de San Miguel del Soldado (allí se empedraría para facilitar el ascenso de transporte a la rueda) y en la cuesta de la venta del Plan del Río, donde se había abierto “una brecha arbolada y bosque” para facilitar “la molesta bajada actual, haciendo que dejaran aquel fatal camino, desde el rancho nombrado La Venta Vieja”. Se trabajó de San Miguel “hasta el último rancho del pueblo de La Hoya, en que debía encumbrar la cuesta” y en Plan del Río se abrió la brecha de la cañada, se “formó una pared de 250 varas de largo”, se trabajó el mamposteo de “200 varas cúbicas”, se construyó “una alcantarilla de cinco cuartas de diámetro” y “se terraplenaron sus senos”.<sup>42</sup>

Además de los forzados y la tropa, la mayor parte de los operarios fue gente libre. Se construirían galeras en diversos puntos del camino, con separación para forzados, tropas y operarios libres. En San Miguel del Soldado se hicieron dos galeras grandes, techadas con taxamanil, “para la clase trabajadora”, una casa “de vigas y tablones, con vivienda para el ayudante y sobrestantes de la obra”, y en Plan del Río se construyeron un horno de cal y una galera grande “para la gente libre”; en la venta del Plan se fabricaron “dos cuartos de madera para la tropa y cuerpo de guardia”, “el galerón de los forzados y se estaba trabajando una caballeriza provi-

<sup>40</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 35 r.-37 v.

<sup>41</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 40 r.-41 r.

<sup>42</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 33 v.-35 r.

sional, por no ser suficiente la de la Venta”. Los trabajos de esta primera etapa del camino continuaron “desde las casas de Cerro Gordo a Corral Falso, salvando las cuestras del Escribano y del Coyole”.<sup>43</sup>

Pronto comenzarían las dificultades administrativas dentro de la comisión del camino de Xalapa y habría necesidad de abrir una plaza de contador-pagador general y aumentar las prerrogativas a los vocales de la comisión para el mejor manejo de la obra. La Junta de gobierno votó el nombramiento de don Carlos de Ecurra como contador-pagador general, quien devengaría un salario de 125 pesos mensuales. La función del pagador consistiría en distribuir y ejecutar los gastos sin provocar perjuicios en los fondos públicos, pues había entre los centros distribuidores de insumos y materiales “gran distancia y separación de los puntos de la obra”; debía realizar el pago de sueldos y jornales, de fletes y exportaciones, así como el papeleo y control “de las anticipaciones y descuentos a las parcialidades de indios”; estaría al pendiente de las composturas y tendría obligación de ejecutar los trámites de los gastos extraordinarios. Ecurra recibiría instrucciones de la comisión de Xalapa, trazaría relación con la de Veracruz y recibiría las instrucciones del Real Tribunal y de la Junta de gobierno a través del prior y de los cónsules.

Los asuntos relativos a los forzados y a las tropas quedarían, en lo directivo, bajo la responsabilidad de García Conde, y la distribución de los caudales, su cuenta y razón, en las manos del contador-pagador general. Como García Conde había hecho deslinde sobre el control de los forzados, al estar conceptuados como “hombres facinerosos, que debían custodiarse aprisionados en un presidio”, fue designado para esta función de seguridad el coronel Pedro de Alonso: sustentaría el control de mando para que no “se desgraciase un proyecto tan útil al comercio, como conforme a las intenciones del Consulado y a sus deseos”.<sup>44</sup>

Los trabajos del camino se continuaron, de agosto a noviembre de 1803, en San Miguel del Soldado y en el tramo de Cerro Gordo a Plan del Río. La planta de obreros constructores, del 18 de abril al 31 de diciembre de ese año, se integró con un grupo de cuadrillas, con un total

<sup>43</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 37 v.-40 r.

<sup>44</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 38 r.-42 r.

de 1 200 operarios libres y con otras dos de 200 forzados cada una. En los meses de 1803 en que se trabajó en las obras se desmontaron 82 137 varas cúbicas de tierra y piedras; se terraplenaron 46 727 varas cúbicas; se fabricaron 7 783 varas de mampostería; se empedraron 20 257 varas cuadradas de camino; se construyeron 30 alcantarillas; se hicieron 7 133 varas lineales de camino de 12 varas de ancho; se abrieron 18 600 varas lineales de brecha en montes de arboleda; se prepararon 7 283 varas lineales de contrazanja y se fabricaron 29 barracones para alojamiento de los operarios libres. Éstos habían devengado 157 161 jornales, que importaron 73 218 pesos 6  $\frac{1}{2}$  reales. Los gastos agregados a las cuadrillas de estos trabajadores ascendieron a 1 531 pesos 6  $\frac{1}{2}$  reales; los materiales de cal, arena, piedra y agua —incluidas sus conducciones— ascendieron a 11 957 pesos  $\frac{3}{4}$  de real; la compra de herramientas, utensilios, recomposición y conducciones, a 7 402 pesos 3  $\frac{1}{2}$  reales; los sueldos del director de la obra, de su ayudante, del contador-pagador general, de los sobrestantes, guarda almacenes y cabos de cuadrilla, a 13 743 pesos 6  $\frac{1}{2}$  reales, y los gastos generales: de literas para el director, capilla portátil para celebrar misa y gastos menores, ascendieron a 4 023 pesos 7 reales. Todo subía a la cantidad de 111 877 pesos 6  $\frac{3}{4}$  reales, más 21 714 pesos 7  $\frac{1}{4}$  reales de gastos que causaron los 400 presidiarios.<sup>45</sup>

EL PLAN de obras que realizó García Conde para 1804 abarcaría “los dos molestísimos puntos de la serranía de Perote y cuesta de Plan del Río, para facilitar, cuanto antes, ambos pasos a los viajeros”. Por otra parte, dio aviso de que comenzaba a reclamarse se efectuaran los trabajos del puente de La Antigua. La Junta de gobierno informó al rey que había solicitado un préstamo por 120 mil pesos a 5% de réditos, con la aprobación del virrey, y éste, a su vez, habría de autorizar a la Junta para que solicitara otro préstamo por cien mil pesos, el cual fue aprobado por el rey con la orden real del 11 de junio de aquel año.<sup>46</sup>

La comisión del camino de Xalapa, el 15 de febrero de 1804, informó a la Junta de gobierno que había recibido la visita personal del virrey Itu-

<sup>45</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 42 v.-43 r.

<sup>46</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 43 r.-43 v. y 45 r.

rrigaray, con la finalidad de “ver los progresos del camino”. Durante su estancia, recomendó al Consulado “la pronta construcción del puente, en las inmediaciones de La Ventilla”. La comisión de Xalapa le solicitaría pidiera en su nombre apoyo a los intendentes poblano y veracruzano y al obispo de Puebla, para que justicias y párrocos remitieran a esa subdelegación “gente trabajadora”. También buscó la intercesión del virrey para sugerirle al diputado consular de Xalapa “se dedicase a construir un trozo del camino de su cuenta”; de igual modo, le hizo la petición para que le aumentara a 200 pesos mensuales el sueldo al contador-pagador general.<sup>47</sup>

El virrey Iturrigaray ordenó, el 16 de marzo, que también se trabajara el camino en los tramos cercanos al puerto de Veracruz, para acercar materiales y jornaleros a la parte del río de La Antigua en donde se levantaría el puente principal del camino. La Junta de gobierno celebrada el 1 de diciembre de 1806 recibiría el oficio de García Conde, fechado el 27 de noviembre, con el que notificaba al Consulado que el virrey lo había instruido para que al puente “se le diese la nominación de *Puente del Rey*”. El instituto dio esta “noticia al comercio y vecindario de esta plaza por medio del diario que se imprimía en ella”.<sup>48</sup>

La Junta de gobierno, a petición de la comisión del camino de Veracruz, acordaría “se ejecutase un reconocimiento de las obras concluidas” y que las visitara y examinase don Miguel Costansó, quien presentaría el informe de su inspección en la Junta de gobierno del 5 de enero de 1805. Según su dictamen, algunas de las calzadas “se hallaban demasiado pendientes”, como en la cuesta de La Laja, en el tramo de San Miguel del Soldado. Advirtió “muchoa variedad en la anchura”, desde 13 a 8 varas; indicó que debía repararse y ajustarse la anchura del camino en Xalapa, “por razón de la mayor afluencia de gentes y de carruajes, en la entrada y salida de la población”; le pareció oportuno que hacía falta cuantificar el presupuesto en tramos de la tierra caliente, entre La Rinconada y Veracruz, en particular los puentes de La Antigua, Arroyo, Copale, Paso de Ovejas, San Juan y otros puentes menores. Recomendaba que la obra

<sup>47</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 43 v.-44 r.

<sup>48</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, f. 69 v.

se terminara en pocos años y que del Plan del Río a Veracruz debían estimarse más útiles los forzados que los operarios libres, porque era donde había menos población y el clima era más molesto. Hacía la recomendación de ajustarse a la economía y al precepto de “que sólo al lado de buenos maestros pueden formarse buenos oficiales”, pues se necesitarían buenos artesanos (albañiles, canteros y carpinteros) para la construcción de los puentes, sobre todo donde se requiriera arcos u ojos de mucho diámetro, ya que eran los más difíciles de construir. Su evaluación sobre el proceso de la obra resultaría buena, pues hallaba ingenio y capacidad en “los encargados de la construcción”.<sup>49</sup>

En 1804 se trabajaron los tramos carreteros de Las Vigas a Xalapa, los de Xalapa al Órgano y se habrían de continuar, para el año siguiente, los empezados en La Lagunilla rumbo a Las Vigas. Faltaban terminar varios detalles en los puntos de Las Ánimas, Cerro Gordo, Plan del Río y en la cuesta de El Encero, para lo cual —sugería García Conde— “podían destinarse los forzados que existían en Xalapa y el menor número de trabajadores libres, sin darles a éstos anticipaciones ni abonarles viajes”. La comisión xalapeña solicitó al virrey que se igualara en anchura el camino, según había sido la propuesta del dictamen de Costansó, pues se estaba realizando en las cercanías de Xalapa y a la entrada del pueblo de sólo diez varas de ancho, en lugar de las doce con que se había hecho el plan del trazado del camino.<sup>50</sup>

El 6 de enero de 1805, García Conde informaría a la Junta de gobierno las obras ejecutadas el año anterior: se realizaron 48 121 varas cúbicas de desmonte; 137 332 varas cúbicas de terraplén; 13 351 varas cúbicas de mampostería; 12 262 varas lineales de empedrado; 19 929 varas lineales de contrazanja; se habían construido 33 alcantarillas y avanzado 34 658 varas lineales de camino. Aclararía que “no se hacía distinción entre las varas del camino y del camino compuesto, por estar detallados en los partes mensuales”; que “en la cuesta del Soldado se hizo un puente —en el arroyo de La Hoya— con un arco de seis varas de diámetro, su altura de cuatro varas y un pie, y el largo de los pretiles —de cada lado— de 44

<sup>49</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 46 v.-49 r.

<sup>50</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 43 v.-46 r.

varas”, y, finalmente, que “en el río de Sedeño se construyó también un puente —de un arco de ocho varas de diámetro y cuatro varas y media de altura”.<sup>51</sup>

Durante la visita del virrey Iturrigaray a las obras del camino, el Consulado le mostraría, de igual modo, su interés para que, por su intermedio, la Real Hacienda le entregase el remanente del cobro del derecho de peaje y barcas que existía depositado en las cajas reales, cuyo monto ascendía, según sus registros, a 70 mil pesos. Luego de la visita, en orden superior del 6 de marzo de 1805 aprobaría las obras realizadas y el traspaso de aquel remanente a la Tesorería del Consulado, bajo el método de remitir, cada mes, una partida fija de 15 mil pesos.<sup>52</sup>

Una vez que se determinó continuar con la obra del camino, pues habría un amago para suspender el proyecto por falta de fondos y el estado de la guerra contra Inglaterra, la Junta de gobierno y el director del camino planearon realizar la fábrica del Puente del Rey y seguir manteniendo una planta de mil quinientos a dos mil operarios en los diversos puntos del camino, lo que significaba un gasto por concepto de sueldos de 25 mil pesos al mes. Una de las medidas que se adoptaron para el ahorro fue el retiro de la obra de 57 forzados “ancianos y enfermos”, por “inútiles en ella”. La recomendación era que se ocuparan “en operaciones proporcionadas a su edad y achaques, ínterin se presentase la ocasión de darles otro destino o fuesen cumpliendo sus condenas”.<sup>53</sup>

A dicha cifra debían ajustarse los gastos de la obra del camino y continuar, en cuenta aparte, lo que se llevara aplicado a la construcción del puente sobre el río de La Antigua, pues era un gasto “que no convenía

<sup>51</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 43 v.-46 r.

<sup>52</sup> Al disentir respecto de la obra del camino carretero, el síndico del Consulado Bartolomé García expuso en la Junta de gobierno del 3 de abril de 1812 que dicha corporación “había emprendido una obra que por su magnitud y magnificencia nunca estuvo a su alcance”. Con base en los datos de García, Souto Mantecón supone que los fondos de la institución (derecho de avería y peaje) resultarían insuficientes para costear las obras del camino: recabaría en promedio más de 21 mil pesos anuales de peaje y poco más de 62 mil de avería. En 1805, recibiría el Consulado de la Aduana 142 394 pesos adicionales, cobrados entre 1796 y 1803, en remesas quincenales de 15 mil pesos, destinadas “para concluir la edificación del puente sobre el río de La Antigua”. Cfr: AGI, *México*, leg. 2 997; De Iturrigaray al intendente de Veracruz, 27 de marzo y 12 de octubre de 1805, AGN, *Fomento de caminos*, v. 6, segunda parte, exp. 12, fs. 7 r.-7 v. y 10 r.-10 v., citados por SOUTO MANTECÓN, 1993, p. 196, y SOUTO MANTECÓN, 1999, p. 19.

<sup>53</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, f. 71 v.

limitarlo”, en razón de que “era una obra de distinta naturaleza y circunstancias que la del camino”. La Junta de gobierno decidió pedir otro préstamo por 200 mil pesos, con la garantía de lo que se recabara “sobre el producto del peaje y avería”, y se ajustó, por consiguiente, el sistema de cobro del peaje, que incluía la designación de recaudadores para cobrar este derecho en los puntos de Plan del Río, Xalapa, Perote y en la Puerta de México, localizada a la salida de la ciudad de Veracruz.<sup>54</sup>

La Junta de gobierno del 21 de octubre de 1805 revisaría los planos del Puente del Rey, los dictámenes de la Real Academia de San Carlos, del jefe de la obra del camino carretero y, por instrucciones del virrey, se nombraría como facultativo al director de aquélla, don Manuel de Tolsá. Acompañado por el propio García Conde, Tolsá examinaría físicamente el terreno idóneo para la elevación del puente más importante del camino. Por orden superior del 6 de octubre, el virrey indicó se le compensara al arquitecto Tolsá sobre sus trabajos de supervisión y asesoría, “los gastos que hubiese erogado en su venida desde México” y una cantidad “como por vía de obsequio”; la Junta de gobierno del 25 de noviembre decidió gratificarlo con tres mil pesos, que tomó del fondo del peaje, “en consideración a los beneficios”, pues sus consejos habían allanado “varias dificultades, que impedían su ejecución con la seguridad necesaria” y en consideración al ahorro que tales ventajas acarrearían al Consulado.<sup>55</sup>

El 5 de enero de 1806, García Conde se presentó ante la Junta de gobierno para rendir su informe anual sobre los trabajos del camino; allí manifestaría que se habían realizado maniobras y construcciones en catorce tramos del camino carretero. En 1805 se construyeron 34 634 varas cúbicas de desmonte, 111 766 varas cúbicas de terraplén y 14 555 varas cúbicas de mampostería; se terminaron 4 418 varas lineales de empedrado y 15 258 varas lineales de contrazanja; se fabricaron 44 alcantarillas, con 23 114 varas lineales de camino.<sup>56</sup>

<sup>54</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 49 v.-51 v.

<sup>55</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 51 v.-52 v.

<sup>56</sup> Y presentaría estas notas: “1ª que las varas lineales de camino que no constan de mampostería es claro que no tienen hechos los muros laterales; 2ª que se han abierto muchos desmontes de árboles de todo el ancho del camino, que no se mencionan en el estado; 3ª que se ha dado principio a la grande obra del puente del río de La Antigua, quedando por fin de año concluidos tres pilares y principiado otro, como igualmente los cimientos de los muros que han de servir de cortinas”. Cf: Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 52 r.-52 v.

Por otra parte, los primeros comisionados rendirían a dicha Junta un informe de cuentas, correspondiente a 1803 y el año siguiente, que se habían suministrado por medio de treinta libramientos expedidos por el prior y los cónsules “e intervenidas por la Contaduría contra la Tesorería”. En 22 meses de obra, se habían tomado 470 mil pesos a rédito de 5%, con hipoteca de los derechos de avería y peaje, y sólo se habían amortizado 10 mil pesos. Y, con garantía de los mismos derechos, durante 1805 fueron tomados a rédito otros 428 200 pesos. Los datos de la comisión amparaban 150 654 pesos 5  $\frac{3}{4}$  reales, “en los diez meses de 1803”, y 452 082 pesos, “en todo el año de 804”. Se formaron cargos por 1 234 pesos 4 reales “de varios gastos preliminares”, desde 1799 a 1801, y por 5 868 pesos 5 reales “como sobrantes a favor del ramo de forzados”, además de 1 147 pesos 7  $\frac{1}{4}$  reales “por varias partidas menores que cobró y abonó a dicha comisión el diputado consular de Xalapa”. El total de cargos ascendió a 610 987 pesos 6 reales. Comparado con la data del contador, arrojó una diferencia a favor de la comisión por 1 peso 3  $\frac{5}{8}$  reales.<sup>57</sup>

## EL PUENTE DEL REY

El prior del Consulado, en el informe que rindió a la Junta de gobierno el 13 de octubre de 1806, además de dar su parte habitual, insistió en que debían reunirse los tramos que se habían rematado con los que “estaban principados”, y que era preciso adelantar la obra del Puente del Rey “en la presente estación” para que quedara concluido antes de la época de lluvias; informó asimismo a la asamblea que era necesario solicitar un nuevo préstamo por 200 mil pesos “para las atenciones y manejos de la misma obra”. La Junta acordó que se tomara esa cantidad, al premio de 5%, con una hipoteca más sobre los productos de la avería y el peaje, y que se le diera la comisión de buscar asentistas a don Diego Fernández de Peredo, vecino y conductor de platas de la Ciudad de México.<sup>58</sup>

La Junta de gobierno del 13 de enero de 1806 había acordado que cada quincena uno de los vocales de la comisión, “siguiendo el orden de

<sup>57</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 53 r.-55 r. y f. 64 r.

<sup>58</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, f. 65 r.



su antigüedad”, hiciera una visita de observación a la obra del Puente del Rey. La noche del 19 de junio se registraría allí un incidente, provocado por las lluvias tempranas, que de tan copiosas habían hecho elevar dos varas “por cima del nivel de las mayores crecientes”: hizo picar la cercha del arco del norte, “que se iba a formar, para dar paso franco a la multitud de árboles corpulentos que arrastró la corriente”. El daño mayor fue la destrucción del arco principal del puente. Estos aguaceros también inundaron el tramo de la carretera en Plan del Río, donde subieron las aguas “hasta más arriba del mostrador de la tienda”; arruinó “las dos cuestras del Plan y tramo de la cañada”.<sup>59</sup>

Al ser presentado el informe de los desperfectos, la Junta de gobierno decidió continuar con las obras e inclusive apresurarlas para evitar que los alcanzara la temporada de aguas del año siguiente. Se le comunicó al virrey Iturrigaray, y el prior del Consulado viajó a México a informarle personalmente lo ocurrido y para conocer sus instrucciones. Iturrigaray ordenaría que Tolsá volviera a La Ventilla para realizar “un nuevo reconocimiento y tratar del reparo de sus ruinas con el director de la obra”. El Consulado formó una comisión y determinó que también se presentara allí la comisión del camino.<sup>60</sup>

García Conde y Tolsá presentaron, en la Junta extraordinaria del 22 de julio de 1806, un informe de la catástrofe y sus recomendaciones para reparar los daños: “el arco inmediato al del centro por la parte del sur permanecía perfectamente cerrado y sin ninguna lesión”; tampoco habían sufrido desperfectos “los pilares concluidos”; el pilar del centro —“por la parte del norte”— se había “descarnado y padecido bastante, a consecuencia de la explosión del arco principal”; las lluvias y el caudal del río impidieron hacer los reconocimientos de la parte sumergida “del pilar arruinado”: se haría en tiempo de secas. Entonces, García Conde le mandaría un informe escrito y Tolsá remitiría a vuelta de correo su opinión

<sup>59</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23<sup>a</sup>, fs. 56 r.-58 v.

<sup>60</sup> En la Junta de gobierno del 15 de diciembre de 1806, el prior del Consulado presentó la cuenta de los gastos de esta visita de don Manuel de Tolsá, que ascendía a 1 811 pesos 3 1/2 reales. Debía pagarlos la comisión del camino “como gastos correspondientes a la obra”. La Junta del 11 de febrero de 1809 recibiría el reclamo de Tolsá para que se le cubrieran los gastos de este viaje y acordó, con la aprobación del virrey, del 24 de febrero siguiente, se le pagaran 1 500 pesos, tomados del ramo de peaje. Cf.: Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23<sup>a</sup>, fs. 70 v.-71 r. y 88 r.

y sugerencias. Recomendaron García Conde y Tolsá, por otra parte, que “se profundizase su lecho y limpiase de las arenas y piedra suelta que lo cubrían”, y que se aumentase al talud de los pilares “un escarpado de mampostería” para soportar el choque “de las aguas y de las piedras”. Decidieron aumentar “otro arco de 15 varas de diámetro por la parte del norte, en el mismo lugar que debería ocupar la entrada del murallón o cortina, que se estaba fabricando, respecto a que igual costo se había de erogar en una u otra obra, de modo que, sin que resultase ningún gravamen, se consegu[ir]ía la ventaja de dar curso a las aguas que descendían de la margen de esta parte del río”. Y acordaron, finalmente, continuar trabajando aun con lluvia, en las partes que no entorpeciera las maniobras.<sup>61</sup>

El aguacero del 26 de julio siguiente causó nueva creciente en el río de La Antigua: las aguas subieron todavía más que en el anterior temporal y esto produjo que se terminara de arruinar el pilar del centro en el Puente del Rey, “del lado del norte y su inmediato”: la corriente arrastró “el jacal del mezclero, con los repuestos y las herramientas, mezcla, cal y maderas, que había en aquellas inmediaciones, para continuar los trabajos; pero no padeció ningún detrimento el arco, que se hallaba enteramente concluido”. García Conde rindió el parte al Consulado el día 27 y el 30 se representó al virrey Iturrigaray la información sobre este accidente.<sup>62</sup>

Los puentes de San Juan y Tula tampoco ofrecieron novedades; en el río Tolome la creciente llegó media vara más abajo del puente de los Huacales, sin afectarlo en lo más mínimo: el camino estaba habilitado para el público, pues en Paso de Ovejas, cuyo puente se hallaba en proceso de construcción, se había lesionado el terraplén, que de inmediato se mandó arreglar para permitir el paso de recuas, literas y volantas.<sup>63</sup>

SEGÚN el encargado del paso del río de La Antigua, las lluvias del 26 y 27 de julio de 1806 habían estropeado el camino de Las Playuelas, “comiéndose los terrenos que comprendía la nueva brecha”, lo que impedía el paso a los carruajes. Sugeriría que se desviara el camino por

<sup>61</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 59 r.-61 r.

<sup>62</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, f. 64 v.

<sup>63</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, f. 75 r. y fs. 88 v.-90 r.

el callejón de Las Cruces, ya que se habían registrado “malos pasos” por las crecientes en los callejones entre La Antigua y San Francisco. La Junta de gobierno del 4 de agosto dispuso que se repararan para que quedasen expeditos para el paso de recuas y carruajes y, en la Junta del 1 de septiembre, se informó que se había concluido “la abertura de los callejones que [se] dirigen a La Antigua, cuyo gasto ascendió a 527 pesos 2 reales”.<sup>64</sup>

El 31 de agosto de 1807, al volverse a presentar la creciente en el río de La Antigua, por la que subió “nueve varas su nivel ordinario”, no ocurriría ninguna novedad en las obras. El *Diario Mercantil de Veracruz* reprodujo un comunicado en el que se agregaba que

no había ocurrido la menor novedad en el Puente del Rey ni tampoco ha habido ningún descalabro en todo el camino concluido; y antes al contrario se ha cerciorado el director de la buena situación de los pilares y bóvedas del puente, porque las corrientes encañonan perfectamente por los claros de los arcos, después de haber chocado contra los tajamares; lo que de orden del Real Tribunal del Consulado se hace saber al público para su inteligencia y satisfacción.<sup>65</sup>

Meses después, el temporal del 24 al 25 de junio de 1809 dañaría en el Puente de Rey un tajamar y la corriente sobre el piso del camino deslazaría “el terraplén suelto”; esto había descrestado unas partes del muro y producido algunos otros pequeños accidentes sin consideración. Al respecto, informó García Conde a la Junta del Consulado, el 1 de diciembre de aquel año:

Tocante a la avería de la punta del tajamar del Puente del Rey, no considero tenga riesgo alguno para la presente duración de aguas, pues como ésta es una obra de precaución sobre la cual no estriba parte alguna del puente y que, a más de esto, le quedan más de las dos terceras partes del tajamar —en toda su altura— de un material ya consistente, siempre resguardará el estribo de los golpes que pudiera recibir de los troncones y árboles que acarrea. Por consiguiente, creo que la obra está libre de todo riesgo en esta parte, a pesar de que hasta las secas venideras no podré verificar el repa-

<sup>64</sup> La época de lluvias de 1808 volvería otra vez intransitable el camino de Las Playuelas. La comisión del camino determinó “se abriese el de Las Cruces”, cuya reparación costó 160 pesos, que aprobó la Junta de gobierno del 29 de julio de ese año. Cfr. Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 62 v.-64 v.

<sup>65</sup> *Diario Mercantil de Veracruz*, 4 de septiembre de 1807, t. I, núm. 66, p. 269.

rarla, porque las crecientes del río lo embarazan y —para entonces— tomaré todas las medidas conducentes a su mayor seguridad y duración.<sup>66</sup>

García Conde y Tolsá habían manifestado —en su reconocimiento de 1806— que debían acelerarse los trabajos en Huajillo y Cumbre del Muerto, ya que en su recorrido habían observado retraso por lo adelantado del tiempo de lluvias y a causa de que los presidios de La Ventilla y La Rinconada quedaban a mucha distancia de esos puntos, razón por la cual los presidiarios llegaban a las obras “estropeados y cansados” para las faenas. Veían conveniente trasladar, al paraje de La Nevería, “los 200 forzados que se hallaban en Plan del Río”, y que se formara allá un alojamiento pequeño, cuyo costo no había de exceder los tres mil pesos. Reconocieron las prendas del capitán don Ventura de Mora, que comandaba el presidio de La Rinconada, por sus labores extraordinarias como ayudante de facultativo en los parajes Huajillo, Cumbre del Muerto y Plan del Río, aun sin desatender su ocupación principal al frente del presidio.<sup>67</sup>

## LA CRISIS DE LA CORONA Y LOS AJUSTES DE LA HECHURA DEL CAMINO

El 3 de noviembre de 1806, el prior del Consulado de Veracruz don Tomás Murphy leería un discurso sobre los adelantos y las carencias de la obra del camino. Ratificó que los gastos debían ajustarse a sólo 25 mil pesos mensuales para jornales y sueldos, y pronosticó que costaría 241 mil pesos concluir el tramo hasta el paso de La Ventilla y el Puente del Rey; informó que era indispensable, según el consejo de Tolsá, que se unieran cuanto antes los tramos de El Encero, Cerro Gordo y Huajillo hasta dicho puente, pues de otra manera subiría el presupuesto para este tramo a 441 mil pesos. Esto podía evitarse “conservando los presidios con la fuerza de mil hombres y gente libre auxiliar que fuese indispensable”. Manifestó que el Consulado tenía potencial “muy suficiente para

<sup>66</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 91 r.-91 v.

<sup>67</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 61 r.-62 v.

subvenir al rédito de los dos millones que se habían de tomar a censo, sobre ambos ramos [de avería y peaje] y para cubrir sus demás atenciones ordinarias”, hasta culminar el camino. Pero que, al mismo tiempo, veía dificultades, debido a la novedad de la cédula real del 28 de noviembre de 1804, que prohibía “a toda comunidad y fondo pío y eclesiástico que impusiesen sus fondos en cuerpos públicos”, lo que obligaba a “cancelar sus obligaciones y escrituras” pendientes y a solicitar otros caudales, sólo que había pocos “individuos particulares pudientes que diesen dinero a réditos”. El Consulado requería, por lo demás, proponer y disfrutar de “otros arbitrios extraordinarios” y que si se tuvieran que remitir a España los caudales en depósito del derecho de subvención de guerra, la corporación veracruzana se veía en la necesidad de suspender la obra del camino, por lo que era urgente que se concluyera el Puente del Rey y los tramos pendientes. Debían replantearse los planes de la obra y proyectar los gastos para los años 1807 y siguiente, con el propósito de ajustarlos, ya que de otra manera resultaría imposible mantener la planta de operarios y proporcionar partidas para la adquisición de materiales.<sup>68</sup>

La comisión del camino presentó, en la Junta de gobierno del 23 de diciembre de 1806, los gastos correspondientes al año que estaba por concluir. Ese año, el Consulado había solicitado préstamos a cuenta de la avería y el peaje por 396 651 pesos 3 reales y sólo había redimido 20 mil. Los gastos ascendieron a 500 546 pesos 1  $\frac{1}{2}$  reales: 317 518 pesos 5  $\frac{1}{4}$  reales, por 613 946 jornales, incluso 17 449 trabajados en el Puente del Rey, en La Ventilla; 105 952 pesos 1 real, por importe de los fletamentos de materiales; 16 492 pesos 3  $\frac{1}{2}$  reales, por herramientas y utensilios; 29 661 pesos 1 real, por sueldos; 16 088 pesos 2  $\frac{3}{4}$  reales, por gastos generales, y 14 833 pesos 3  $\frac{3}{4}$  reales, “que excedieron del abono de 3  $\frac{1}{2}$  reales por jornal que se pasan a los forzados sanos y enfermos”, con inclusión de 16 241 pesos 2  $\frac{1}{2}$  reales que se gastaron en la obra del Puente del Rey. Los gastos totales alcanzaron los 561 127 pesos 5  $\frac{3}{4}$  reales, al incluirse 16 241 pesos 2  $\frac{1}{2}$  reales gastados en el Puente del Rey, 19 719 pesos 1  $\frac{1}{2}$  reales satisfechos por el síndico don Tomás Martínez como comisionado de compras, y los 40 862 pesos 2  $\frac{3}{4}$  reales que tuvo

<sup>68</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 65 r.-69 v.

el Consulado “para pago de diversos libramientos tomados aquí y endosados a su favor”. La conciliación de cuentas arrojaría saldo favorable a la comisión por 22 pesos 4 reales.<sup>69</sup>

García Conde participaría al Consulado, el 14 de diciembre de 1806, que el virrey lo había instruido para “entregarse del mando de su regimiento sin desatender la obra del camino”: esta situación duraría poco por razones de incompatibilidad; en la Junta del 12 de enero del año siguiente, el director del camino había comunicado que dejaría su regimiento una vez que concluyera la revista de inspección o bien cuando terminara de construirse el Puente del Rey, siempre y cuando esto no fuese “obstáculo a los ascensos de su carrera militar”. Aquel mismo día 14, presentó el estado anual y el acumulado de las obras desde 1803 hasta el término de 1806; en este año se habían terminado 36 967 varas cúbicas de desmonte; 91 719 varas cúbicas de terraplén; 6 681 varas cúbicas de mampostería; 1 480 varas lineales de empedrado; 16 735 varas lineales de contrazanja; 33 alcantarillas, con 13 473 varas lineales de camino. El Puente del Rey “estaba muy adelantado”: se habían cerrado dos arcos de 15 varas de diámetro y uno de 12.<sup>70</sup>

La comisión del camino, en 1807, estuvo integrada por el prior del Consulado, don Pedro Antonio de Garay y Llano, “como presidente nato”; tuvo como vocales a los consiliarios don Tomás Murphy y don Juan Bautista Lobo, además de don Juan Felipe de Larnaga y el teniente de consiliario don Tomás Martínez. Durante este año, tal como se había planteado en la Junta de gobierno del 9 de noviembre anterior, se había visto la necesidad de recomponer los tramos intransitables de las barrancas entre Las Vigas y Perote y el del camino de Xalapa a La Lagunilla, al que se le dio

<sup>69</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 72 v.-73 r.

<sup>70</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 73 v.-74 r. La información de estas obras, a excepción del total de las varas de camino terminado, fue consignada en la *Balanza de Comercio* y en el *Diario Mercantil de Veracruz*, 13 de julio de 1807, t. I, núm. 13, p. 49. Existen otras referencias a los avances del camino carretero en esta última publicación: miércoles 18 de agosto de 1807, t. I, núm. 49, p. 193; viernes 4 de septiembre de 1807, t. I núm. 66, p. 269; jueves 17 de septiembre de 1807, t. I, núm. 79, p. 321; viernes 23 de octubre de 1807, t. I, núm. 115, pp. 465-467; miércoles 18 de noviembre de 1807, t. I, núm. 141, p. 569; martes 29 de diciembre de 1807, t. I, núm. 182, p. 733; miércoles 13 de enero de 1808, t. II, núm. 197, p. 45; domingo 6 de marzo de 1808, t. II, núm. 250, p. 260; sábado 26 de marzo de 1808, t. II, núm. 270, p. 340, y sábado 20 de abril de 1808, t. II, núm. 305, p. 480.

preferencia por contar en ese lugar con una plantilla de operarios. Se inspeccionaron también los tramos de las cercanías del poblado de Veracruz, para poder trabajar en éstos con los forzados y libres que estaban destinados en el presidio de La Nevería, en cuanto las aguas arreciaran. Se trabajó el ramal del camino que debió abrirse desde el puerto de Veracruz hacia la Loma del Molino o casas de Santa Fe: se abrieron todas las picaduras y veredas que se requerían, y se continuó con la obra del Puente del Rey, aunque para esto era necesario que el presupuesto mensual se graduara entre 28 y 30 mil pesos, en lugar del autorizado de 25 mil, según la disposición de las juntas de gobierno del 10 de mayo y 29 de octubre de 1805.<sup>71</sup>

En oficio del 10 de enero de 1808, García Conde presentó el estado general de la obra del camino, con todo lo ejecutado el año anterior y, asimismo, con un resumen detallado sobre lo que se llevaba realizado en las diversas ramificaciones del camino carretero. En 1807, la obra del camino se había trabajado en siete tramos distintos: 23 171 varas cúbicas de desmonte; 75 193 varas cúbicas de terraplén; 6 290 varas cúbicas de mampostería; 6 469 varas lineales de empedrado; 9 936 varas lineales de contrazanja; se construyeron 27 alcantarillas y 11 579 varas lineales de camino. Se concluyó el Puente del Rey; sólo faltaba terminar “los pasamanos y el empedrado de la superficie”. En el puente del río Copale, “compuesto de dos arcos de 15 varas de diámetro, tiene cimentados y construidos sus pilares, hasta la altura de los arranques”, y en el puente del río de San Juan se estaban “abriendo sus cimientos”. Por otra parte, también se habían abierto

y aplanado, desde Pajaritos a La Cumbre de la cuesta del Encero, 2,945 varas lineales de camino, para facilitar el tránsito a los carruajes, con 2,237 varas cúbicas de desmonte y 2,640 varas lineales de contrazanja; desde la Venta del Encero hacia Corral Falso, se han abierto 1,750 varas lineales de camino, con 2,700 varas de contrazanja; también se han desmontado de arboleda y troncos varios trozos de brecha para enderezar el camino, desde el Puente del Rey a Veracruz.<sup>72</sup>

En las páginas del *Diario Mercantil de Veracruz* se había dado a la publicidad un concentrado de lo construido hasta el 7 de junio de 1807:

<sup>71</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 75 r.-76 r.

<sup>72</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 76 r.-76 v.

En los seis meses de este año se han construido 5,772 varas lineales de camino con 2,260 varas cúbicas de desmonte, 36,243 de terraplén, 2,702 de mampostería, 2,254 varas lineales de empedrado, 4,601 de contra zanja y 12 alcantarillas; cuya suma total asciende a 85,000 varas lineales de camino, que hacen 17 leguas de a 5,000 varas, con 204,110 varas cúbicas de desmonte, 424,787 de terraplén, 42,272 de mampostería, 218,866 lineales de empedrado, 53,806 de contra zanja y 151 alcantarillas.<sup>73</sup>

En todo el mes de julio de 1807 se habían construido “1,245 varas lineales de camino, con 3,451 varas cúbicas de desmonte, 7,223 de terraplén, 95 de mampostería en los muros laterales, 584 varas lineales de empedrado, 520 de contrazanja y 2 alcantarillas”. En la obra del Puente del Rey se habían

hecho 560 varas cúbicas de mampostería para ir elevando el piso hasta la altura en que debe hacerse el empedrado, y se han terraplenado para el mismo efecto 972 varas cúbicas sobre la superficie del puente. [...] se han desmontado 235 varas cúbicas para darle más caja al río por la parte del sur; han labrado los canteros forzados 50 guardarruedas; y se han agrandado las galeras del presidio para la última cuerda que ha llegado.<sup>74</sup>

Y en agosto se hicieron “620 varas lineales de camino, con 3,290 varas cúbicas de desmonte, 3,480 de terraplén, 630 de mampostería en los muros laterales, 602 varas lineales de empedrado, y una alcantarilla”. En el Puente del Rey se habían “acabado de enrasar los muros hasta la superficie o piso del camino”, se habían “terraplenado 1,400 varas cúbicas”, se había “concluido el último tajamar de la parte del sur” y los canteros forzados habían hecho y tallado “35 guardarruedas y 40 esquinas de tajamar”.<sup>75</sup>

Las obras en el Puente del Rey estaban muy avanzadas. El Consulado daría a conocer, el 13 de julio, un informe a la opinión pública:

Los estribos o pilares del arco principal tienen  $5 \frac{1}{3}$  varas de altura sobre la zapata, y los de los arcos laterales disminuyen su elevación conforme se van retirando del centro de la corriente, de suerte que los ojos extremos arrancan desde el suelo.

<sup>73</sup> *Diario Mercantil de Veracruz*, 15 de julio de 1807, t. I, núm. 13, p. 49.

<sup>74</sup> *Diario Mercantil de Veracruz*, 18 de agosto de 1807, t. I, núm. 49, p. 193.

<sup>75</sup> *Diario Mercantil de Veracruz*, 17 de septiembre de 1807, t. I, núm. 79, p. 321.



El que ocupa el claro de los arcos forma una curva de una zapata a otra opuesta a la de la parte superior, compuesta de buena mampostería del grueso de  $5/4$  con grandes y enormes piedras puestas de punta muy contiguas y bien acuñadas con piedra dura y mezcla; de suerte que la obra queda enlazada y encadenada por la parte inferior igualmente que por la superior.

Todo el puente está atracado y amarrado con fuertes muros en las márgenes laterales de la barranca y terraplenados hasta  $3/4$  sobre el casco del arco del centro, quedando toda su superficie a un nivel horizontal, con la longitud de 230 varas, 12 de latitud, incluso los pretilos y guardarruedas, y  $16\ 1/2$  varas de altura desde el nivel ordinario del agua hasta el piso del camino en el arco del centro.

Al principio del muro por la parte del norte hay otro arco de 12 varas de diámetro, para dar pronta salida a las aguas que se descuelgan de la barranca antes de incorporarse con la caja principal del río.

Todos los pilares o postes tienen sus tajamares a un lado y otro con el ángulo saliente de duros sillares; de igual material son los pilares del arco del centro, y para mayor seguridad están reforzadas las puntas de los tajamares que rompen la corriente con planchas de cobre de media pulgada de espesor.

En el día sólo falta subir el terraplén otras  $3/4$  en todo el piso, cuya superficie debe empedrarse para evitar la filtración sobre las bóvedas y cubrirse de una capa de tierra caliza del grueso de un cuarto; también deben hacerse a la mayor brevedad los pretilos, y colocarse las guardarruedas; y luego que pase la temporada de aguas, se revocará toda la obra, con lo que quedará completamente concluido este edificio, cuya utilidad e importancia exceden a cuanto puede ponderarse; y sin el cual no podría contarse con la permanencia del camino, que hará siempre plausible la memoria de la especial protección que le ha dispensado el excelentísimo señor virrey don Josef de Iturrigaray; del ilustrado celo, afanes y cuantiosos dispendios del Consulado, que lo emprendió a los ocho años de su erección y logra verlo tan adelantado antes de cumplirse los trece; y de la actividad, esmero y aciertos del director que lo ha ejecutado con tantos desvelos y fatigas.<sup>76</sup>

El virrey Iturrigaray enviaría al Consulado la orden superior del 12 de enero de 1808 para que la obra carretera continuara —según la directriz que le había impreso García Conde— y conforme al estado y trabajos de la obra que había recibido el 30 de diciembre anterior y había devuelto al instituto el 5 de enero último. Durante 1807, la comisión del camino había gastado 421 645 pesos  $3/4$  de real y el Consulado había solicitado préstamos para sufragarlos por un monto de 321 050 pesos,

<sup>76</sup> *Diario Mercantil de Veracruz*, 13 de julio de 1807, t. I, núm. 13, pp. 49-50.

siempre con cargo a la hipoteca de la avería y el peaje. Era ésta la primera vez que la comisión del camino gastaba más de lo que recibía por parte del Consulado. El gasto ascendió a 421 645 pesos  $\frac{3}{4}$  de real: 281 132 pesos 3 reales, por 518 180 jornales, incluso 193 190  $\frac{1}{2}$  trabajados “en el Puente Grande del Rey, en La Ventilla”; gastó 76 082 pesos 7  $\frac{1}{4}$  reales, por los fletamentos de materiales; gastó 13 982 pesos 7 reales en herramientas y utensilios; pagó sueldos por 25 803 pesos 4 reales; 9 933 pesos 4  $\frac{3}{4}$  reales, por los gastos generales; 14 709 pesos 6  $\frac{3}{4}$  reales que excedieron del abono de 3  $\frac{1}{2}$  por jornal a los forzados. Se gastaron en el Puente del Rey 152 668 pesos  $\frac{1}{4}$  reales. El síndico satisfizo 28 879 pesos 4  $\frac{5}{8}$  reales por concepto de compras de utensilios, vestuario y demás. Los presidios de La Nevería, Paso de Ovejas y Paso de San Juan costaron 22 800 pesos. La cuenta ascendió a 450 524 pesos 5  $\frac{3}{8}$  reales, “y no habiendo recibido la Comisión, en dicho año 807, más que 403,381 pesos 3  $\frac{1}{8}$  reales, según se ve por el estado, pagó aquélla el completo de 47,143 pesos 2  $\frac{2}{8}$  reales de los fondos sobrantes que tenía en poder de su tesorero en Xalapa, don Joseph de Arias, según se manifiesta de las cuentas correspondientes”. Hubo un saldo a favor de la comisión por 58 pesos 2  $\frac{1}{2}$  reales.<sup>77</sup>

La Junta de gobierno celebrada el 14 de marzo de 1808 aprobó que se fabricara un presidio entre el Puente del Rey y el presidio de Paso de Ovejas, con el propósito de acercar a los operarios a los lugares donde se trabajaba. Esta decisión, sin embargo, acarrearía más gastos que los programados, a lo que debía sumarse la reparación del presidio del Puente del Rey, estropeado por la temporada anterior de lluvias, por lo que dicha Junta recomendaba que los techos se cubrieran “con sacas de goagonche”, para ahorrar; asimismo, se dio parte que en el presidio de San Juan, a consecuencia del escaso suministro de “los auxilios convenientes”, había muchos enfermos. Se requirió la presencia de un capellán, un facultativo, 200 sábanas, medicinas y socorros, para “su alivio y buena asistencia”. Se ordenó que se trasladaran a ese presidio los cercheros que se habían utilizado en la construcción del Puente del Rey y se recomendó que no se destinaran más forzados ni tropas de auxilio

<sup>77</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 77 r.-78 r.

y resguardo al presidio de San Juan, sino aquellos que “se hallasen acostumbrados al clima cálido”.<sup>78</sup>

## TRABAS EN LA OBRA POR LA CRISIS POLÍTICA NOVOHISPANA

A estas alturas del proceso de la obra del camino carretero, el balance de fondos del Consulado resultaba negativo, aunque su deuda todavía era susceptible de ser cubierta con los ingresos propios. Después de la crisis de 1812, que ha coincidido con la suspensión de la obra del camino carretero y de todas las aportaciones del Consulado para el bien público, entre ellas la empresa de auxilios navales y la cuota que entregaba al Hospital de San Sebastián, el Consulado continuó acumulando deuda. La Corona le había ordenado a la institución consular que pagara a sus acreedores “por mitad al pago de réditos y a la redención de capitales, prorrateando los pagos por medio de repartos anuales”. En 1824, la deuda acumulada del Consulado era “superior a los tres millones de pesos”.<sup>79</sup>

Por lo pronto, el 1 de marzo de 1808, el Consulado preparó un arqueo con las cuentas y los gastos de la obra, el pago de intereses, corridos desde 1803, los fondos que tenía en caja como depósito (los de la Dirección Hidrográfica, Departamento de Balanza y los de subvención de guerra), sus exiguos fondos propios y las existencias en caja, en México y en Xalapa, para compararlos con la proyección del monto de sus arbitrios: los productos de la avería, del peaje, de la empresa de auxilios navales y los ingresos que le proporcionaría la Correduría Mayor.<sup>80</sup>

<sup>78</sup> El virrey autorizó el desplazamiento de este personal y de estos insumos, mediante la orden superior del 27 de marzo de 1808. *Cf.* Salvador de Alba, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23<sup>a</sup>, fs. 78 r.-78 v.

<sup>79</sup> SOUTO MANTECÓN, 1999, p. 20.

<sup>80</sup> El Consulado recibía por concepto de Correduría Mayor, el ingreso de la tercera parte de 2% que corresponde al corredor mayor del número de la plaza de Veracruz. Se calculaba sobre las operaciones de “apertura, ventas, trasposos y balances que se hacen de pulperías, bodegones, cafés, etcétera”, cuyo cálculo quedaba bajo la responsabilidad de “dos balanceadores —creados por el corredor mayor—, a quienes toca las otras dos partes del 2%”. También se recibía medio por ciento de corretaje que se cobraba “exclusivamente sobre el valor del cacao Caracas, que se vende para consumo de los vecinos de esta plaza” y de “la contribución de ochenta pesos anuales —en dos semestres— que, por acuerdo de la Junta de gobierno, celebrada el 11 de febrero de 1805, deben satisfacer al Consulado cada uno de los 32 corredores del número para llenar el rédito de la oferta de 50 mil pesos que hizo a su majestad [...] contando serían a cuenta de los cien mil pesos que el

El estado arrojaba números rojos, pues faltarían 389 072 pesos 6 reales 2 granos, según los presupuestos para la construcción de la obra del camino, por lo que se requerían préstamos, al menos, por 400 mil pesos “en dos empréstitos de 200 mil”.<sup>81</sup> Agregados éstos a los préstamos que ya había obtenido el Consulado desde el inicio de la obra, el total de sus reconocimientos alcanzaría, a finales del año, una cifra superior a los 2 137 475 pesos, lo que equivalía a pagar, sólo por concepto de intereses anuales y montos de subrogación, una cantidad cercana a los 143 mil pesos.<sup>82</sup>

La Junta de gobierno, del 27 de abril de 1808, recibió el informe con el que García Conde exponía que el contratista don Diego Briceño “pedía 18 mil pesos por el nuevo presidio” que debía construirse en las inmediaciones de Tolome. Acordó que se hiciera por administración, “consultándose los ahorros posibles”. Solicitaría el Consulado ayuda al gobernador interino para mejorar la alimentación de los forzados del presidio de San Juan, pues el rancho resultaba insuficiente para que los enfermos “recobrasen su completa robustez”; el gobernador facultó a la comisión del camino para “que les aumentase sus jornales lo que fuere necesario para que se alimentasen bien”.<sup>83</sup>

Frente a la crisis interna del propio Consulado de Veracruz, el virrey Iturrigaray autorizó el aumento de medio por ciento al ramo de avería, con tal que no se tocaran los depósitos judiciales ni los de la Dirección Hidrográfica, pues su reintegro a Cádiz no podía demorarse. El Consulado volvió a representarle, en virtud de que el giro marítimo “estaba casi en suspenso” a causa de los conflictos bélicos, lo que disminuía el ramo del peaje y demás anexos del Consulado. El gasto mensual fijo para sueldos de la obra del camino había aumentado de 25 a 30 mil pesos, y como

Consulado prestó a su majestad en 1799, de los cuales estaba pagando el rédito de 5%. El instituto percibiría, en diez años —de 1805 a 1814—, la cantidad de 16 634 pesos 1 <sup>2</sup>/<sub>8</sub> reales. *Cf.*: Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Notas 7ª, fs. 4 v.-5 r. y 23ª, f. 78 v.

<sup>81</sup> Un ajuste de la comisión del camino, presentado en el informe del 27 de julio de 1808, proyectó que, al no disponerse de préstamos, faltarían para cubrir los gastos del año 396 055 pesos, “por no haberse podido conseguir los 400 mil” que ya se habían autorizado por la Junta de gobierno del 14 de marzo. Se representó al virrey. *Cf.*: Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 80 v.-81 v.

<sup>82</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 78 v.-79 r.

<sup>83</sup> Briceño pediría a la comisión del camino “se aumentase el precio de la carne por el subido valor que tenían los ganados”. El gobernador militar autorizaría “que se aumentase un real en la arroba”. *Cf.*: Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 80 v. y 81 v.

“no le quedaban a este Cuerpo ningunos recursos”, la Junta de gobierno le pidió que retirara los forzados que había remitido en 1803 para los trabajos de la obra del camino. Pedía que le franquease fondos pertenecientes al Almirantazgo, de la consolidación “o bien de otros que pudieran alumbrársele”.<sup>84</sup>

El Consulado enviaría una comisión para entrevistarse con el virrey: el consiliario Tomás Murphy y el apoderado, don Francisco Maniau y Torquemada, leyeron el estado del expediente; el virrey instruyó a la Real Hacienda le extendiera un préstamo a la corporación veracruzana por 400 mil pesos, al rédito de 5%, para continuar con la obra, con la advertencia de que, en cuanto lo requiriese el Estado, debía reintegrarse en su totalidad, inclusive a costa de los bolsillos de los miembros del Real Tribunal del Consulado. Esta condición impuesta por la autoridad novohispana fue tratada en la Junta de gobierno del 27 de septiembre: les parecía a sus miembros alevosa y, en cuanto se inconformaron, decidieron responder con “un enérgico oculto al superior gobierno” para que este préstamo se realizara “con la sola caución e hipoteca de los fondos y rentas de este Consulado y con calidad de devolución”. El virrey respondería a dicha comisión que se devolvieran a la Tesorería General 200 mil pesos y que los otros 200 mil quedaran en los términos “de calidad de réditos” y bajo la responsabilidad del Tribunal, con garantía de la hipoteca “de sus fondos y rentas”.<sup>85</sup>

El gasto corriente de la obra había aumentado, hacia octubre de 1808, de 30 a 60 mil pesos mensuales, y esto ocasionó otro amague para la suspensión de la obra, lo que acarrearía inconvenientes en los tramos ya

<sup>84</sup> La cédula real, expedida por la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina el 27 de febrero de 1807, comprendía los preceptos sobre la formación del Almirantazgo de España y de las Indias. Sus fondos servirían, según el artículo 44, para poder “mantener la autoridad del cargo de Almirante general, y servirle con el lustre y decoro correspondiente; atender a la subsistencia del Consejo, sus dependientes y juzgados de Almirantazgo; conceder, cuando lo estimareis oportuno, gratificaciones extraordinarias a los ministros y a los subalternos de las oficinas del Consejo que gocen sus sueldos por la consignación de Marina; y finalmente, concurrir con auxilios eficaces al mejor servicio de la Armada, promoviendo establecimientos útiles a ella misma y al comercio de mis vasallos”. El *Diario Mercantil de Veracruz* reprodujo los artículos 45-52, 59 y 60 de dicha cédula real. Cfr. *Diario Mercantil de Veracruz*, 9 de julio de 1807, t. I, núm. 9, p. 33; *Diario Mercantil de Veracruz*, 9, 10, 11 y 12 de julio de 1807, t. I, núms. 9-12, pp. 33-36, 37-38, 41-43 y 45-46.

<sup>85</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 83 v.-86 r.

listos, en los que ya se había comenzado a construir, aparte del deterioro o la pérdida de los materiales ya acopiados y adquiridos. Provocaría, por otra parte, desconfianza entre los censualistas y se traduciría en descrédito para la institución. Como medida de ahorro, la comisión del camino acordó, el 29 de noviembre siguiente, reducir sus presidios a sólo dos: Paso de Ovejas, con 250 forzados, y San Juan, con 500, y luego reducirlos a uno sólo, además de juntar en una sola las comandancias de las tropas de Infantería y Caballería. Con estas medidas, la fabricación del puente de Paso de Ovejas se iba a retrasar (quedaría listo ocho meses después: en agosto del año siguiente), ya que se destacaría un plantel de sólo 200 o 250 forzados, para rebajar los gastos mensuales a cinco mil pesos y quedaría pendiente que la comisión consiguiera un capital de 40 mil pesos para concluir ese tramo del camino y el puente. Esta medida obligó al retiro de don Antonio Villamil, quien recibiría del Consulado 1 500 pesos por tres años y medio de servicios como comandante de los presidiarios.<sup>86</sup>

## LA ÚLTIMA ETAPA DE GARCÍA CONDE

EL 9 de enero de 1809 fue reelecta la comisión de la obra del camino. A los vocales Tomás Murphy, Juan Felipe de Larnaga y Juan Bautista Lobo se les unió Francisco de Guerra y Agreda, electo síndico del Consulado, y don Rafael Joaquín del Castillo y Bustamante, quien fue electo prior titular del instituto.<sup>87</sup>

Los gastos de la obra, en este año, habían ascendido a 388 073 pesos 4 reales; se habían tomado a rédito 783 573 pesos 3 reales y el Consulado solamente había reintegrado 230 mil pesos. Se pagaron 388 073 pesos 4 reales: 260 726 pesos 3  $\frac{1}{4}$  reales, por 525 089  $\frac{1}{2}$  jornales, considerados los 97 085  $\frac{1}{2}$  trabajados en el Puente del Rey; se gastaron 62 283 pesos 3 reales, por fletamentos de materiales; 10 017 pesos 4 reales en herramientas y utensilios; se pagaron 20 267 pesos 4  $\frac{1}{4}$  reales de sueldos; gastos generales: 16 271 pesos, y 18 507 pesos 5  $\frac{1}{2}$  reales, que excedieron del abono de 3  $\frac{1}{2}$  reales por jornal diario. Además, 72 496 pesos 6  $\frac{3}{4}$

<sup>86</sup> Salvador de Alva, "Libro de notas instructivas...", Nota 23ª, fs. 85 r.-86 v.

<sup>87</sup> Salvador de Alva, "Libro de notas instructivas...", Nota 23ª, f. 86 v.

reales se gastaron en la obra del Puente del Rey. Don Francisco Guerra y Agreda satisfizo 10 899 pesos 6  $\frac{1}{2}$  reales. El total de partidas satisfechas para la obra y gastos del camino ascendió a 398 973 pesos 2  $\frac{1}{2}$  reales; “y no habiendo recibido la Comisión, en dicho año de 808, más que 362,760 pesos 3  $\frac{3}{8}$  reales, según se manifiesta por el estado, pagó el completo de 36,212 pesos 7  $\frac{1}{8}$  reales, de los fondos sobrantes que tenía en poder de su tesorero en Xalapa, don Joseph de Arias”. Resultó contra la comisión del camino una diferencia de 161 pesos 6  $\frac{1}{4}$  reales.<sup>88</sup>

García Conde solicitó al virrey se redujese la plantilla total de forzados a 750 y que éstos fueran escoltados únicamente por cien hombres del Regimiento de México y por ochenta del Batallón Fijo, y que el resto de presidiarios —hubo veces en que se rebasaban los mil quinientos, durante el curso de las obras— se remitieran al gobernador de Veracruz. Se suprimiría la plaza de ayudante facultativo, que había ostentado don Saturnino Samaniego. Una parte importante de la obra del camino se concentró en la hechura del puente de Paso de Ovejas, donde los canteros prepararon las esquinas y puntas del tajamar, así como los pilares o estribos donde se colocarían los arcos sobre el fondo de la barranca.<sup>89</sup>

La Junta de gobierno celebrada el 10 de julio de 1809 recibiría el informe del teniente coronel don Diego García Conde, fechado el 5 de febrero anterior, sobre las obras realizadas el año anterior en el Camino Real de Xalapa. Se trabajaron durante 1808, en seis tramos diferentes, 12 886 varas cúbicas de desmonte; 82 232 varas cúbicas de terraplén; 9 840 varas cúbicas de mampostería; 3 889 varas lineales de empedrado; 7 919 varas lineales de contrazanja; se hicieron 25 alcantarillas y 12 792 varas lineales de camino. Se había revocado, empedrado y puesto pretilos y guardarruedas al Puente del Rey y hecho dos lunetas con asientos a la entrada y salida; se habían terminado los puentes del río Copale y del San

<sup>88</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, f. 87 r.

<sup>89</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 90 r.-91 v. En la “Estadística” del distrito de Veracruz, de 1840, se anotaba sobre Paso de Ovejas, que distaba de Veracruz diez leguas: “Pasan por esta demarcación dos ríos, el uno pequeño que nace cerca de San Antonio Huatusco, trayendo su curso a reunirse con Río Chico, y saliendo con éste a la mar por la barra de La Antigua. Produce pescados robalo, mojarra y demás mediano, y tiene un puente contiguo al pueblo de nueve arcos, 17 varas de altura y diez de ancho, no teniendo concluidos sus pasamanos ni empedrado el piso”. Cfr. “Paso de Ovejas”, *El Conciliador*, martes 21 de julio de 1840, núm. XCV, pp. 2-3.

Juan; en el de éste se fabricaron 700 varas lineales de calzada, elevada tres varas sobre el nivel del suelo, cuyo terraplén aún no se había concluido en toda su altura. A los tramos de camino carretero realizados en Paso de Ovejas y de Copale a Lagartos les faltaban los muros laterales para concluirlos; finalmente, García Conde comunicó que se habían hecho “varias brechas en los bosques para facilitar el tránsito”.<sup>90</sup>

El 3 de noviembre de 1809, el Consulado informaría al arzobispo virrey Lizana el retiro de las barcas que se habían ocupado para el transporte de materiales de la fábrica del Puente del Rey y el prior presentaría, en la Junta del día 10, un estado contable que arrojaba un faltante de 67 622 pesos; había que solicitar nuevas cantidades a premio y sugirió que se abriera una suscripción entre los miembros del cuerpo “para coleccionar el dinero que se necesitaba para cubrir los empeños y poder proseguir la interesante obra del camino”. Se representó al arzobispo virrey para que la Real Hacienda cubriera el pago de los forzados, en el que había un rezago “de más de 30 mil pesos”. Y se excitó al contador-pagador general instruyese al tesorero de la comisión de Xalapa, don Joseph de Arias, con la finalidad de que no se retrasaran los dineros para el pago semanal de sueldos. Dicho tesorero pediría, el 20 de noviembre de 1809, se le remuneraran sus servicios, ya que nunca le habían pagado durante los cinco años once meses que llevaba trabajando en las obras; la Junta aprobó se le pagaran 500 pesos por año.<sup>91</sup>

El maestro arquitecto Francisco de los Reyes presentaría, el 10 de enero de 1810, el plano topográfico del trazo del camino entre Veracruz y Santa Fe, por el rumbo de San Juan, cuya ruta saldría del puerto de Veracruz por la Puerta de México, con el propósito de que se discutiera su viabilidad. La Junta acordaría que se le pagaran mil pesos por 76 días de trabajo y la hechura del plano; este facultativo, por intermedio de don Dionisio Mandaluniz, se inconformó con esta cantidad y pedía por el desempeño de sus trabajos tres mil pesos; el prior del Consulado y los vocales de la comisión del camino acordaron pagarle dos mil pesos, aunque la Junta veía conveniente darle sólo mil, mediante el argumento de que,

<sup>90</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 91 v.-92 r.

<sup>91</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 92 r.-93 v.



cuando Reyes había hecho los trabajos de “la nivelación de los terrenos que median entre esta plaza y el río de Jamapa, para la obra de la conducción de agua”, se le habían abonado “200 pesos mensuales”. La Junta determinó pasarle los pormenores de este caso a García Conde, para que emitiera un dictamen y éste se le turnara al arzobispo virrey. El director del camino expresaría que, en tanto Reyes había hecho los recorridos por los llanos de Santa Fe y en las brechas del Camalotal y Pantaleón, además de la hechura del plano, se graduara este trabajo a razón de 300 pesos mensuales, y que la diferencia se considerara una supererogación, debido a lo penoso del trabajo y a lo “riguroso de la estación”, ya que incluso el facultativo había enfermado gravemente: acordó se le entregasen mil pesos y a éstos se agregaran los 400 que ya le había entregado el síndico Guerra y Agreda, a cuenta de honorarios, además de los gastos por 519 pesos 6 reales, por comida y gastos menores, y los 335 pesos 4 reales que importaban los alquileres y la manutención del caballo. El costo total alcanzaría los 2 749 pesos 2 reales.<sup>92</sup>

García Conde presentaría el informe de las obras realizadas en 1809, por medio del oficio de fecha 4 de enero de 1810. Durante 1809 se trabajaron obras en seis tramos distintos del camino: 2 280 varas cúbicas de desmonte; 28 350 varas cúbicas de terraplén; 5 584 varas cúbicas de mampostería; 29 970 varas lineales de empedrado; 1 459 varas lineales de contrazanja; se hicieron 11 alcantarillas y 2 492 varas lineales de camino. Se habían concluido cuatro de los cinco arcos del puente de Paso de Ovejas; se fabricaron los puentes del río Tula y del arroyo de Lagartejos, y se había concluido el camino provisional desde Paso de Ovejas hasta Veracruz; el plantel de trabajadores se había reducido a un presidio con 500 forzados y se habían limitado los gastos a 10 mil pesos mensuales.<sup>93</sup>

La comisión del camino, de igual forma, presentaría ante la Junta de gobierno su informe anual; se habían tomado a censo, con hipoteca de los derechos de avería y del peaje, préstamos por 93 730 pesos y sólo se habían reintegrado 33 005 pesos. Los gastos ascendieron a 226 279 pesos 4  $\frac{1}{4}$  reales: 129 627 pesos 3 reales, por 270 745 jornales pagados;

<sup>92</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 93 v.-97 v.

<sup>93</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 94 r.-94 v.

50 015 pesos 3  $\frac{1}{2}$  reales, por los fletamentos y conducciones de materiales; 6 638 pesos 6 reales, por herramientas y utensilios; 16 573 pesos 1  $\frac{1}{2}$  real, por sueldos pagados; gastos generales: 11 397 pesos 2  $\frac{1}{2}$  reales, y 12 027 pesos 4  $\frac{3}{4}$  reales, como diferencias de jornales de forzados. La cuenta de la Contaduría ascendió a la suma de 238 921 pesos 7  $\frac{3}{4}$  reales, y no habiendo recibido la Comisión, en dicho año, más que 159 461 pesos 5  $\frac{3}{4}$  reales, según se manifiesta por el estado, pagó el completo de 79 460 pesos 2 reales, de los fondos que tenía en poder de su tesorero en Xalapa, don Joseph de Arias. Hubo una diferencia, en contra de la comisión del camino, de 4 pesos 3 reales.<sup>94</sup>

El Consulado solicitaría un nuevo préstamo a la Real Hacienda, de los fondos del Juzgado de los Indios, así como que le remitiera el importe de los salarios de forzados. La Junta de gobierno, del 23 de marzo de 1810, representó al virrey que, para que le facilitara este préstamo, podía diferirse por ahora la remisión de la partida de forzados.<sup>95</sup>

Habría cambios, a lo largo de este año, en la estructura del cuerpo técnico de la obra del camino: moriría en Puebla, el 12 de abril, el contador-pagador general don Carlos de Escurra, que sería sustituido por don Manuel de Baena, su segundo, al que se le agregó la responsabilidad de ser director de la renta del peaje, por lo que el Consulado le pagaría 1 600 pesos anuales, del que tenía que sufragar los salarios de sus subordinados; más tarde la Junta le daría titularidad y le fijaría el salario anual de mil pesos.<sup>96</sup>

El cambio más imponente fue el retiro del maestro mayor de las obras del camino, coronel don Diego García Conde. Firmado en Celaya el 18 de septiembre de 1810, remitió este oficio a la Junta de gobierno del Consulado:

Habiéndome promovido el excelentísimo señor virrey a coronel del Regimiento de Dragones Provinciales de Puebla, luego que llegué a la capital, con conocimiento de vuestras señorías, me confirió, al mismo tiempo, el mando de las armas de la provincia de Mechoacán, y la precipitación de mi marcha no me dio tiempo a participar a vuestras señorías esta novedad, pensando verificarla luego que llegase a Valladolid, pero habiendo sido muy mal herido y apresado por los insurgentes, en Acámbaro,

<sup>94</sup> Salvador de Alva, "Libro de notas instructivas...", Nota 23ª, fs. 95 r.-96 r.

<sup>95</sup> Salvador de Alva, "Libro de notas instructivas...", Nota 23ª, fs. 97 v.-98 r.

<sup>96</sup> Salvador de Alva, "Libro de notas instructivas...", Nota 23ª, fs. 98 r. y 102 r.

me fueron llevando preso —con el ejército— en todas sus marchas, sufriendo los mayores trabajos, ignominias y riesgos, hasta que, por la victoria que consiguió nuestro ejército en la memorable acción del Campo de Aculco, fui rescatado y nombrado mayor general de la caballería de este ejército.

Desde Marabatio, la víspera de mi aprehensión, escribí a don Manuel [de] Baena, para que recogiese el archivo de la comandancia de los presidios, mientras la superioridad resolvía lo conveniente. También le encargué todos los demás papeles y documentos relativos a la obra del camino, pero nada he sabido, ni si ésta se ha suspendido o continúa.

De todos modos, vuestras señorías saben mis deseos en favor de una comisión que he visto y veré siempre con el mayor interés, y espero que, tranquilizados los asuntos del día, podré contribuir a su continuación y utilidad.<sup>97</sup>

Lo sustituiría en la dirección del camino don Joseph Antonio Rincón, quien, el 21 de marzo de 1811, remitiría al Consulado un estado general de las obras que abarcaba el avance general y lo realizado durante 1810: se habían trabajado —en ocho tramos del camino carretero— 1 200 varas cúbicas de desmonte; 19 866 varas cúbicas de terraplén; 4 762 varas cúbicas de mampostería; 417 varas lineales de empedrado; 140 varas lineales de contrazanja; se habían hecho cinco alcantarillas y 931 varas lineales de camino. Se habían concluido los puentes de Paso de Ovejas y Tolome; desde Paso de Ovejas hasta El Camalotal se habían hecho ocho alcantarillas de madera, bien reforzadas y terraplanadas; se habían repuesto las averías que arrojara el huracán del mes de agosto. Y, finalmente, informaría Rincón que la cuadrilla volante había recompuesto diversos tramos del camino desde Las Vigas hasta San Juan.<sup>98</sup>

La comisión del camino presentaría la cuenta de los gastos erogados en este último año: se habían tomado a censo 172 632 pesos y se habían reintegrado sólo 83 mil. Los gastos de la comisión del camino ascendieron a 117 986 pesos 4 reales: 62 179 pesos 6  $\frac{1}{4}$  reales, por 133 598 jornales pagados; 21 946 pesos 2 reales, por fletamentos y conducciones; 2 193 pesos 4  $\frac{3}{4}$  reales, por herramientas y utensilios; 10 683 pesos, por sueldos pagados; gastos generales: 13 904 pesos y 7 079 pesos 7 reales, que excedieron del abono de 3  $\frac{1}{2}$  reales por jornal que se pasaba a los forzados. El sín-

<sup>97</sup> Salvador de Alva, "Libro de notas instructivas...", Nota 23ª, fs. 98 v.-99 r.

<sup>98</sup> Salvador de Alva, "Libro de notas instructivas...", Nota 23ª, fs. 99 r.-99 v.

dico don Pedro de la Puente satisfizo 4 239 pesos  $\frac{1}{2}$  real. Las cuentas de la Contaduría ascendieron a 122 225 pesos 4  $\frac{1}{2}$  reales. La comisión recibiría 133 223 pesos  $\frac{3}{4}$  de real. Sólo hubo una diferencia en la cuenta del mes de junio, que llevaba “10 pesos sumados de menos en la partida de sueldos satisfechos”.<sup>99</sup>

El proyecto de trabajo para 1811 exigía hacer ahorros considerables y, al mismo tiempo, buscar “la más pronta conclusión” de todas las obras pendientes. Rincón y la Junta de gobierno expusieron un régimen económico, que incluía un gasto fijo mensual de 3 500 pesos. Se decidió trasladar el presidio principal de forzados a Vergara, clausurar el hospital provisional instalado en el Paso de San Juan y reducir el número total de forzados a 200. Pediría la Junta que el Hospital de San Carlos recibiera 25 forzados que estaban enfermos. El presidio de Vergara fue instalado el 31 de marzo; se retuvieron cincuenta hombres en Paso de Ovejas y se condujeron a Veracruz aquellos 25 forzados. Era indispensable que se ampliara a dos el número de sargentos para el manejo de la tropa de resguardo; ahora se trabajaría en un solo punto del camino, con un plantel de 200 forzados. Por enfermedad del maestro de obras, don Joseph Antonio Rincón, contraída “en el insano y muy enfermizo paraje de San Juan”, ocuparía temporalmente su lugar don Manuel Rincón.<sup>100</sup>

La orden superior del 8 de mayo de 1810 confirmaría la aprobación del plan propuesto para la obra del camino, a excepción hecha del reintegro, por parte de la Real Hacienda, del monto de los jornales para los forzados, por lo que había que destinarse a otros lugares o presidios los reos sobrantes. Esta disposición del virrey habría de contraponerse a la necesidad del Consulado, que el 9 de octubre siguiente le habría de solicitar al mismo virrey “se sirviese mandar aplicar a la obra del camino cien presidiarios más, con qué atender a los trabajos más urgentes”. El 19 de ese mes, el virrey turnaría a la Real Sala del Crimen, al Tribunal de la Acordada y a la Junta de Seguridad las órdenes para que se destinaran los individuos que tuvieran a su disposición y se remitieran al puerto de Veracruz.<sup>101</sup>

<sup>99</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 100 r.-100 v.

<sup>100</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 100 r.-101 r.

<sup>101</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 102 r.-103 r.

La comisión del camino remitiría al Consulado el estado de los gastos correspondiente al año de 1811: se habían tomado a censo 13 mil pesos y reintegrado 19 805 pesos 6  $\frac{1}{4}$  reales. La Junta de gobierno celebrada el 24 de enero de 1812 volvería a realizar un plan para continuar y concluir las obras del camino, obligada por las urgencias y “las angustiadas y extraordinarias circunstancias” que estaba provocando la revolución de independencia.

El Consulado había “agotado todos sus recursos”. Por consiguiente, decidió representar al virrey que, aun sin hacerse el gasto “de los presidiarios” y sin gastar en los servicios de la escolta, se podría continuar con las obras del camino, pues ya se habían consumido “más de dos millones y medio de pesos” y todavía faltaba concluir la última brecha en que se estaba trabajando por el rumbo de Vergara, “para facilitar el libre y seguro tránsito desde los llanos de Santa Fe”, para entrar a la ciudad de Veracruz. En 1811, los gastos ascendieron a 50 405 pesos 2  $\frac{3}{4}$  reales: 32 275 pesos 4  $\frac{3}{4}$  reales, por 74 548 jornales pagados; 5 341 pesos 1 real, por fletamentos y conducciones; 934 pesos 3  $\frac{3}{4}$  reales, de herramientas y utensilios; 7 157 pesos, por sueldos; gastos generales: 2 748 pesos 2 reales, y 1 948 pesos 7  $\frac{1}{4}$  reales, que excedieron del abono de 3  $\frac{1}{2}$  reales por jornal, que se pasaba a los forzados. El síndico don Pedro de la Puente satisfizo 3 999 pesos 6  $\frac{1}{2}$  reales. Según la Contaduría, los gastos ascendieron a 54 405 pesos 1  $\frac{1}{4}$  reales, “habiendo recibido la Comisión, para el propio fin, en dicho año de 1811, 62,661 pesos 4 reales”.<sup>102</sup>

Presentaría Joseph Antonio Rincón el estado de las obras ejecutadas, en todo 1811, en el Camino Real de Xalapa y otros puntos: 3 880 varas cúbicas de desmonte; 52 376 varas cúbicas de terraplén; 976 varas cúbicas de mampostería; 144 varas lineales de empedrado; se habían fabricado 7 alcantarillas y 4 571 varas lineales de camino. La cuadrilla volante había realizado diversos trabajos desde el Puente del Rey hasta Río Frío; cuatro de las 214 alcantarillas eran provisionales de madera: la primera en el tramo de San Juan; la segunda, en Salsipuedes; la tercera, en la Puerta del Potrero, y la cuarta, en la cuesta de Tolome. En Río Frío se había repuesto el puente provisional de madera, que se había arruinado; en el arroyo de Vergara se

<sup>102</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 103 r.-104 v.

había construido un puentecillo de mampostería y ladrillo, de seis varas de diámetro. El director del camino informaría, por último, que los presidiarios de Vergara habían reparado algunos pedazos de camino, desde Santa Fe, por El Camalotal, hasta Veracruz. Rincón solicitaría un pagador para el proyecto de trabajo que debía realizarse en todo el año 1812, con el propósito de que la administración fuera escrupulosa: propuso que este nombramiento recayera en don Manuel Rincón Ortiz de Zárate; la Junta de gobierno del 5 de octubre de 1811 le confirmó este empleo, que tendría la etiqueta de escribiente provisional del Consulado y un sueldo mensual de 60 pesos. También pediría el director del camino que se suprimieran los sueldos de las tropas de escolta; de otro modo, la obra tendría que suspenderse.<sup>103</sup>

## SUSPENSIÓN DE LA OBRA

Frente a la crisis de la corporación consular, la Junta de gobierno del 24 de enero de 1812 aprobó representar al virrey que se habían extinguido sus recursos: se habían agotado “las cantidades depositadas en sus cajas”, reconocía “gruesos capitales”, cuyos términos estaban próximos a vencer; tenía que satisfacer réditos “y otras partidas”. Las “extraordinarias, imprevistas y lastimosas circunstancias” de la guerra insurgente afligían al Consulado: los ramos de sus rentas estaban embarazados, el comercio estaba interrumpido y era patente el atraso del arribo a Veracruz de las conductas de plata. Había procurado “economizar sus gastos”, planear el pago de sus deudas y saldarlas, en la medida de lo posible. Le informaba al virrey que la obra del camino le había hecho erogar más de dos y medio millones de pesos, que los trabajos del camino se ejecutaban en el tramo de Vergara y que tenía muchos materiales que, si no se utilizaban antes de la temporada de lluvias, se arruinarían. Toda esta situación produciría peligro para el tránsito de carruajes, recuas y trajinantes y provocaría reclamos: “los clamores de la arriería y caminantes” estaban a la vista. Además indicaba que, si a los 150 o 200 forzados que se estaban ocupando en las obras la Real Hacienda no les sufragaba sus gastos ni se daba “gratificación ninguna” a las tropas de escolta, la obra no podría

<sup>103</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23<sup>a</sup>, fs. 104 v.-107 r.

continuar. El Consulado pedía le remitiera el virrey la orden superior para suspender “todos los trabajos”, hasta que se mejorara el “aspecto” del “sistema del Reino”.<sup>104</sup>

La orden superior del 21 de marzo siguiente traería la autorización para suspender la obra del camino carretero:

No hallándose la Real Hacienda en estado de poder sufragar el costo de la manutención de los presidiarios destinados al camino de esa ciudad, ni los fondos de ese Tribunal, por su escasez y grandes empeños de continuar con estos gastos, convengo, desde luego, en que se suspenda aquella obra, como propone vuestra señoría en representación de 29 de enero último; y lo aviso a vuestra señoría para su inteligencia, en la de que expido hoy la orden oportuna al señor intendente de esa provincia, para que emplee en otros objetos a aquellos individuos.<sup>105</sup>

El Consulado volvería a representar al virrey, el 27 de mayo, para informar que habían sido “terribles y lastimosos” los efectos de la insurrección en su distrito: habían dislocado “el sistema político” del Reino y “ocasionado la estagnación del comercio y los embarazos que padece la agricultura, industria y artes ha obstruido los caminos e interrumpido la comunicación de unos pueblos con otros, agotando los caudales del rey, del público y de particulares”. Le comunicaba que la Junta de gobierno del 6 de abril, frente al conflicto, había hecho “un plan de ahorros y economía” para hacer frente, “cuando no en todo, en alguna parte”, de los empeños: el pago de censos por capitales prestados que debía “y por otras acreencias privilegiadas”. Había acordado, desde luego, la suspensión de las obras del camino carretero, cuyos trabajos se realizaban en el río de Enmedio y en los tramos provisionales que iban de la brecha de Vergara a los llanos de Santa Fe. Manifestó la intromisión de diversas partidas de rebeldes insurgentes “por diversos rumbos de la jurisdicción de este gobierno, hasta las inmediaciones de esta plaza”, en donde la presencia de “algunas gavillas de malvados y facciosos” había hecho decidir al Consulado el retiro y el traslado a Veracruz del presidio y de las tropas de escolta.<sup>106</sup>

<sup>104</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 107 r.-108 r.

<sup>105</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, f. 108 r.

<sup>106</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, f. 108 r.-109 r.

Los trabajos finales de la obra del camino carretero y sus cuentas fueron enterados al Consulado por Rincón; comprendía “los meses de enero a 20 de mayo de 1812, en que fue sorprendido por los insurgentes el último presidio de Vergara”. Durante esos meses de 1812 se terminaron en los tramos de Vergara y río de Enmedio 2 400 varas cúbicas de desmonte, 11 950 varas cúbicas de terraplén, 236 varas cúbicas de mampostería y 3 975 varas lineales de camino. Se había hecho el puente del río de Enmedio, “de un arco de 6 varas de longitud, con 236 cúbicas de mampostería”; se le acababa “de cerrar su bóveda” cuando “fue derribada por los insurgentes”. La cuadrilla volante reemplazó algunos tramos del camino que habían destruido las aguas del año anterior. El presidio que había estado en Vergara, que luego se trasladaría al río de Enmedio, había realizado 5 800 varas lineales de brecha, con un ancho de 14 varas. Las cuentas de este año se pagaron hasta el siguiente de 1813 y ascendieron a 12 855 pesos 6  $\frac{1}{4}$  reales: 8 838 pesos 4 reales, por 20 448 jornales; 445 pesos 1  $\frac{1}{2}$  reales, por fletamentos y conducciones; 2 700 pesos, por sueldos; gastos generales: 821 pesos 3 reales y 50 pesos 5  $\frac{3}{4}$  reales, que adeudó el ramo de forzados. El Consulado pagó por otras partidas 11 136 pesos 5  $\frac{1}{2}$  reales, y las de 1812 ascendieron a 23 992 pesos 3  $\frac{3}{4}$  reales.<sup>107</sup>

## CONCLUSIONES

El Consulado de Veracruz estuvo en obra algo más de nueve años, a partir del 18 de abril de 1803 y, como ahora se sabe, hasta el 20 de mayo de 1812. La mayor parte de la mano de obra ocupada fue de forzados: entre 1804 y 1808 hubo un plantel de 1 400 cautivos, poco más o menos, y el de la gente libre, entonces, alcanzaba la cifra de 2 500 operarios: hubo una plantilla aproximada de cuatro mil hombres, que paulatinamente iría disminuyendo, conforme la crisis financiera iba en aumento.

Se realizaron en la construcción casi completa del camino carretero un total de 247 675 varas cúbicas de desmonte; 658 611 varas cúbicas de terraplén; 70 258 varas cúbicas de mampostería; 32 854 varas lineales de empedrado; 68 659 varas lineales de contrazanja; 5 800 varas lineales de

<sup>107</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 109 r.-109 v. y 111 r.-112 r.



brecha (por 14 varas de ancho); se fabricaron en total 214 alcantarillas de mampostería y 115 596 varas lineales de camino (recuérdese que, en el proyecto original, la ruta del puerto de Veracruz a Perote contemplaba la construcción de un total de 170 914 varas lineales).<sup>108</sup>

La obra del camino carretero incluyó 18 puentes: tres fueron hechos de madera, cuatro «de los antiguos» fueron “recompuestos en la mayor parte” y once se construyeron de piedra sillar y mampostería o de mampostería y ladrillo. Los tres de madera tuvieron cada uno un ojo de seis varas de diámetro: uno fue construido en Las Vigas, otro en el paso de Lagartos y el último se levantó en Río Grande. Fueron recompuestos los puentes antiguos de Las Ánimas, El Encero y dos en Plan del Río: uno con un ojo de 15 varas de diámetro y otro de mayor dimensión, con tres ojos de doce varas cada uno.

Los once puentes construidos con piedra, mampostería o ladrillo fueron: el de Sedeño, con un ojo de ocho varas de diámetro y el de La Hoya, con un ojo de seis varas. El Puente del Rey se construyó en La Ventilla: fue el más grande e importante de todos; se edificó “con toda solidez de piedras sillares y mampostería”. Se le fabricaron ocho ojos: uno de 22  $\frac{1}{4}$  varas de diámetro, seis de 15 varas y uno más de 12 varas. El puente del Copal fue hecho de piedra sillar y mampostería, con dos ojos de 15 varas de diámetro cada uno. El puente de Paso de Ovejas se hizo de mampostería y piedra escuadrada, con cinco ojos de 17 varas de diámetro; el de Tolome fue hecho con los mismos materiales que el anterior, con un ojo de 12 varas; al de Tula se le fabricaron cinco ojos, tres de 12 varas de diámetro y dos de seis. En Lagartejos se levantó el puente con un ojo de 12 varas; el puente sobre el río San Juan fue de tres ojos, uno de 17 varas de diámetro y dos de seis. Los puentes sobre los ríos de Enmedio y Vergara se levantaron con mampostería y ladrillo.

Durante el proceso de la obra se hicieron nueve campamentos provisionales para el alojamiento de los presidiarios; su costo fue graduado en 10 mil pesos cada uno, “aunque alguno de ellos subió a más de 14 mil pesos”: el de las inmediaciones de Tolome, aunque no fue el de mayor tamaño. Los operarios: gente libre, sobrestantes, guarda almacenes y los

<sup>108</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23<sup>a</sup>, fs. 109 v. y 111 r.

demás empleados fueron alojados en barracones y casas provisionales; el costo total de esta hospitalidad sería calculado, “más que menos”, en 100 mil pesos. Todos los campamentos y barracones serían construidos regularmente “de madera tosca y tejados de palma”: casi todos los barracones serían consumidos o destruidos por “las intemperies de los soles y aguas” o por las partidas de la insurgencia. Los campamentos se levantaron en Plan del Río, El Órgano, La Rinconada, La Nevería, Puente del Rey, Paso de Ovejas, Tolome, San Juan, río de Enmedio y Vergara. Los principales barracones fueron fabricados en La Rinconada, La Nevería, Puente del Rey, Paso de Ovejas, San Juan y río de Enmedio; “fueron quemados y derribados por los insurgentes y algunos de ellos, que les servían de abrigo, los quemaron también la[s] tropa[s] del rey, en su persecución”.<sup>109</sup>

El arquitecto constructor del Puente del Rey, don Joseph Antonio Rincón, precisaría en 1837 las características de esta ejemplar creación de la ingeniería colonial, que se comenzó a edificar en 1805 y sería terminada dos años después. “Sus cimientos están profundizados hasta donde se encontró terreno firme, y uno de los principales tiene desde la zapata a lo interior debajo del agua seis varas, y los demás a proporción”. Al fondo del río, en los espacios que dejaban las pilastras, se le puso un suelo de mampostería de cuatro pies de espesor. Los tajamares formaban un ángulo recto y los del recipiente de las aguas “tienen sus aristas revestidas con planchas de cobre de nueve pulgadas de entrada y atornilladas”. La elevación, “hasta la superficie superior del pasamano, es de  $17 \frac{1}{3}$  varas” y el ancho del pavimento es de doce. “A los extremos del cuerpo principal, voltea el pavimento en curva de 124 varas para el norte, hasta rematar en una glorieta de cuarenta varas de diámetro con asientos agraciados”. En la curva hay un arco de doce varas “que sirve de husillo” y por el oeste sigue amurallado hasta 20 varas, “donde se encuentra otra glorieta de iguales dimensiones”, donde se halla la pilastra con una lápida de inscripción. Su longitud total es de  $361 \frac{1}{2}$  varas y su latitud de doce, a la que se le disminuye una de pasamanos. Tiene inmediato a los pasamanos un juego de guardarruedas a cada lado, hechos de piedra labrada “en forma de conos”, que rematan en cuatro mayores. El pavimento tenía piedras de seis

<sup>109</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 109 v.-110 v.

pulgadas. Los cimientos de las pilastras “se macizaron con enmarquesado de argamasa; y vara y media antes de llegar a la zapata, con tres hiladas de piedra sillar”. “Las pilastras se construyeron de piedra sillar, de diversas dimensiones y calidad; las bóvedas, de piedra suave de cantería cortada de varios tamaños, teniendo de espesor la del centro cuatro pies y las demás tres. Las paredes y senos de los arcos son de mampostería ordinaria del río; la cal y arena de muy buena calidad”. Según su constructor, el Puente del Rey costó 36 mil pesos (su costo real, como se ha visto, superaría bastante esta cifra). La ubicación del puente está localizada a 12  $\frac{1}{2}$  leguas de Veracruz y a 13 de Xalapa.<sup>110</sup>

Los almacenes generales, que se habían construido en Paso de Ovejas, “fueron tomados por sorpresa por las tropas insurgentes en mayo de 1812, sin dar lugar a poderse salvar nada y cuya pérdida se [ha] calcula[do] en más de 50 mil pesos”.<sup>111</sup> Se perdieron herramientas y útiles “suficientes para trabajar cuatro mil hombres, comprendida la botica, muy provista de medicinas, y dos capillas portátiles con todo lo necesario, y una gran porción de instrumentos matemáticos tanto de la obra como del director”.<sup>112</sup>

Según las anotaciones del contador del Consulado, don Salvador de Alva, en la obra se pagaron 3 579 211 jornales a los forzados, con un valor de 1 805 610 pesos 6  $\frac{1}{2}$  reales; se adquirieron materiales por 398 702 pesos 5  $\frac{7}{8}$  reales; se compraron herramientas y utensilios (se incluiría en esta partida el costo de sus reparaciones) por una cantidad de 95 913 pesos 1  $\frac{3}{4}$  real. Se pagaron sueldos por 184 608 pesos 4  $\frac{1}{4}$  reales y hubo un total de gastos generales por 106 561 pesos 6  $\frac{1}{8}$  reales. El adeudo de los forzados alcanzaría la cifra de 88 946 pesos 1  $\frac{1}{4}$  real. El

<sup>110</sup> RINCÓN, 1837, pp. 470-471.

<sup>111</sup> Francisco de Arrillaga, quien era propietario de la hacienda de San José Acasónica, fundó el pueblo de Paso de Ovejas en 1818: “cedió por merced y dio por ejido los sitios para la plantación de dicho pueblo, por disposición de la excelentísima Junta Provisional de México y por la del señor gobernador de la heroica Veracruz, don José García Dávila”. “El pueblo tiene una plaza grande de extensión; dos casas de material de cal y canto, la una grande con portales compuestos de 16 arcos, de altura doce varas, empezada a fabricar en 1810, la que no está concluida a causa de la guerra de independencia, y otra más pequeña; dos de teja, cercadas de tablazón de cedro, y las demás hasta el número de 90 a que llegan, son de caña y techo de palma”. Cfr. “Paso de Ovejas”, *El Conciliador*, martes 21 de julio de 1840, núm. XCV, pp. 2-3.

<sup>112</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 110 v.-111 r.

total de estas cuentas ascendía a 2 680 343 pesos 1  $\frac{6}{2}$  reales. A lo largo de todo el proceso de las obras del camino carretero fungieron como síndicos del Consulado don Juan Lázaro de Unanue, don Tomás Martínez, don Francisco Guerra y Agreda y don Pedro de la Puente, quienes pagarían 154 696 pesos 6  $\frac{3}{8}$  reales, y el Consulado sufragaría, hasta el final de 1812 (añadidas las cuentas de enero a abril de ese mismo año), un importe de gastos por 11 136 pesos 5  $\frac{4}{8}$  reales, con lo que lo pagado por la corporación aumentaba a un subtotal de 2 846 176 pesos 5  $\frac{3}{8}$  reales. A esta cantidad se le dedujeron los haberes que habían tenido los forzados, que importaron 50 260 pesos  $\frac{1}{4}$  de real, con lo que —hecha esta deducción— quedaba un nuevo subtotal de 2 795 916 pesos 5  $\frac{5}{8}$  reales.

A esta última cantidad anotada se le sumaron, en 1813, la cuenta de gastos erogados en el mes de mayo del año anterior, así como la cantidad que resultó a favor del contratista don Fermín de Aguirreolea, por materiales que había entregado en la obra del puente del río de Enmedio, junto con algunos otros gastos. Y se adeudaron 1 092 pesos, a favor de la Real Hacienda, por estancias causadas en el Hospital de San Carlos por los presidiarios del camino, todo por un total de 6 595 pesos 4  $\frac{4}{8}$  reales, con lo que aquel último subtotal aumentó a 2 802 512 pesos 2  $\frac{1}{8}$  reales.

A esta cantidad se le abonaron 67 908 pesos 7  $\frac{4}{8}$  reales, por los siguientes conceptos: por una escritura con hipoteca cobrable el 25 de abril de 1817, con que se habilitó a don Diego Briceño, abastecedor de carnes y tiendas de víveres del camino para los presidios de forzados y operarios, el monto de 25 mil pesos; por el saldo que aún debía en 1814 la viuda de don Joseph de Arias, que fue tesorero de la comisión de camino de Xalapa, 902 pesos 6 reales; el importe del adeudo de la Real Hacienda, por 1 937 estancias causadas por la tropa de la columna en el hospital del camino, en 1810, 605 pesos 2  $\frac{1}{2}$  reales; por el avalúo judicial de lo que se habían llevado los insurgentes del presidio de Vergara y que el comandante don Ciriaco de Llano recuperó en Vergara y Paso de Ovejas y devolvió a la plaza en agosto de 1812, la cifra de 2 555 pesos 6 reales; por abono a favor de los forzados, en la última cuenta, de mayo de 1812, 246 pesos 4  $\frac{1}{2}$  reales; por lo que debe la Real Hacienda (descontada incluso la cantidad anterior), 38 439 pesos 4  $\frac{1}{2}$  reales, y, finalmente, lo que deben satisfacer los comisionados por haber pagado de más en las cuentas de gasto,

158 pesos 7 <sup>5</sup>/<sub>8</sub> reales. El costo total del camino carretero de Veracruz a Perote por Xalapa —calculado hasta el 2 de septiembre de 1814— ascendió, por consiguiente, a 2 734 603 pesos 3 reales.<sup>113</sup>

Esta deuda del camino sería impagable; el Consulado ni siquiera pudo hacer frente al pago de los intereses. El síndico Bartolomé García propondría, el 21 de mayo de 1812, que con las entradas por concepto de avería y peaje se “efectuara cada cuatro o seis meses un reparto de sus ingresos prorrateándolos entre los acreedores, destinando una mitad al pago de intereses y otra al pago de capitales”. Estos repartos, según Souto Mantecón, comenzaron en 1814 y continuaban incluso en 1822; se realizaría uno cada año, salvo en 1816 y el año siguiente, “en que se efectuaron dos”.<sup>114</sup>

## COMENTARIOS FINALES

1. En situación parecida se halló el Consulado de México con los montos y deudas del camino por Orizaba y Córdoba. Desprendida de la Ley del 11 de septiembre de 1827 se formaría una “junta menor” para administrar, a nombre de los acreedores de ese camino, las cuotas del peaje. Un dictamen emitido por la comisión de crédito público, de 1849, hacía mención “indistintamente”, en su parte expositiva, del peaje que se cobraba “en el camino de Veracruz a Toluca por las ciudades de Córdoba, Orizaba, Puebla y México” y del que se cobraba “en el camino de Perote a Veracruz” —“confundiendo uno con otro”— y, en la parte resolutive de aquel dictamen, se hablaba “en general del ramo de peajes”. A los acreedores del entonces extinguido Consulado de México, gracias a esa Ley de 1827, se les había dado amplias facultades para recuperar sus capitales y réditos, pues les habían quedado a deber los réditos “correspondientes a los trece años corridos desde el de 1814 al de 1827 en que se verificó la entrega” y sólo comenzaron a cobrarlos a partir de 1828, aunque en 1849 apenas les habían liquidado los réditos del año 1837. La deuda iba en aumento: seguía siendo impagable y el dictamen de 1849 amenazaba con extinguir “los fondos consignados a diversos créditos” en 50%. Los acree-

<sup>113</sup> Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 23ª, fs. 112 v.-114 r.

<sup>114</sup> SOUTO MANTECÓN, 1993, p. 200 y SOUTO MANTECÓN, 2001, pp. 114-115.

dores solicitaban al Congreso nacional, por esta causa, que desechara tal dictamen y dejara como vigente la Ley expedida en 1827.<sup>115</sup>

2. Si se observa en perspectiva, lo que quebrantó al Consulado de Veracruz fue el problema del endeudamiento, como ya era evidente desde antes de 1812,<sup>116</sup> por la causa principal de la obra del camino carretero, aunque debe advertirse que prácticamente desde su fundación la institución mercantil arrastraba pasivos, pues de igual modo destinaba montos importantes “a fondo perdido” que aplicaba a distintas obras de la infraestructura portuaria, y que de ninguna manera le agregaban valor directo a sus arbitrios. Son los casos de la instalación del faro en el castillo de San Juan de Ulúa y la construcción de su base sobre la torre en el baluarte de San Pedro, y, sobre todo, una obra de magnitud tan respetable como la del propio camino carretero, aunque con un costo mucho menor que la éste: la recomposición del muelle (1809-1811). Todas estas obras de mejoramiento estructural estuvieron consagradas a los ramos peculiares del instituto: el comercio y la marinería. Y, no obstante ser una corporación del antiguo régimen, el Consulado de Veracruz procuró dotar de servicios a las actividades portuarias: subsidió al Hospital de San Sebastián, que atendía a los viajeros; perfeccionó el sistema de prácticos para agilizar el tráfico mercante, y estableció las empresas de auxilios navales. Además de captar derechos propios y ajenos, administrarlos o mantenerlos en depósito, aplicaría sus recursos en obras que dieron a la planta urbana del puerto de Veracruz una infraestructura que elevó a la ciudad a la categoría de plaza mercantil y lugar de residencia.<sup>117</sup>

<sup>115</sup> *Exposición*, 1849, pp. 3-12.

<sup>116</sup> El 31 de diciembre de 1812, al hacerse el corte de caja, según los cargos de la Contaduría el tesorerero debía tener en existencia 30 887 pesos 5  $\frac{1}{4}$  reales “y sólo se halló” en efectivo 1 677 pesos 4  $\frac{1}{2}$  reales. El Consulado tenía réditos vencidos, en esa misma fecha, por 220 972 pesos 6  $\frac{1}{8}$  reales. *Cf.*: Salvador de Alva, “Libro de notas instructivas...”, Nota 17<sup>a</sup>, f. 11 r.

<sup>117</sup> Captaría el Consulado el derecho de subvención de guerra, del que cobraba 1.5% sobre el valor de todos los géneros, frutos y efectos procedentes de los puertos neutrales o que se extraían para ellos “con permiso de su majestad”; se cobraba medio por ciento sobre caudales y alhajas de oro y plata con destino a puertos extranjeros, según la real orden del 14 de junio de 1805. La Junta de gobierno celebrada el 13 de mayo de 1806 comenzó a cobrar doble este derecho a los productos “procedentes o con destino a los neutrales”, si es que no lo habían “pagado ni afianzado en España, como lo verificaban las expediciones agraciadas”. En siete años (1806-1812), la institución consular había recabado 304 663 pesos 5 reales. Por otra parte, la Tesorería del Consulado administró “depósitos”, a lo largo de catorce años, por 115 236 pesos 1

## BIBLIOGRAFÍA

### *Libros*

ARCHER, Christon I.

1983 *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*, trad. del inglés de Carlos Valdés, FCE, México.

ARRILLAGA, Francisco de

1837 *Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz a la capital de México*, Impreso por Ignacio Cumplido, México.

BUSTAMANTE, Carlos María de

1982 *Diario histórico de México*, t. III, v. 1 (enero-diciembre de 1825), SEP/ INAH, México, transcripción de Nettie Lee Benson.

### *Exposición*

1849 *Exposición que los acreedores a los caminos de esta capital a Toluca y a Veracruz por las ciudades de Orizaba y Córdoba dirigen al Congreso Nacional...*, Imprenta de Vicente García Torres, México.

FONSECA, Fabián de y Carlos de URRUTIA

1853 *Historia General de la Real Hacienda, escrita por... por orden del virrey, conde de Revillagigedo. Obra hasta ahora inédita y que se imprimió con permiso del Supremo Gobierno*, t. VI, Imprenta de Vicente García Torres, México.

GARAVAGLIA, Juan Carlos y Juan Carlos GROSSO

1987 (1988) *Las alcabalas novohispanas (1776-1821)*, AGN/Banca Cremi, México.

GÜEMES Y PACHECO DE PADILLA, Juan Vicente, segundo conde de Revillagigedo

1966 *Informe sobre las Misiones (1793) e Instrucción reservada al marqués de Branciforte (1794)*, introducción y notas de José Bravo Ugarte, Jus, México.

### *Instrucciones*

1870 *Instrucciones que los virreyes de Nueva España dejaron a sus sucesores...*, Impreso por Ignacio cumplido, México, 2 vols.

MONCADA MAYA, José Omar

1994 *El ingeniero militar Miguel Constanzó. Un militar ilustrado en la Nueva España del siglo XVIII*, UNAM, México.

NIETO, Vicente

1971 *Padrón de Xalapa. 1791*, Editorial Citlaltépetl, México.

<sup>2</sup>/<sub>8</sub> reales. Los mantenía "a pedimento de los interesados por motivos de discordia sobre su pertenencia" o por mandato del Real Tribunal, hasta liquidar las cuentas en que había "cuestión de pleito". Cfr. Salvador de Alva, "Libro de notas instructivas...", Notas 9<sup>a</sup>, f. 5 v. y 3<sup>a</sup>, fs. 2 v.-3 r.

QUIRÓS, José María

1817 *Memoria de Instituto. 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*, Veracruz.

1821 *Ideas políticas económicas de gobierno. Memoria de Instituto, formada por don... , secretario de la Junta Gubernativa del Consulado de Veracruz. Con cuya lectura han de abrirse sus sesiones en el año venidero de 1822*, Imprenta del Gobierno Imperial Mexicano de Priani y Socios, Veracruz.

SOUTO MANTECÓN, Matilde

2001 *Mar abierto. La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, El Colegio de México/Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, México.

*Artículos, capítulos de libro y prólogos*

AUSTRIA, José Donato de

1985 “Memoria sobre la construcción de un camino carretero desde Veracruz a México. 1800”, en *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*, edición y estudio preliminar de Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, pp. 25-44.

FLORESCANO, Enrique

1965 “Agricultura e industria textil de Veracruz, 1800-1900”, en Luis Chávez Orozco y Enrique Florescano, *Agricultura e industria textil en Veracruz. Siglo XIX*, Xalapa, Universidad Veracruzana, pp. 31-99.

HAMNETT, Brian R.

2002 “Sobre Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*” [reseña], *Historia Mexicana*, abril-junio, vol. LI, núm. 4 (204), pp. 904-908.

MIÑO GRIJALVA, Manuel

2002 “Sobre Matilde Souto Mantecón, *Mar abierto. La política y el comercio del consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*” [reseña], *Historia Mexicana*, abril-junio, vol. LI, núm. 4 (204), pp. 922-927.

QUIRÓS, José María

1975 “Memoria de Instituto” (1814), en Enrique Florescano y Fernando Castillo (comps.), *Controversia sobre la libertad de comercio en Nueva España, 1776-1818*, t. II, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, pp. 147-174.

QUIRÓS, José María *et al.*

1976 “Noticias estadísticas de la intendencia de Veracruz (1803)”, en Enrique Florescano e Isabel Gil Sánchez, *Descripciones económicas*



*regionales de Nueva España. Provincias del centro, sureste y sur, 1766-1827*, SEP/INAH, México, pp. 62-107.

RINCÓN, Joseph Antonio

1837 “Descripción del Puente Nacional”, *El Mosaico Mexicano*, México, t. II, pp. 470-471.

SMITH, Robert Sidney

1947 “José María Quirós: ‘Balanza del Comercio Marítimo en Veracruz’ e ideas económicas”, *Trimestre Económico*, FCE, México, marzo, pp. 680-711.

SOUTO MANTECÓN, Matilde

1990 “Apoyo y antagonismo en torno al establecimiento del Consulado de Veracruz”, *Historias*, INAH, México, abril-septiembre, núm. 24, pp. 109-119.

1993 “Préstamos e inversiones para el camino entre Veracruz y Perote”, en Leonor Ludlow y Jorge Silva Riquer (comps.), *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/UNAM, México, pp. 192-210.

1999 “La ciudad de Veracruz en la última etapa colonial: el impacto de un grupo social en la estructura urbana”, en Carlos Contreras Cruz y Claudia Patricia Pardo Hernández (coords.), *De Veracruz a Puebla. Un itinerario histórico entre la colonia y el porfiriato*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, pp. 11-21.

2000 “La transformación del puerto de Veracruz en el siglo XVIII: de sitio de tránsito a sede mercantil”, en Carmen Yuste y Matilde Souto Mantecón (coords.), *El comercio exterior de México, 1713-1850. Entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Universidad Veracruzana, México, pp. 110-139.

URRUTIA, Carlos de

1973 “Noticia geográfica del Reino de Nueva España y estado de su población, agricultura, artes y comercio (1794)”, en Enrique Florescano e Isabel Gil (comps.), *Descripciones económicas generales de Nueva España, 1784-1817*, INAH, México, pp. 68-127.

VALLE PAVÓN, Guillermina del

1993 “El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795”, en Leonor Ludlow y Jorge Silva Riquer (comps.), *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/UNAM, México, pp. 176-191.

1996 “Distribución de la población en el espacio urbano de Orizaba en 1791”, en Carmen Blázquez Domínguez, Carlos Contreras y Sonia

- 2001 Pérez Toledo (coords.), *Población y estructura urbana en México, siglos XVIII y XIX*, Universidad Veracruzana, Xalapa, pp. 129-151.
- “Antagonismo entre el Consulado de México y el virrey Revillagigedo por la apertura comercial de Nueva España, 1789-1794”, *Estudios de Historia Novohispana*, enero-junio, núm. 24, pp. 111-137.