

LA CONFIGURACIÓN INICIAL DE LAS REDES CAMINERAS Y DE
LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE EN EL MICHOACÁN COLONIAL.
PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

ORÉPANI GARCÍA RODRÍGUEZ



RESUMEN

El trabajo hace un análisis de la primera conformación caminera en la época colonial en Michoacán, desde sus orígenes prehispánicos hasta iniciar la década de 1560. Se describe cómo las rutas prehispánicas contribuyeron a la expansión colonial y el modo en que Michoacán se incorporó paulatinamente en una red colonial de caminos que rebasaría sus originales límites prehispánicos. Con lo anterior, los caminos originales vivieron un proceso de ampliación por la introducción de nuevos medios de transporte animal, suceso trascendente en el análisis de la transformación de los caminos.

Palabras clave: caminos, conquista, Michoacán, colonización, transporte



**THE INITIAL CONFIGURATION OF THE ROAD NETWORKS AND
TRANSPORT SYSTEMS IN COLONIAL MICHUACÁN.
FIRST HALF OF 16TH CENTURY**

ABSTRACT

The paper makes an analysis of the first road formation in the colonial era in Michoacán, from its prehispanic origins until the decade of 1560. It describes how the prehispanic routes contributed to colonial expansion and how Michoacán incorporated gradually a colonial network of roads that would exceed their original prehispanic limits. With this development, the original roads experienced a process of enlargement through the introduction of new forms of animal transport, a transcendent event in the analysis of the transformation of roads.

Key words: road networks, prehispanic networks, New Spain, Michoacán, 16th century

**LA CONFIGURATION INITIALE DU RÉSEAU ROUTIER ET DES SYSTÈMES
DE TRANSPORT DANS LE MICHUACÁN COLONIAL.
PREMIÈRE MOITIÉ DU 16^E SIÈCLE**

RÉSUMÉ

L'étude analyse la première configuration des chemins à l'époque coloniale au Michoacán, depuis son origine préhispanique jusqu'au début des années 1560. Elle décrit la manière dont les routes préhispaniques contribuèrent à l'expansion coloniale et comment, peu à peu, le Michoacán s'est incorporé dans un réseau de chemins coloniaux qui dépassa ses limites préhispaniques d'origine. Les premiers chemins s'amplifièrent avec l'introduction de nouveaux moyens de transport animal, événement de grande importance dans l'analyse de la transformation des chemins.

Mots clé : chemins, conquête, Michoacán, colonisation, transport

EL ANTECEDENTE PREHISPÁNICO



Los tarascos fueron el principal pueblo establecido en la región que actualmente ocupa el estado de Michoacán,¹ y desde ahí dominaban un vasto territorio que limitaba con las posesiones territoriales de los mexicas al sur y al oriente; con tierras chichimecas al norte; y con distintos grupos humanos al occidente, en los actuales estados de Colima y Jalisco, más alejados de su órbita de dominio. Los tarascos constituían un orden autónomo del poder militarista de los mexicas, pobladores del altiplano central, y desarrollaban una economía prácticamente autosuficiente e independiente del exterior con apoyo en una red de caminos que correspondía a sus necesidades.

A la llegada de los españoles a Michoacán, el centro político-administrativo, económico, religioso y social del pueblo tarasco correspondía a la zona lacustre de Pátzcuaro. A partir de esta área y de los centros poblacionales rivereños, principalmente Tzintzuntzan, Pátzcuaro e Ihuatzio, se desplegaba una red de rutas camineras que se extendía a los confines del señorío. La importancia de los caminos para los tarascos residía en las facilidades que ofrecía al comercio interno y a la distribución de productos originados en distintas zonas del señorío; también los caminos eran vitales para mantener el dominio político y, no menos importante, recaudar impuestos a los funcionarios del gobernante tarasco conocido como *cazonci*,²

¹ Es importante mencionar que no controlaban todo el territorio del actual estado de Michoacán, pues coexistían con otras etnias y sus dominios no llegaban a la costa.

² *La relación de Michoacán* es muy extensa en lo referente a las formas en que el señorío tarasco ejercía el control en su territorio y de cómo su control sobre los pueblos suponía desde la captación de riquezas hasta la elección de los distintos caciques locales por el *cazonci*. En este sentido es muy descriptiva la tercera

especialmente a los “llamados Ocambecha que tienen en cargo de contar la gente y de hacerlos juntar para las obras públicas y de recoger los tributos”[sic]³ También por los caminos se enviaban los mensajes,⁴ y por ellos se ejecutaban las misiones militares; al respecto *La relación de Michoacán* hace especial énfasis:

Y venían todos los caciques con la gente de sus pueblos y hacían un camino real, asta donde habían de asentar sus reales, y por aquel camino iban todos los señores de la Ciudad de Michoacán con su gente, y los otros pueblos iban por los herbazales. Y llegada toda la gente de los pueblos, donde estaba la traza y rayas del pueblo de sus enemigos que tenían allí trazado, concertábanse todos los escuadrones y los dioses más principales poníanse enmedio, en el camino que iba al pueblo derecho, y todos los otros pueblos con sus dioses cercaban todo el pueblo y acometían todos a una, con cierta señal [...] Y tenían puestas guardas por todos los caminos y sendas y allí quitaban a la gente todo el oro y plata y plumajes ricos, que habían tomado en el saco, y piedras preciosas de todo el despojo y saco que se había dado. [sic]⁵

El principal flujo caminero del señorío tarasco comunicaba principalmente a la zona lacustre con la tierra caliente.⁶ En este sentido, cobra especial relevancia la actividad minera desarrollada en esta región y los recorridos en dirección a la tierra caliente recreados a través del denominado

parte de dicha relación: “De la gobernación que tenían entre sí hasta que vinieron los españoles a esta Provincia.” El capítulo x trata en particular “De la muerte de los caciques y como se ponían otros”. ALCALÁ, fray Jerónimo de, *La relación de Michoacán*, Morelia, Fimax Publicistas, 1980, pp. 254-259.

³ ALCALÁ, *La relación de Michoacán*, pp. 224-225.

⁴ “Enviaba el Cazonci un mensajero llamado Uaxanoti, que era oficio por sí...” [sic] ALCALÁ, *La relación de Michoacán*, p. 252. “Y todos estaban esperando estos correos que enviaba el Cazonci...” [sic] ALCALÁ, *La Relación de Michoacán*, p. 239.

⁵ ALCALÁ, *La relación de Michoacán*, p. 248. En este mismo sentido en el capítulo referente a “Como destruían o combatían los pueblos” refiere algo similar: “y hacían un camino real muy ancho para la gente y señores que iban de Michoacán.” ALCALÁ, *La relación de Michoacán*, pp. 241-242.

⁶ Claudia Espejel, en el capítulo tercero de su trabajo *Caminos de Michoacán... y pueblos que voy pasando*, hace un análisis y descripción de las rutas que se extendían desde el altiplano y zona lacustre hacia la tierra caliente en tiempos del señorío tarasco; además menciona los productos principales que se trasladaban: sal, algodón, cacao, miel, cinabrio, aceites vegetales, copal, etc. También menciona el origen de estos productos: Churumuco, Turicato, Coyuca, Huetamo, entre otros. Este trabajo evidencia el flujo de mercancías entre estas dos zonas y la trascendental importancia de la tierra caliente y sus productos para el señorío. ESPEJEL CARBAJAL, Claudia, *Caminos de Michoacán... y pueblos que voy pasando*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1992, pp. 28-31.

“lienzo de Jucutacato” o “lienzo de Jicalán”: “hacia Coalcomán (pasando por Apatzingán) y dos hacia la zona cuitlateca de Guerrero” pasando por Huetamo;⁷ derroteros presumiblemente vinculados a la explotación minera y en los que se hace evidente la conexión entre la zona lacustre y la tierra caliente.⁸

Ahora bien, en relación con la comunicación y vinculación de las redes camineras hacia el exterior, en términos generales podemos asumir que, debido a las no abundantes relaciones culturales, políticas y económicas entre los antiguos michoacanos y los aztecas, las rutas de comunicación estaban más enfocadas a la comunicación interior del señorío. En definitiva, la región tarasca y la azteca no estaban integradas políticamente, todo lo contrario, ni siquiera practicaban buenas relaciones, lo cual definitivamente tuvo que inhibir las relaciones de intercambio y, por lo tanto, la formación o desarrollo de redes camineras. Al respecto, los estudios de Helen Pollard nos aclaran la intensa actividad comercial dentro de las fronteras tarascas, que en gran medida era controlada por el señorío. Allí también hace un recuento de los artículos provenientes de tierras más allá de las fronteras del señorío, como el peyote y la turquesa que provenían del noreste, conchas marinas de la costa, ciertas piedras del centro occidente o de Jalisco, etc. Lo anterior evidencia que el intercambio existía, pero de manera más limitada. Como Pollard aclara en sus estudios: son pocos los artículos con los cuales documentar el intercambio.⁹

En cuanto al intercambio de los tarascos con los aztecas, y por lo tanto de la existencia de una red consolidada de caminos entre ambas zonas, po-

⁷ JIMÉNEZ MORENO, Wigberto, “Historia antigua de la zona tarasca”, en *IV reunión de mesa redonda de la Sociedad Mexicana de Antropología: el occidente de México*, México, Talleres de Tipografía Indígena, Cuernavaca, 1948, p. 154.

⁸ La actividad minera se desarrolló desde tiempos prehispánicos y mostró mayor vigor en las primeras décadas de la Colonia. El lienzo de Jucutacato o Jicalán es una prueba más de la actividad y del trasiego de material y tributos a la región lacustre desde la tierra caliente: “En la época prehispánica la Tierra Caliente era muy apreciada por su riqueza en recursos naturales como oro, plata y cobre...” Véase ROSKAMP, Hans, “Historia, mito y legitimación: el lienzo de Jicalán”, en JOSÉ EDUARDO ZÁRATE HERNÁNDEZ, (COORDINADOR), *La tierra caliente de Michoacán*, México, El Colegio de Michoacán-Gobierno del Estado de Michoacán, 2001. En este trabajo, Roskamp estudia el citado lienzo como un documento pictográfico posiblemente usado por un cacique y algunos principales de Jicalán con motivo de la disputa de los sitios con minerales de cobre y de matiz que sostuvieron con el pueblo de Urecho alrededor de 1565.

⁹ Véase POLLARD, Helen Perlstein, “El imperio tarasco en el mundo mesoamericano”, en *Relaciones*, núm. 99, 2004, pp. 116-142.

demos concluir que, atendiendo a las importantes diferencias cosmogónicas y lingüísticas,¹⁰ las concepciones artísticas tan separadas¹¹ y las pugnas políticas avenidas en conflicto militar,¹² no había las condiciones para que se formara una robusta red de comunicación entre la zona poblada por los

¹⁰ No es un tema muy desarrollado historiográficamente. Dentro de los trabajos ya clásicos tenemos el de José CORONA NUÑEZ, *Mitología Tarasca*, Morelia, Instituto Michoacano de Cultura, 1999. Uno más reciente de Cristina MONZÓN, “Los principales dioses tarascos: un ensayo de análisis etimológico en la cosmología tarasca”, en *Relaciones*, núm. 104, 2005, pp. 136-168. Un hecho preeminente y esclarecedor de las diferencias entre la cosmogonía tarasca y la del centro de México es la ausencia entre los tarascos de la figura y adoración de Quetzalcóatl, dios y héroe cultural mesoamericano. Nos encontramos con una religión compleja y rica, pero como lo demuestra el trabajo de Cristina Monzón aquí citado, hay verdaderas diferencias entre la cosmogonía tarasca y la azteca. En cuanto a la lengua, el tarasco no se asocia directamente con ninguna de las familias lingüísticas de Mesoamérica, no así con los lejanos quechua y zuñi.

¹¹ Paul Westheim se refiere al arte de los tarascos como un “arte profano”, en función del concierto mesoamericano: “Tuvieron [los tarascos] también su propio lenguaje artístico, que no es de ningún modo un simple dialecto, sino por completo diferente del idioma plástico de los demás pueblos mesoamericanos: un arte propio, tanto por su contenido, como por su repertorio formal.” WESTHEIM, Paul, *Arte antiguo de México*, México, Era, 1997, p. 398. En este sentido Eduardo Williams afirma: “La íntima relación entre el occidente y centro de México parece cesar o por lo menos disminuir considerablemente con el fin del postclásico temprano.” WILLIAMS, Eduardo, *Las piedras sagradas. Escultura prehispánica del occidente de México*, México, El Colegio de Michoacán, 1992, p. 41. Véase también GARCÍA GARCÍA, Raúl, *La alfarería votiva de los tarascos*, México, Gobierno del Estado de Michoacán, 2009, entre otros.

¹² Al respecto, las crónicas coloniales refieren con claridad la enemistad entre los aztecas y los michoacanos. La *relación de Pátzcuaro* de 1581 indica: “Traían guerras, estos (los pobladores de Pátzcuaro), con los mexicanos, a quien siempre resistieron y, en algunas batallas, vencieron y prendieron muchos dellos.” ACUÑA, René, *Relaciones geográficas del Siglo XVI. Michoacán*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987, p. 200. Asimismo, el cronista de la primera mitad del siglo XVI, Hernando de Alvarado Tezozomoc, en el capítulo 54 de su *Crónica mexicana*, refiere, en forma por demás dramática, cómo los mexicanos por órdenes de Axayacatl acometieron a los naturales de Michoacán con un resultado desastroso para los agresores, quienes tuvieron que ordenar la retirada en condiciones lamentables: “Dixo Ticocyahuacatl al rrey Axayaca: -Ya con los ojos abeis bisto las crueles muertes de todos los balerosos mexicanos. Ya no podemos más. Por los pocos que aquí estamos en guar de uestera rreal persona, os ruego y amonesto que boluamos atrás. Obedeció el Axayaca al biexo capitan y boluieron las espaldas a más andar.” [sic] ALVARADO TEZOZOMOC, Hernando de, *Crónica mexicana*, edición de Gonzalo DÍAZ MIGOYO y Germán VÁZQUEZ CHAMORRO, Madrid, Dastin, 2003, p. 232. También en el mismo siglo XVI, Diego Durán en su *Historia de las Indias* da cuenta de estas disputas, dedicándoles un capítulo, el cual representa un paréntesis en su narrativa por demás apologetica sobre el avance del poderío azteca. DURÁN, Diego, *Historia de las Indias de Nueva España e islas de tierra firme*, México, Porrúa, 1984, t. II, pp. 281-285. Es importante mencionar que la problemática entre los dos pueblos no se limitó a las incursiones de Axayacatl. En su *Monarquía indiana*, fray Juan de Torquemada habla de conflictos entre los dos pueblos en tiempos de Moctezuma II. TORQUEMADA, Juan de, *Monarquía indiana*, México, Porrúa, 1975, p. 220. Fray Alonso de la Rea también refiere a las incursiones aztecas en tiempos de Moctezuma II. REA, Alonso de la, *Crónica de la orden de N. Seráfico P.S. Francisco, provincia de S. Pedro y S. Pablo de Mechoacán en la Nueva España*, México, El Colegio de Michoacán, 1996, pp. 77-78. En términos generales, la enemistad entre los dos pueblos fue, más que circunstancial o temporal, una constante. Tezozomoc refiere que a la llegada de Hernán Cortés “los conbidados enemigos (de los aztecas), que eran los de Huexotzingo, Cholula, Tlaxcala, tecocoas, tliluhquitepecas, Meztitlan y los de Mechoacán,...” [sic] ALVARADO TEZOZOMOC, Hernando de, *Crónica mexicana*, p. 309.

tarascos y otras regiones de Mesoamérica. Torquemada habla incluso de fuerzas fronterizas que guardaban el paso entre los dos reinos:

Por mucho tiempo estos Mexicanos tuvieron Guerras con estos de Michoacán, nunca les ganaron Pueblo ninguno, ni bastó todo el imperio de México para vencerlos; antes tenían los mexicanos continuas Guarniciones, y fuerzas en las fronteras de aquel Reino, porque no les entrasen en sus Tierras, ni hicieren daño por aquella parte; y lo mismo hacían esos otros y se guardaban, y recelaban los unos de los otros. [sic]¹³

De ninguna manera negamos el comprobado intercambio que existía entre la región tarasca con otras. Al respecto remitimos a los estudios de Sarah Albiez-Wieck.¹⁴ Lo que aquí se sostiene es que las evidentes diferencias entre esta región y el resto de Mesoamérica hacían menos intenso el flujo de personas, el cual era diametralmente dentro del señorío. Podemos concluir que no había elementos suficientes que impulsaran la creación de una sólida red de caminos entre Michoacán y el resto de Mesoamérica, aunque sí existen los elementos para pensar en una consolidada red de caminos dentro del imperio tarasco.

Abordando el tema específico de las rutas hacia el exterior de la región, como hemos mencionado, no existen muchos elementos que nos permitan esbozar, más allá de suposiciones, el trazado de las rutas que pudieron conectar a los tarascos con otras culturas. Basándonos en lo anterior resulta interesante el análisis del denominado lienzo de Jucutacato o de Jicalán. Esta importante fuente ha sido objeto de múltiples interpretaciones, pero es

¹³ TORQUEMADA, *Monarquía indiana*, t. 1, p. 337. Rea también nos habla sobre el cuidado y recelo de la frontera tarasco-azteca: “solo el tarasco, cucurrit adversus eum erecto collo, levantó cabeza, se le opuso, acometió y embistió(a los aztecas), con tan grande esfuerzo, que quedando el valor indiferente, puso en cuidado al mexicano, y así reforzó las fronteras, fortificó los presidios y avivó los centinelas.” REA, *Crónica de la orden*, p. 76. En este sentido la relación de Michoacán también concuerda: “unos iban a la frontera de México, que peleaban con los otomíes que eran valientes hombres y por eso los ponía Montezuma, en sus fronteras.” ALCALÁ, *Relación de Michoacán*, p. 239.

¹⁴ ALBIEZ-WIECK, Sarah, *Contactos exteriores del estado tarasco*, México, El Colegio de Michoacán, 2013. En este trabajo se sostiene también que hay pocos indicios de que la frontera septentrional del señorío tarasco (a diferencia de la frontera con los aztecas) fuera una frontera militarizada, sin negar los enfrentamientos casuales; no obstante afirma que los contactos de Michoacán con áreas al norte del río Lerma fueron menos intensas en el posclásico tardío que en el periodo clásico. En resumen la relación con árido y oasisamérica fue más cultural que política.

evidente que plasma un derrotero o migración procedente del actual estado de Veracruz, que conecta con el altiplano central, y posteriormente con territorios tarascos, hasta terminar en Jicalán:

El primer itinerario representado (en el lienzo de Jucutacato) es el que parte de Chalchiuhtlapazco desde donde los personajes llegan montados en tortugas a Chalchiuhcuyecan en Veracruz. De allí siguen por Nanualco, Teyevahcan (Tehuacán), Cuyuuacan (Coyoacán, D.F.), Tenuchtitlán, Xiquipilco, Ayutzinco (Puruándiro, primer lugar de Michoacán), Tzacapo (Zacapu), Phantzinco, Capácuaro y llegan a Xiuhuillan, (Jicalán al sur de Uruapan). De Xiuhuillan (Jicalán) se siguen cuatro itinerarios. Uno de ellos termina en el Lago de Pátzcuaro.¹⁵

Más allá de los mencionados estudios de Hans Roskamp, las interpretaciones sobre el lienzo pueden ser variadas. Por un lado, no se puede precisar el momento histórico al que se refiere o hace mención; por el otro, no es posible precisar cuál es la acción o acontecimiento memorable que narra; sin embargo, es evidente que muestra derroteros y traslado de gente conectando a la región tarasca con el exterior.¹⁶

El contacto entre los pueblos mesoamericanos se dificultaba entre otras cosas por la falta de animales de carga y el desconocimiento de “la aplicación práctica de la rueda, era natural que los caminos en el mejor de los casos, apenas permitieran el tráfico de los tamemes o cargadores indígenas”.¹⁷

Las rutas prehispánicas en Michoacán no eran más que senderos solamente utilizables por personas a pie, lo que ocasionó después grandes dificultades a los conquistadores europeos para desplazarse por estas tierras. Los pueblos prehispánicos en realidad veían satisfechas sus necesidades de transportación con senderos poco anchos y en parte demasiado irregulares, pues como ya se indicó, por estas rutas no pasaban ni medios de transportación con rueda ni animales de carga. “Estos factores negativos, sumados a los geográficos [...] hicieron que las comunicaciones

¹⁵ ESPEJEL, *Caminos de Michoacán*, p. 30.

¹⁶ JIMÉNEZ MORENO, “Historia antigua de la zona tarasca”, pp. 146-157.

¹⁷ FLORESCANO MAYET, Sergio, *El camino México-Veracruz en la época colonial*, Veracruz, Universidad Veracruzana, 1987, p. 13.

terrestres anteriores a la llegada de los europeos no fueran otra cosa que simples senderos apenas desmontados.”¹⁸

ESTABLECIMIENTO COLONIAL Y CAMINOS DE AMPLIACIÓN

Una de las razones por la cual llegar a Michoacán fue importante para los conquistadores fue porque lo consideraron el paso hacia la mar del Sur. Hernán Cortés, en su tercera *carta de relación*, firmada el 15 de mayo de 1522, informaba al emperador:

Como la ciudad de Temixtitán era tan principal y nombrada por todas estas partes, parece que vino a noticia de un señor de una muy gran provincia que está setenta leguas de Temixmitán, que se dice Mechoacán [...] Al señor de aquella provincia le pareció que, pues que aquella no se nos había defendido, que no habría cosa que se nos amparase; y por temor o por lo que a él le plugo, enviéme ciertos mensajeros [...] Y como yo de poco acá tenía alguna noticia de la mar del sur, informéme también de ellos (los mensajeros tarascos) si por su tierra podía ir allá; y ellos me respondieron que sí; y roguéles que, por que pudiese informar a vuestra majestad de la dicha mar y de su provincia, llevasen consigo dos españoles que les daría; y ellos dijeron que les placía de muy buena voluntad, pero que para pasar al mar había de ser por tierra de una gran señor con quien ellos tenían guerra, y que a esta causa no podían por ahora llegar a la mar [...] y estaba muy ufano, porque me parecía que en la descubrir se hacía a vuestra majestad muy grande servicio. [*sic*]¹⁹

Lo anterior nos revela que desde el mismo origen de la conquista, los conquistadores ya estaban pensando en una reestructuración de las redes camineras, en romper con las fronteras indígenas y en replantear una nueva red integradora y alineada a los intereses imperiales.

Cristóbal de Olid, capitán de Hernán Cortés, llegó en julio de 1522 a territorios tarascos y a finales del mismo mes entraba a Tzintzuntzan sin tener que enfrentar batalla alguna. No fue la primer visita de españoles en

¹⁸ FLORESCANO MAYET, *El camino México-Veracruz*, p. 13.

¹⁹ CORTÉS, Hernán, *Cartas de relación*, México, Porrúa, 1992, p. 163.

territorio tarasco pero sí las más significativa en el proceso de conquista. Esto marcó el principio del establecimiento colonial.²⁰

El territorio tarasco sirvió de base para la conquista y colonización de la costa del Pacífico, la importante y buscada salida a la mar del Sur.²¹ Como consecuencia de lo anterior, y dentro de este proceso expansionista, se llevó a cabo la conquista, anexión y distribución en encomiendas de la tierra caliente, cuyo proceso inicial lo podemos analizar dentro de la política de conquista, pacificación de territorios y su usufructo. Para 1524 este militar ya había distribuido la región entre sus protegidos.²² Asimismo, desde Michoacán la expansión española llegó a Colima, lugar con el que en tiempos prehispánicos —debido a discrepancias de orden político— no se mantenía un intercambio importante,²³ pero que a partir de la colonización figuraría en las rutas de comunicación y comercio.²⁴ En este sentido, la región tarasca

²⁰ Al respecto nos parece pertinente remitir al lector a WARREN, Joseph Benedict, *La conquista de Michoacán, 1521-1530*, Morelia, Fimax Publicistas, 1989.

²¹ En 1524, Hernán Cortés ya contaba con un puerto en la costa, además se infiere que el camino se hacía desde la ciudad de Tzintzuntzan, Michoacán: “tengo poblada una villa que se dice Zacatula, que hay desde la dicha ciudad de Huicicila (Tzitzuntzan) cien leguas, y allí tengo un astillero, cuatro navíos para descubrir por mar del Sur todo lo que a mi fuere posible...” CORTÉS, *Cartas de relación*, p. 176. En la “Exposición que hace el contador Rodrigo de Albornoz al emperador Carlos v con fecha 15 de diciembre de 1525” nos “Informa sobre haber terminado la construcción de dos navíos y un bergantín en Zacatula, con los cuales se podía ir en busca de las islas de las especias en donde además, serían ricas en perlas.” BECERRIL PATLÁN, René, e Igor CERDA FARÍAS (Compiladores), *Catálogo de documentos históricos coloniales de Michoacán. Expedientes microfilmados y reproducidos*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2005, p. 105. Sobre lo mismo: Carta del contador Rodrigo de Albornoz al emperador, en GARCÍA ICAZBALCETA, Joaquín, *Colección de documentos para la historia de México*, t. I, México, Porrúa, 1980, pp. 496-498. Recomendando al lector el capítulo denominado “La Mar del Sur a la vista” en SÁNCHEZ DÍAZ, Gerardo, *La costa de Michoacán. Economía y sociedad en el siglo XVI*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2001, pp. 38-42.

²² Remitimos a BRAND, Donald D., *Coalcomán and Motines del Oro: An ‘ex-distrito’ of Michoacan, Mexico*, Austin, Institute of Latin American Studies, 1960. Véase también CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique, *Tierra caliente. Porción sureste de Michoacán*, México, Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, 1980; en particular, el capítulo: “El siglo XVI. Conquista, encomiendas y relaciones”, pp. 51-67.

²³ Las expediciones a Colima se hicieron desde territorio tarasco, iniciando inclusive antes de la conquista formal del señorío tarasco, así lo indica CORTÉS, *Cartas de relación*, pp. 176-177. También ALCALÁ, *La relación de Michoacán*, p. 310. Véase también BRAND, *Coalcomán and Motines del Oro*, pp. 56-58; WARREN, *La conquista de Michoacán*, pp. 38-39, entre otros.

²⁴ En la Segunda mitad del siglo XVI ya encontramos suficiente evidencia de comunicación entre Colima y Michoacán en primer lugar por razones administrativas ya que perteneció al obispado de Michoacán: “Libro de Escrituras Públicas. [...] instrumentos públicos relacionados con la recaudación, arrendamiento y remate de los diezmos de la villa de Colima y su provincia [...] correspondiente a los años 1550 y 1551 [...] provisor de Pátzcuaro”. MARTÍNEZ BARACS, Rodrigo, y Lydia ESPINOSA MORALES, *La vida michoacana en el siglo XVI. Catálogo de los documentos del siglo XVI del archivo histórico de la ciudad de Pátzcuaro*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1999, pp. 35-35. Pero la comunicación se dio

también fue el punto de partida para la conquista del occidente, específicamente de Jalisco:

A Nueva Galicia podía entrarse por tres caminos: el del Sur —por el cual se internó Francisco Cortés de San Buenaventura—, que pasa de las montañas de Michoacán a las de Colima, y es ruta pesada y difícil que conduce a las mesetas de Autlán y Mascota y a la llanura costeña. Sus obstáculos se hacen sentir ya en la misma tierra michoacana. Estaba condenada a ser poco seguida.

El del Norte, que es el verdadero camino a Nueva Galicia sigue el valle del río Lerma; pero anteño, por las facilidades que daba al viajero el recorrer una región rica y densamente poblada, se atravesaba Michoacán cruzándolo por Tzintzuntzan, capital del reino, se llegaba a Jacona, al Sureste del Lago de Chapala.

Aquí se pueden elegir dos senderos:

El meridional, que por la angosta puerta de Quitupan conduce a la llanura salitrosa de Sayula.

El septentrional que cruza Zula —valle desde entonces muy poblado—, se interna en el cañón de San Jacinto, bordea por el sur la Barranca, permite el acceso a Nayarit, y de río a río, sigue hasta las lejanas comarcas de California. Este fue elegido por don Beltrán Nuño de Guzmán.²⁵

En un primer momento, el principal interés de los españoles era el saqueo de metales preciosos en los centros poblacionales; como se sabe, esta actividad fue efímera, pues la población no portaba grandes riquezas de ese tipo. Después de los metales preciosos, la segunda fuente de riqueza fue la misma población indígena: “conforme transcurría el tiempo y los metales preciosos se agotaban, la mayor riqueza la constituían la población indígena tarasca, quien aportaría la mano de obra necesaria en la formación de la

también por razones comerciales, pues entre Michoacán y Colima existió intercambio principalmente de ropa, loza y muebles; ver documentos del Archivo Histórico de la villa de Colima a través de ROMERO DE SOLÍS, José Miguel, *Archivo de la Villa de Colima de la Nueva España. Siglo XVI*, t. II, Colima, Universidad de Colima, 2004. Documentos que relacionan a Colima con Michoacán en texto mencionado: 262, 264, 266, 280, 308, 317, 354, 364, 378, 383, 385 y 402.

²⁵ LÓPEZ PORTILLO Y WEBER, JOSÉ, *La conquista de la Nueva Galicia*, México, Secretaría de Educación Pública, 1935, p. 17. Al respecto véase también MOTA PADILLA, Matías de la, *Historia de la provincia de la Nueva Galicia*, México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1870.

nueva sociedad.”²⁶ Esto fue característico de todos los centros poblacionales de importancia prehispánica a la llegada de los españoles ya que “la parte central de México era rica en indígenas, no en oro”.²⁷

Esto es significativo, pues el primer establecimiento español se desarrolló en estas zonas de alta población indígena, de ahí que la primera red caminera de la época colonial fuera la misma que en tiempos prehispánicos, aunque en algunos casos o pasos, se le hicieron algunas ampliaciones, principalmente entre las poblaciones de importancia y de éstas a algunas minas detectadas. “El correo español necesitó vías de comunicación y así como conservaron a los mensajeros tarascos, también aprovecharon los caminos ya existentes”.²⁸ Cabe señalar que estas vías de comunicación indígenas, para que fueran aprovechadas por los medios de transporte de los colonizadores (caballos, mulas o carretas), pasaron por un proceso paulatino de ampliación, presente sobre todo en las poblaciones más importantes.

FUERZA TRANSPORTADORA

Aunque fue introducido el caballo y el uso práctico de la rueda, en este primer impulso colonial en Michoacán, el principal medio de transportación fueron los cargadores indígenas, cuya explotación fue muy activa en esos primeros años: “Las primeras noticias nos hablan de la movilización de grandes contingentes de indios tarascos llamados por los españoles tameses, quienes llevaban bastimentos a las minas de Motines del Oro...”²⁹

Cabe señalar que el primer gran usufructuario de la explotación indígena y de las rutas prehispánicas fue el propio Hernán Cortés ya que se había adjudicado como encomendero gran porción de estos territorios.³⁰ Desde la

²⁶ PAREDES MARTÍNEZ, Carlos, “El tributo indígena en la región del lago de Pátzcuaro”, en *Michoacán en el siglo XVI*, México, Fimax Publicistas, 1984, p. 24. En este sentido Silvio Zavala hace un excepcional estudio sobre la evolución del servicio personal de los indígenas en la época colonial, en donde nos aclara que los primeros depósitos de indios fueron hechos por el mismo Hernán Cortés poco después de la caída de Tenochtitlán, quien reglamentó la exigencia de este género de servicio. ZAVALA, Silvio, *El servicio personal de los indios en la Nueva España, 1521-1550*, México, El Colegio de México, 1984.

²⁷ BRADING, David, *Mineros y Comerciantes del México Borbónico (1763-1810)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, p. 15.

²⁸ ESPEJEL, *Caminos de Michoacán*, p. 30.

²⁹ PAREDES, “El tributo indígena”, p. 24.

³⁰ Hacia el año 1524 Cortés envía a Antonio de Carvajal a realizar una visita a Michoacán, de la cual resultó una exhaustiva descripción con la cual inició la repartición de encomiendas a numerosos españoles,

misma capital tarasca mandaba alimentos a sus minas.³¹ Para ello requirió de dos representantes en Michoacán: Antón Caizedo y Hernando Ladrón, que cuidarían de sus intereses y se encargarían de todos sus asuntos. “Antón Caizedo declaró en el año de 1530 que de Tzintzuntzan se enviaban cada 8 o 10 días, 800 tamemes cargados con bastimento destinados a las minas”.³²

Durante la primera mitad del siglo XVI, fueron aprovechados en gran medida todo este tipo de rutas prehispánicas y cargadores indígenas; sin embargo, desde 1526 es posible observar un aumento en el número de mulas y caballos en la Nueva España.³³ También debido a la oposición de la legislación y las autoridades: en diciembre de 1528 un capítulo de las ordenanzas dadas por Carlos V en Toledo:

[...] prohibió que los indios fuesen cargados aunque mediara su voluntad, con paga o sin ella, pues habían de emplearse bestias para los transportes. Sin embargo, los indios podrían llevar a los encomenderos el tributo a cuestras hasta el lugar de sus residencias, no excediendo la distancia de veinte leguas; si el encomendero les pidiera que depositaran el tributo en las minas u otro lugar distinto del de su residencia, no se haría sin la voluntad de los indios [...]³⁴

Aunque Hernán Cortés perdería sus posesiones en Michoacán, la transportación de bastimentos a minas continuó durante la primera Audiencia, con Nuño de Guzmán a la cabeza; sin embargo, por diferentes factores, este tipo de transportación disminuyó.³⁵

reservándose para él las mejores posesiones, entre ellas la capital Tzintzuntzan. PAREDES, “El tributo indígena”, p. 26. Véase WARREN, *La conquista de Michoacán*.

³¹ Los tres centros mineros a donde se mandaba la mayor parte de trabajadores eran Tamazula, Motines del Oro y El Pinal al noroeste de Michoacán. PAREDES, “El tributo indígena”, p. 28.

³² PAREDES, “El tributo indígena”, p. 28.

³³ En 1526 el cabildo de México reconoce que el precio de los caballos se ha reducido por lo que ajusta el impuesto a los arrieros que transportan vino. ZAVALA, *El servicio personal*, p. 124.

³⁴ ZAVALA, *El servicio personal*, p. 125.

³⁵ Las cuadrillas de Nuño de Guzmán sumaban 300 esclavos que se mantenían de los tributos de los pueblos arrebatados a Cortés, en especial Uchichila, Guaniqueo y Tiripitío, los cuales tributaban 400 cargas de maíz, 40 de frijoles, 40 de ají, 40 de pescado y 20 de sal para poder explotar las minas de Zacatula y El Pinar; a diferencia de Hernán Cortés, que como ya se mencionó hacía llevar 800 tamemes a mayor número de minas cada ocho o diez días. ZAVALA, *El servicio personal*, pp. 193-194. Información contenida en el “Juicio seguido por Hernán Cortés contra los licenciados Matienzo y Delgadillo”, en Archivo General de la Nación (en adelante AGN), legajo 264, expediente 3, Hospital de Jesús, año de 1531.

Con todo, sustituir el sistema de transporte personal indígena no fue fácil. No era posible eliminar este sistema sin afectar la economía colonial. En este sentido, la segunda Audiencia en 1531 prometió a la corona cumplir al pie de la letra las ordenanzas de 1528, pero estimó “conveniente que se moderen los capítulos sobre tamemes, porque los naturales usaron siempre cargarse, no hay bestias ni otro medio para contratar las haciendas [...] (además los indios) viven de cargarse; la prohibición quita a los indios este recurso y perjudica a los españoles”.³⁶ Se trata de medidas provisionales surgidas por la necesidad de transporte y la todavía insuficiente operatividad del sistema europeo. Sin embargo, esta actitud se reorientó, por lo menos en la persona del oidor de la segunda Audiencia, don Vasco de Quiroga, pues en 1533 en su visita por Michoacán hizo un informe “sobre la existencia, localización y extensión de los depósitos de cobre, así como de la cantidad de éste que se podía extraer y de la posibilidad de llegar con carretas a las minas para transportar el cobre a la ciudad de México”.³⁷ Para este informe el oidor entrevistó a varios testigos, en la pregunta original se lee: “y hasta donde podrán llegar carretas” [*sic*],³⁸ con lo que se induce que se buscaba no hacer uso —o por lo menos reducir— la transportación de material con fuerza humana.

El aumento de población europea iba imponiendo los nuevos sistemas de comunicación y transporte en la práctica; además el gobierno del primer virrey don Antonio de Mendoza tenía como objetivo erradicar el sistema de transporte indígena y sustituirlo por el transporte animal, en sus ordenanzas sobre el buen tratamiento de los indios firmadas en México en junio de 1536, aclaró que “los indios libres que tuvieran en las minas, siendo de lugares de veinte leguas arriba, cuando venieren a ellas a servir no vengán cargados sino con solamente la comida que en el tal camino hobieren de comer, so pena que la persona que los enviare o mandare ir incurra en pena de veinte pesos de oro de minas por cada

³⁶ Documento firmado por los oidores Salmerón, Maldonado, Ceynos y Quiroga. Citado en ZAVALA, *El servicio personal*, pp. 127-128.

³⁷ “Información del licenciado Vasco de Quiroga sobre el cobre en Michoacán, 1533”, en WARREN, Joseph Benedict, *Estudios sobre el Michoacán colonial. Los Inicios*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2005, p. 54.

³⁸ WARREN, “Información del licenciado Vasco de Quiroga”, p. 61.

indio que así veniere cargado [*sic*].³⁹ El virrey durante su gestión mandó hacer, ampliar o reconstruir caminos, aclarando que éstos debían ser para el transporte animal; a la postre, la arriería terminó imponiéndose como el medio de transporte más usado en territorio novohispano,⁴⁰ más aún que el transporte en carretas. Así, en 1539 don Antonio de Mendoza ordenó al corregidor de Marinalco que tomara a su cargo la mejora del camino de Zinapécuaro a Tzintzuntzan:

Sabed que yo soy informado que en el camino que va desde el pueblo de Cinapecuaro a la Ciudad de Uchichila de la provincia de Mechuacan, hay algunos caminos y barrancas y otros pasos malos, de manera que aún los ganados y recuas no pueden ir por el dicho camino; y porque conviene y es necesario que se enderecen y hallaren para que por él puedan ir y venir cabal ganado, y los dichos ganados que fueren y vinieren por el dicho camino, por el provecho y utilidad que de ello redunda. [*sic*]⁴¹

A mediados de siglo la transportación indígena, aunque cada vez más limitada, no había desaparecido en Michoacán. En 1552 el virrey don Luis de Velasco amparó a los habitantes de Erongarícuaro y Serandragacho para que no fueran maltratados ni tomados por tamemes por los españoles vecinos de Guayangareo, pues “por fuerza y contra su voluntad así el alcalde mayor de la dicha provincia (de Mechoacán) como otras justicias y personas los compelen y apremian a que vayan a trabajar a la ciudad de Guayangareo donde residen los españoles y a otras partes, y les hacen asimismo llevar cargas como tamemes...”⁴²

Es evidente que en la práctica y al margen de la ley la actividad con-

³⁹ CUEVAS, Mariano, *Documentos inéditos del siglo XVI*, México, Porrúa, 1975, p. 53.

⁴⁰ Para ahondar sobre el tema de la arriería como medio de transporte *vid.* SÁNCHEZ DÍAZ, Gerardo, “Mulas, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX”, en *Relaciones*, núm. 17, 1984, pp. 42-53, en especial el primer apartado denominado “La arriería, eficaz medio de transporte”.

⁴¹ “Mandamiento al corregidor de Marinalco para que tome a su cargo el hacer el camino que va de Zinapécuaro a Tzintzuntzan; contribuyan los indios de once pueblos para ello, así de corregimientos como pueblos encomendados” [1539], en PAREDES MARTÍNEZ, Carlos (Editor), *Y por mi visto. Mandamientos, ordenanzas, licencias y otras disposiciones virreinales sobre Michoacán en el siglo XVI*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social-Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1994, p. 517.

⁴² PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, pp. 110-111.

tinuaba. En este sentido, las autoridades tuvieron que ir restringiendo la actividad de manera paulatina, ya que consideraban que la restricción absoluta de esta práctica causaría efectos negativos. Así lo refleja la carta de don Luis de Velasco a Felipe II, firmada en México en febrero de 1554. En ella advertía de los inconvenientes:

[...] que había en el quitar del todo el cargarse a los indios [que en esos momentos] ningún español los cargaba con mercaderías, Y que donde no se podía excusar por falta de no haber en toda parte caminos abiertos si algunos se cargaban eran muy pocos y de su voluntad guardando las ordenanzas que sobre el cargar indios están hechas, y pagándoles a su contento y no llevándolos más de una jornada [sic]⁴³

Esta restricción iba en detrimento de la real hacienda y de los particulares “a causa de no se poder sacar los tributos de algunos pueblos de indios...”, pero que no obstante los “grandes inconvenientes que subceden y la disminución en la Real Hacienda y en las demás, y la aventura en que la tierra se pone, porque con haver avisado de todo y con morir obedeciendo y sirviendo, cumpliré.” [sic]⁴⁴

Todo parece que el virrey efectivamente asumió su responsabilidad de prohibir la actividad de carga por parte de los indios, pues en 1557 designó incluso alcaldes responsables que vigilaran que los caminantes que pasaran por Iztapa (Etúcuaro) no usaran a los indios como tamemes.⁴⁵

Hacia 1559 la actividad estaba abiertamente prohibida y quien la practicara se exponía a acción judicial local; asimismo, tanto el cargador como la carga podían ser objeto de retención como lo ejemplifica el siguiente documento: “Gonzalo Hernández, tratante por el camino de Zacatula, comparece ante Alonso Carrillo, alcalde mayor de la ciudad, y Pedro Ábrego, teniente de alcalde mayor, para recuperar una carga de cacao y un tameme retenidos por Gutierre Dávila, alguacil de la ciudad. Ciudad de Mechoacán”.⁴⁶ Es im-

⁴³ En CUEVAS, *Documentos inéditos*, pp. 194-195.

⁴⁴ CUEVAS, *Documentos inéditos*, pp. 194-195.

⁴⁵ MARTÍNEZ BARACS, *La vida michoacana en el siglo XVI*, p. 46.

⁴⁶ Archivo Histórico del Municipio de Pátzcuaro (en adelante AHMP), 1.41.6f, doc. 55, 1559. También mencionado en MARTÍNEZ BARACS, *La vida michoacana en el siglo XVI*, p. 50.

portante mencionar que este fue un caso esporádico, ya que la observación de la ley por parte de las autoridades locales fue más bien flexible, las cuales llegaron, incluso, a obligar a pueblos a mandar cargadores para trabajos concretos. Lo cierto es que, no obstante las prohibiciones al respecto, la práctica siguió siendo una realidad.

En el proceso de sustitución de los mecanismos de transporte indígena fue determinante la ordenanza de 1528. Si bien no se cumplió de tajo, puesto que la ejecución irrestricta e inmediata necesariamente iba en detrimento de las rentas reales y vulneraba intereses particulares, sí fue un avance en las relaciones sociales entre españoles e indígenas, situación con la cual las autoridades españolas tuvieron que mediar y evolucionar su actuar entre el cumplimiento de las ordenanzas y la rentabilidad de la empresa colonial.

La fuerza de transporte indígena fue usada de forma generalizada y prácticamente única durante el gobierno de facto de Hernán Cortés así como durante la primera Audiencia presidida por Nuño de Guzmán. Con la instalación de la segunda Audiencia se pasó a una política que presumía obediencia a la ordenanza de 1528 recién emitida, pero pidiendo flexibilidad pues en esos momentos se estimaba comprometería el avance colonial. El primer virrey don Antonio de Mendoza procuró la sustitución general para lo cual propuso la incorporación de fuerza animal y procuró la adecuación de los caminos con tal propósito. Durante la administración virreinal de don Luis de Velasco “el viejo” se obedeció, pero con una actitud relativamente permisiva en función de los intereses económicos. Como ya se advirtió, es evidente que a partir de ese periodo la práctica fue en franca disminución, pero sin desaparecer por completo.

Para finales del siglo XVI es poca la información oficial sobre el tema, aunque es de suponer que la actividad había disminuido considerablemente, siendo más común en lugares alejados de los centros poblacionales. Al respecto, en 1590, el virrey don Luis de Velasco “el mozo” manda al alcalde mayor de Michoacán por petición de los indios de Jicalán: “que no consintáis ni deis lugar que los dichos indios sean compelidos contra su voluntad a cargarse como tamemes, ni para ese efecto se les pida ningunos, guardando cerca de esto la cédula real de su majestad que prohíbe lo susodicho, so pe-

nas en ella contenidas...” [sic]⁴⁷ Mas órdenes como la anterior fueron enviadas a Michoacán, en las cuales se prohibía categóricamente dar tamemes.⁴⁸ Estos casos demuestran que esta actividad, aunque más aislada y matizada de otros elementos, no había desaparecido del todo.

A finales del siglo XVI, cuando el uso de tamemes había sido objeto de prohibiciones y su práctica en general era más esporádica, las autoridades locales no actuaban necesariamente en estricto apego a la legislación,⁴⁹ mientras que las autoridades centrales se mostraban permisivas.

TRANSPORTE CON FUERZA ANIMAL

Un elemento sustantivo que propició la disminución de la práctica de transportar bienes sobre seres humanos fue el aumento de la población animal de carga, la cual al finalizar el siglo estaba muy difundida; inclusive las comunidades indígenas tenían animales de su propiedad, pero como sabemos, en un principio no fue así. Los animales de transporte en los primeros años de la colonia fueron de uso exclusivo de la población española.

Los animales de carga y tiro han sido parte fundamental del desarrollo económico y social europeo. Al continente americano llegaron con los primeros conquistadores y en México fueron de gran importancia en la misma conquista y de enorme proliferación durante la Colonia.

A finales de la tercer década del siglo XVI, en la ciudad de México ya era común la existencia de animales de carga y tiro; las crónicas nos in-

⁴⁷ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, pp. 312-313.

⁴⁸ Al año siguiente, el 9 de febrero de 1591, se ordena al alcalde de Michoacán, por solicitud de los naturales del barrio de San Francisco, que no se les obligue más a ese tipo de trabajo. PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, pp. 243-244. El 16 de febrero del mismo año se repite la orden por solicitud de los barrios de Ihuatzio, Pirichapatio, Santa Ana y demás sujetos; pero en esta ocasión de manera categórica obliga a que los indios no “sean compelidos ni apremiados por ningunas personas de ninguna calidad que sea; dar ningunos tamemes para esta ciudad ni otras partes...” En PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, pp. 247-248. El 8 de julio del mismo año otro mandato similar fue enviado al corregidor de Taximaroa: “mando al que es o fuere corregidor del dicho pueblo, que no pida ni consienta pedir ni llevar a los dichos indios tamemes para ningún efecto, guardando lo que su majestad tiene mandado acerca de esto sin exceder...” [sic] En PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 357.

⁴⁹ En muchos de los casos, como ya se dijo, eran las propias autoridades locales las que hacían llevar cargas a las comunidades: “me han hecho relación que ellos (las comunidades) son compelidos de ordinario del gobernador y alcaldes de ella, que les den indios para llevar cargas a diferentes partes...” En PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, pp. 247-248.

dican que no era difícil encontrarlos. A mediados de siglo ya existía en Michoacán una considerable población animal de origen europeo, su desarrollo encontró condiciones propicias para su reproducción, en especial la cantidad de pastos prácticamente vírgenes que se encontraban con singular abundancia en la zona norte del actual estado de Michoacán y en el bajío guanajuatense.

En general, las autoridades buscaron facilitar la reproducción de la población animal, no obstante fueron muy cuidadosas en regular, controlar y limitar el crecimiento de la población de animales de carga en posesión de la población indígena. En este sentido, las autoridades otorgaban licencias de tenencia de estancias de ganado a indígenas principales. Sin embargo, dichas licencias limitaban la cantidad de ganado permitido, como fue el caso de la merced a don Martín Cortés, indio principal de Tuxpan en 1552, para que “en los términos del dicho pueblo, en parte sin perjuicio de ningún tercero podáis tener una estancia a donde tengáis hasta una docena de yeguas y no más, sin incurrir en pena alguna la cual dicha licencia os doy con cargo que las crías que de ellas tuviéredes, seáis obligado a las vender en pasando de dos años so pena de las perder...” [sic]⁵⁰

Del mismo año y muy similar es la merced a don Juan, principal de Taximaroa a quien se le dio licencia y facultad “para que siendo sin perjuicio de tercero, pueda tener la dicha estancia y en ella el dicho ganado de puercos y ovejas y hasta doce yeguas y no más, con cargo que el multiplico de ellas, en pasado de dos años, sea obligado a lo vender y no tener más de las dichas doce yeguas...”⁵¹

Sin duda estas mercedes tenían la clara intención de sustituir la fuerza transportadora, pero cuidando no permitir que los particulares indígenas la poseyeran de manera significativa. En el caso de pueblos donde se daba un mayor tránsito era necesario este tipo de mercedes para que la comunidad contara con animales de carga y las poblaciones indígenas no tuvieran que afrontar esta labor. La licencia al gobernador de Tuzantla de 1552 refiere:

⁵⁰ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 129.

⁵¹ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 128. Parece que doce yeguas fue el número máximo de animales permitidos en esos momentos. En otra merced del mismo año de 1552 encontramos permiso para seis yeguas: “Este día se dio otra licencia a don Juan y don Alonso, caciques principales del pueblo de Oriapundaro (Yuririapúndaro), para que puedan tener seis yeguas de vientre.” [sic] En PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 118.

Por cuanto vos don Buenaventura, gobernador del pueblo de Tuzantla, me ais hecho relación que el dicho pueblo es pasajero y para evitar que no se den tames y para proveer otras cosas que convienen al bien de la república, es necesario tener hasta cinco o seis rocines de arria. Y me pedistes os diese licencia. Y por mí visto, atento a lo susodicho, por la presente doy licencia al dicho gobernador para que por el tiempo que fuere la voluntad de su majestad o mía en su real nombre, para el proveimiento de la república del dicho pueblo y de las demás cosas que se ofrecieren pueda tener hasta cinco o seis rocines de arria y andar en ellos los que los trajeren a cargo, con tanto que no traigan silla ni freno, so pena de los perder. [sic]⁵²

También a mediados de siglo, en diferentes lugares de Michoacán, existieron numerosas mercedes de ganado a españoles, aunque como es natural, no se menciona el número máximo permitido de animales;⁵³ de igual forma eran comunes entre españoles las transacciones comerciales de estancias y de ganado de todo tipo, en especial el de transporte, lo que evidencia un crecimiento exponencial de la población animal.⁵⁴ De hecho, en algunos casos el crecimiento de ganado en estancias de españoles llegaba a causar daños en las vecinas poblaciones indígenas. En 1553, el virrey don Luis de Velasco manifestó:

⁵² PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 131.

⁵³ Hay registros donde se mencionan muchas cabezas de ganado. Por ejemplo: en 1560 los herederos de Juan de Godoy vecinos de la ciudad de *Mechoacán* estaban en proceso testamentario “por mil cabezas de ganado vacuno, 200 yeguas y potros, 400 ovejas...” En MARTÍNEZ BARACS, *La vida michoacana en el siglo XVI*, p. 54.

⁵⁴ De acuerdo con los protocolos del escribano Francisco Troche de 1550 y de 1554, en la ciudad de Mechoacán eran frecuentes las transacciones que implicaban estancias de ganado, burros, caballos de arria o ensillados, potrancas, yeguas, bueyes, así como otro tipo de ganado. Dentro de estos protocolos a la par del ganado están asentadas también transacciones con esclavos negros; como ejemplo: “Ciudad de Mechoacán, 2 de febrero de 1554. Obligación de pago mancomunada otorgada por Juan Borralló y Alonso de Angulo Montesinos, vecinos de la Ciudad de Mechoacán, a favor de Ximón Rodríguez por la cantidad de 500 pesos oro de minas, en razón de la compra de un esclavo negro llamado Cristóbal, de tierra de Zape y 12 caballos de la arria, 9 ensillados; obligándose a cubrir el adeudo en dos años dos meses a partir de la fecha de la carta.” [sic] En BECERRIL PATLÁN y CERDA FARIAS, *Catálogo de documentos históricos coloniales*, p. 31. En relación con transacciones de animales ver también en el mismo texto los documentos: 8, 10, 11, 14, 26, 60, 74, 75, 78, 80, 81, 82 y 171. Conforme avanzaba la Colonia las transacciones, como es natural, involucraban un mayor número de ganado. En 1586 hay un contrato donde Francisco Rodríguez Hurtado y Juan Sánchez compran a Juan de la Torre 70 mulas. Véase MARTÍNEZ BARACS, *La vida michoacana en el siglo XVI*, p. 149.

[estoy] informado que en los términos del pueblo de Marabatio, Tarimbaro, Yndaparapeo y de otros pueblos de la provincia de Mechoacán, están asentadas mucha cantidad de estancias de ganado en gran daño y perjuicio de los naturales de los dichos pueblos [...] en sus labranzas y sementeras, y los dichos ganados se las comen y destruyen y derriban las casas en que viven los macegales; y los toros que tienen en las dichas estancias han muerto y herido muchos indios estando guardando y labrando sus sementeras. [sic]⁵⁵

Las denuncias de las comunidades indígenas por daños ocasionados por el ganado de las estancias de españoles se hicieron comunes a finales del siglo XVI. Conforme avanzaba la segunda mitad del siglo XVI, el aumento de animales propició la generalización de la práctica de montar en jaca entre los caciques o indios principales de los pueblos indígenas. Diversos factores, como el mejoramiento y ampliación de más caminos para el paso animal, el aumento de la población europea y la transformación cultural, de mentalidad y de costumbres de la población autóctona, lograron reducir aquel sistema humano de carga y transportación, el cual paulatinamente fue cayendo en desuso, cediendo cada vez más el paso al nuevo sistema animal que ya se generalizaba en las poblaciones principales. Es importante aclarar que los cargadores indígenas siguieron existiendo, de forma más aislada pero constante hasta el siglo XIX.

LAS NUEVAS INSTITUCIONES RELIGIOSAS Y LOS CAMINOS

En agosto de 1538, Vasco de Quiroga tomó posesión jurídica del obispado de Michoacán. Regresó a México a ser consagrado canónicamente y a mediados de 1539 o principios de 1540 pudo ocupar la mitra de su diócesis.⁵⁶ Lo anterior sin duda abonó decididamente a este proceso de cambios, en general

⁵⁵ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 156. En 1552 ya se había dado un mandamiento sobre los daños que recibían los naturales de Tiripetío por los ganados. PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 115. De igual forma en ese mismo año hay otro pedimento de indios perjudicados por el ganado en Acámbaro. PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 132.

⁵⁶ La información sobre la fundación del obispado de Michoacán y de su primer obispo es vasta y generosa. En este caso y para una lectura global sobre la instalación del conjunto de las instituciones religiosas en Michoacán remitimos al lector a LEÓN ALANÍS, Ricardo, *Los orígenes del clero y la Iglesia en Michoacán, 1525-1640*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1997.

la llegada e instalación de las instituciones religiosas, entre ellas las órdenes mendicantes,⁵⁷ fueron elementos que coadyuvaron directamente a la transformación de los modelos de vida, de los sistemas de transporte y de la conformación de la red caminera colonial.

Vasco de Quiroga, como primer obispo de Michoacán, se distinguió por su personalidad protagonista y su gran incidencia en el desarrollo histórico de la región durante los primeros años de la Colonia; sabemos de su actitud activa en cuestiones de orden social, más allá de su labor pastoral, en gran medida representó un poder *de facto* en asuntos de gobierno en la región, en este sentido ¿cuál fue su posición sobre el tema de comunicaciones, y sobre los sistemas de transporte? A pesar de que existe poca información, trazaremos algunas líneas al respecto. Ya se mencionó que como oidor Vasco de Quiroga tuvo especial interés en el tema.⁵⁸ Una conclusión que parece inmediata y optimista es que Quiroga deseaba una red caminera propia para carretas, a fin de que el flujo de cobre a la ciudad de México y a los centros de fundición fuera eficiente y se pudiera erradicar el uso de cargadores indígenas.

Sin embargo, en 1536, en testimonios de la pesquisa preliminar de la residencia de la segunda Audiencia sobre la fundación de Santa Fe de México, el testigo Jerónimo López declaró que muchas veces se encontró con indios cargados con materiales de construcción:

[entonces] les preguntaba que a donde llevaban los dichos materiales topándolos en el camino, y que ellos respondían que los llevaban a Santa Fe para la obra que el dicho licenciado Quiroga les mandaba hacer [...] les preguntaba [...] si les daban de comer allá y que les decían que no; y que les preguntaba si les daban algo por el trabajo que hacían en la obra del dicho licenciado y que los dichos indios le decían que no se les daba nada y que lo hacían porque el dicho licenciado se enojaba si no lo hacían [...]⁵⁹

⁵⁷ Los franciscanos habían llegado 1525 y se establecieron principalmente en Tzintzuntzan, en tanto que los agustinos establecieron su doctrina en Tiripetío en 1538. Véase LEÓN ALANÍS, *Los orígenes del clero*.

⁵⁸ WARREN, Fintan B., "Minas de cobre de Michoacán, 1533", en *Anales del Museo Michoacano*, núm. 6, 1968.

⁵⁹ WARREN, Joseph Benedict, *Vasco de Quiroga y sus pueblos hospitales de Santa Fe*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1997, pp. 153-154.

Asimismo, los gobernadores y principales de Santiago Tlatelolco y México indicaron que “los macegales llevaban la piedra y adobes y otros materiales a cuestras desde esta ciudad a Santa Fe, y que ellos deshacían sus casas y viviendas para llevar piedras al dicho edificio de Santa Fe, y que no les pagaba su trabajo el dicho licenciado Quiroga...”⁶⁰ En respuesta, Vasco de Quiroga aceptó haber usado a los indios como cargadores, ya que la obra en beneficio de ellos mismos lo justificaba.⁶¹

Vasco de Quiroga era un hombre culto, con un discurso moderno. Buscó transformar las condiciones materiales de la población indígena, abiertamente y dentro de su concepción cristiana buscó mejorar la vida de su grey. En él podemos observar un interés que iba más allá de lo espiritual. En su *Información en derecho* propone que para el buen desarrollo e integración de la población autóctona se debían juntar “a su parte en orden de una muy buena policía mixta y muy buen estado, que fuese católico y muy útil y provechoso, así para lo espiritual como para lo temporal...”⁶² Así también una reestructuración social que partiera del medio urbano: “juntarlos en ciudades para hacerles bastantes, tutos y seguros contra todas necesidades contrarias, adversidades y malos tratamientos, fuerzas y otras injurias e incomodidades en que los solos caen...”⁶³

Se trata de una propuesta de urbanización, de reubicación demográfica en ciudades, de aplicar ideas modernas de desarrollo que confrontaban la antigua tradición medieval rural. En otras palabras, fue un proceso de transformación cultural a partir del replanteamiento del uso del espacio, finalmente en función de la occidentalización de la población.⁶⁴ Esta iniciativa involucra *per se* la eficiente y acorde comunicación entre ciudades; en la práctica se tradujo en “que todos viviesen en el poblado [de Santa Fe en la laguna]”, “Redu-

⁶⁰ WARREN, Vasco de Quiroga y sus pueblos hospitales, p. 155.

⁶¹ WARREN, Vasco de Quiroga y sus pueblos hospitales, p. 159.

⁶² QUIROGA, Vasco de, *Información en derecho, biografía e ideario*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán-Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1992, p. 204.

⁶³ QUIROGA, *Información en derecho*, p. 237.

⁶⁴ La incorporación cultural de la población autóctona como uno de los objetivos de la colonización española en América y en particular en Michoacán, presupone un proceso complejo que involucró —más allá de la evangelización— la distribución urbana, al arte, la lengua, la ropa, las costumbres y los hábitos, el cambio de cotidianidad, etc. Este tema lo he abordado en otro libro: GARCÍA RODRÍGUEZ, Orépani, *Métodos de transformación cultural en la colonización de Michoacán, siglo XVI*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2005.

cidos a orden de República, dejaron aquella vida montaraz, y fueron siempre muy obedientes...”⁶⁵ En el mismo sentido, en 1538 propone a Pátzcuaro como el centro religioso de la región:

[...] está señalado y tomado sitio para edificar la iglesia catedral so la invocación de S. Salvador para que allí se junten los naturales de todos los barrios y familias y sujetos de ella (que viven derramados y bestialmente en los campos) en orden política, y por otra parte hacia el levante el barrio de los españoles para que merezca ser y sea ciudad cabeza de obispado y merezca tener iglesia catedral, y donde no esté, como el presente está, por su mala orden y derramamiento y falta de policía, a manera de pobres y miserables tugurios, cortijos y aldeas, envilecida en ella la dignidad episcopal, como el derecho lo prohíbe, y así mismo para que se pueda administrar y administre bien como debe a los vecinos de ella la doctrina cristiana y santos sacramentos, estando juntos y congregados en buena policía los naturales, que de otra manera no se les puede cómodamente administrar por su derramamiento e indisposición de vivienda [...]⁶⁶

Acorde con la política congregacionista española, buscó aglutinar a la población en esa ciudad, hizo del lugar el centro no sólo religioso de la región, sino también social, y por lo tanto el centro de los caminos. Lo anterior necesariamente desembocó en el desarrollo de obras de infraestructura en la localidad.

No hemos encontrado documentación que involucre a este obispo en la gestión constructiva de obras de comunicación, pues en estricto sentido no le correspondía. No obstante, pensamos —considerando su preocupación por el orden material y buena policía— que en su obispado, por la naturaleza de su gestión, coadyuvó a la ampliación de la red de caminos, haciéndolos propios para la transportación al estilo europeo. En cuanto a la fuerza humana como medio de transportación, sostenemos que, más allá de los casos concretos de construcción de obras eclesiásticas en su gestión, procuró no usarla, por lo que coadyuvó a que fuera desapareciendo.

⁶⁵ MORENO, Juan José, *Fragmentos de la vida y virtudes de don Vasco de Quiroga*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1998, pp. 35-36.

⁶⁶ Documento denominado “La posesión que se tomó en Pátzcuaro para la traslación de la iglesia”, en WARREN, Joseph Benedict, “Vasco de Quiroga y la fundación de Pátzcuaro colonial”, en WARREN, *Estudios sobre Michoacán*, p. 91.

Todo parece indicar que el sistema de carreta no se desarrolló en esos momentos en Michoacán; más bien se generalizó el uso de la mula. De hecho, el mismo obispo Quiroga, a decir de Juan José Moreno, andaba en mula: “Lo que sí es constante, es que visitó su obispado bautizando innumerables, así pequeños, como adultos, y administrándoles a todos sacramentos de la confirmación. Desempeñaba esta obligación tan precisa, del modo más modesto, y menos gravoso a sus ovejas: porque caminaba por lo regular cabalgando en una mula, que para ese efecto tenía...”⁶⁷ En efecto, el egregio obispo de Michoacán tenía mulas; el código Telleriano-Remensis nos da la noticia en su última foja: “En el año de 1545 parió la mula del obispo de Mechoacán...”⁶⁸ Además, para el año de su muerte en 1565, contaba con una mula grande parda, otras negra y parda rabona, así como con un caballo.⁶⁹

En cuanto a los franciscanos, no tenemos elementos para aseverar que tuvieron un papel directo en la formación caminera del Michoacán colonial. No obstante, siguiendo las ideas de la época, conglomeraron a la población tarasca —hasta entonces diseminada en áreas rurales— en pueblos ordenados. De esta forma participaron en el proceso de urbanización de Michoacán, una de las condiciones para la creación de caminos abiertos más cercanos al modo europeo. La Rea nos cuenta que lo primero que hacían los franciscanos era “fundar los pueblos y ciudades, dividiéndolas en calles, plazas y edificios, escogiendo el sitio y cielos para que su conservación fuese siempre adelante”.⁷⁰ En el caso de Uruapan, fray Juan de San Miguel obró de ese modo “dando a cada vecino su posesión, mandando que desde luego hiciesen casas y huertas...”⁷¹ Por lo anterior, consideramos que la orden franciscana sí influyó de forma indirecta en el desarrollo de la infraestructura de comunicación colonial michoacana.

⁶⁷ MORENO, *Fragmentos de la vida y virtudes*, pp. 141-142.

⁶⁸ KINSBOROUGH, Edward K., *Antigüedades de México*, t. I, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1964, p. 336. La frase completa dice: “Año de 1545, parió la mula del obispo de Mechoacán y otra del Factor, y nació otra mula con seis pies.” Esto en una memoria adicional escrita con diferente letra que el resto del código. Nicolás León lo menciona brevemente y no completa la frase: LEÓN, Nicolás, *Vasco de Quiroga: grandeza de su persona y de su obra*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1984, p. 224.

⁶⁹ WARREN, Joseph Benedict (Editor del facsímil), *Testamento del obispo Vasco de Quiroga*, Morelia, Fimax Publicistas, 1997, p. 78. La posesión de un caballo nos sugiere la posibilidad de que el primer obispo de Michoacán no sólo andaba en mula.

⁷⁰ REA, *Crónica*, p. 109.

⁷¹ REA, *Crónica*, p. 111.

Por lo que atañe a los agustinos, su objetivo inicial en Michoacán era la evangelización de la tierra caliente. Desde 1538⁷² aglutinaron a la población y reorganizaron Tiripetío: “porque vivían sin traza en los edificios [...] en riscos los más y buhios. Formose el pueblo, con sus calles y plazas [...] Hiciéronse asimismo unas calzadas anchas y buenas, para que las visitas [...] viniesen sin rodear ni bojear la ciénaga...”⁷³ Es decir, se incorporaron en el proceso de urbanización de la región y contribuyeron en poner las condiciones de la reorganización caminera colonial. No obstante, llegaron después de los franciscanos y sus fundaciones no estuvieron en los centros poblacionales más importantes: se instalaron en Tiripetío, fundaron casa en Tacámbaro y efectivamente evangelizaron en la tierra caliente de Michoacán. Como entregaron pronto la vasta región al clero secular (1568),⁷⁴ su actuar no representó un avance sustantivo en la transformación de los caminos de esa región.

A mediados de siglo se fundaron varias casas y conventos: Guayangareo, Cuitzeo, Yuririapúndaro, Huango, Charo, Ucareo, Jacona y Copándaro. Estas fundaciones sí se consolidaron y por su importancia creciente replantearon la red caminera de aquellos rumbos. Es decir, la acción misionera hizo que estos lugares adquirieran importancia, lo que propició una redistribución demográfica de Michoacán. Las fundaciones agustinas de mediados de siglo terminaron significando un verdadero activo en la reconfiguración del mapa caminero: los agustinos incidieron directamente para que la red caminera del siglo XVI se alejara cada vez más del planteamiento prehispánico original.

En cuanto a los desplazamientos de los agustinos, todas sus correrías evangélicas las hicieron a pie, aun a costa de su salud, como fue el caso de fray Diego de Chávez: “El desgaste físico, sufrido por tan largos años de

⁷² LEÓN ALANÍS, *Los orígenes del clero*, pp. 72-73.

⁷³ BASALENQUE, Diego de, *Historia de la provincia de san Nicolás Tolentino de Michoacán*, Morelia, Balsal, 1989, pp. 67-68.

⁷⁴ Ricardo León explica que “las visitas estaban demasiado alejadas de los dos principales conventos de la misión agustina en la Tierra Caliente de Michoacán (Tiripetío y Tacámbaro), y por lo tanto su administración escapaba por momentos de un adecuado control por parte de la orden; segunda, que en general seguían siendo pocos los frailes que administraban la región y a veces un religioso tenía que encargarse de hacer todas las visitas; y tercera, que siendo pocos los ministros, era necesario distribuirlos en la zona donde dieran más fruto, con menos peligro para su vida y la observancia de la regla, y con más esperanza de éxito de la misión.” LEÓN ALANÍS, *Los orígenes del clero*, p. 79.

fatigas apostólicas y de ímprobos trabajos materiales, no pudo resistir el ímpetu de una fiebre maligna que le atacó en el convento de Charo, la noche misma de su primera jornada de caminante”.⁷⁵ Por el contrario, los materiales eran desplazados en recuas desde la ciudad de México, “[De Chávez] enviaba a México la recua desde Yuririapúndaro por lo necesario, llamaba a los religiosos que le dijese que había menester cada uno de libros, papel, [...] y otras cosas frailesas, y lo encargaba todo; cuando regresaba la recua, decían: ya viene la flota...”⁷⁶ La corona apoyó esta transportación por medio de animales, como lo mencionan dos reales cédulas de 1548, enviadas a los oficiales de la Nueva España. En ellas “se ordena que se les provean de cabalgaduras que ayudaran a estos frailes [agustinos] a cargar sus libros y ropas hasta llegar a la ciudad de México”.⁷⁷ Es necesario aclarar que la disponibilidad real sólo abarcaba del desembarco en Veracruz hasta la ciudad de México.

LA RED SE CONSOLIDA EN PARTES

Durante los primeros 50 años de la Colonia, el centro de los caminos en la provincia fue la zona lacustre, con una red caminera se extendió y se amplió entre poblaciones de origen prehispánico: “El 30 de julio de 1535, la segunda audiencia señaló los siguientes mojones para el obispado de Michoacán: el punto de partida era la ciudad de Tzintzuntzan y de allí Tximaroa a 15 leguas, Maravatío a 15, Yuriria a 12, Puruándiro a 8, Azanza a 8, Tlazazalca a 10, Jacona a 15, Peribán a 15, Tacícuaró a 15, Huacana a 15, Tuzantla a 18...”⁷⁸ Los caminos más transitados eran los que unían a los pueblos en las riberas del lago de Pátzcuaro y sus alrededores, debido a su población numerosa y su situación política y administrativa de capital. Pero al alejarse de esta zona medular hacia otros lugares, como La Hua-

⁷⁵ NAVARRETE, Nicolás, *Historia de la provincia agustiniana de San Nicolás de Tolentino de Michoacán*, México, Porrúa, 2001, t. 1, p. 201.

⁷⁶ NAVARRETE, *Historia de la provincia agustiniana*, pp. 199-200.

⁷⁷ BECERRIL, *Catálogo de documentos*, [doc. 194], p. 65 y [doc. 199], p. 66.

⁷⁸ CERVANTES, Efrén, “Historia territorial del obispado de Michoacán”, en *Vasco de Quiroga y el obispado de Michoacán*, Morelia, Fimax Publicistas, 1986, p. 224.

cana, Peribán, Uruapan, Jacona o Turicato no había camino que pudiera ser transitado por carretas, aun los caballos tenían problemas para llegar a estos extremos del obispado.

En el valioso informe sobre minas de cobre hecho en 1533, don Vasco de Quiroga pidió información general sobre la situación de las varias minas de cobre que se encontraban entre Uruapan y La Huacana.⁷⁹ En su análisis se aclaran dos cosas: la primera, que después de una década de colonización, no había caminos carreteros en Michoacán, situación que consideramos muy importante, puesto que hace evidente que la comunicación se hacía en animales o a pie; y la segunda, el interés de reformar la situación de los caminos integrándolos al centro del virreinato. La intención era hacer llegar carretas a las zonas donde se habían localizado algunas minas de cobre y de esta manera usufructuarlas, pero utilizando la transportación a la manera europea, lo cual implicaba necesariamente una transformación de las vías de comunicación.

Toda esta información fue recabada por encomenderos de diferentes lugares y pobladores de la zona que recibieron juramento en forma de derecho. De los datos que dan estos informantes continuaremos con los que consideramos más esclarecedores de la situación caminera del lugar y momento que estudiamos.

Comenzaremos por la capital, el alguacil de la ciudad de Uichichila (Tzintzuntzan). Suero Esturiano indicó que: “aderezandose el camino, podrán ir carretas desde la ciudad de México a esta ciudad, y de aquí al pueblo de Cayzedo que se llama Tepeguacán, aderezando el camino, y que desde esta ciudad al pueblo de Tacámbaro podrán ir así mismo carretas y al pueblo de Uruapa, que está encomendado en Diego Rodríguez de Valladolid, aderezando el camino, y que al pueblo de Uruapa, que está encomendado a Francisco de Villegas podrán ir carretas aderezándose el camino...” [sic]⁸⁰ Según este testigo, enderezando el camino se podía ir a todas partes, lo cual no negamos, pero es pertinente considerar que eso habría implicado mucha fuerza de trabajo indígena, que en proporción importante estaba ocupada en las minas. En todo caso, las acciones del

⁷⁹ WARREN, *Minas de cobre*.

⁸⁰ WARREN, *Minas de cobre*, p. 45.

gobierno armonizaron con el desarrollo económico colonial. En 1550, el virrey don Antonio de Mendoza mandó hacer un camino desde la ciudad de Mechoacán, Pátzcuaro en esos momentos, a las minas de Curucupa-seo.⁸¹ Las minas de la tierra caliente no fueron ampliamente generosas como las de Zacatecas y Guanajuato en la segunda mitad del siglo XVI, razón por la cual las vías de comunicación hacia el sur de Michoacán fueron desde entonces tan deficientes.

Otro elemento de reflexión a partir del informe de Vasco Quiroga es la propuesta es la exposición considerando la posibilidad de un camino a la ciudad de México, lo que nos indica que ya se estaba planteando la reestructuración de la red caminera prehispánica para transformarla en la nueva red colonial integradora, por donde las riquezas de las distintas zonas debían confluír hacia el centro del virreinato. Se inició así el amplio proceso centralista colonial, en que la reconfiguración de sus rutas camineras se realizaría cada vez más en función de factores exógenos y no de los endógenos. Tales serían las bases de la primigenia red caminera.

Continuando con el análisis del informe, Juan de Pantoja, encomendero de La Huacana, pensaba también en la posibilidad de incorporar carretas en la transportación del producto minero, pero con un mayor conocimiento de la región indicó:

[...] y que del pueblo de la Guacana que tiene encomendado este testigo que está doce o trece leguas de esta ciudad de Uichichila y que las diez son de razonable camino y que aderezándose podrán ir carretas y lo demás es muy dificultoso de peñas y sierras y que el pueblo de Cinagua está de esta ciudad diez y siete o diez y ocho leguas al parecer de este testigo y que no sabe de los sujetos que tiene y que está el dicho pueblo de la Guacana cinco leguas de él [...] y que Guayameo parte términos con él, y que a las demás partes donde ha oído decir que hay las minas de cobre no pueden llegar carretas por la mucha dificultad de la tierra de piedras y sierras y valles y malos pasos, porque este testigo ha andado lo ha visto así [*sic*]⁸²

⁸¹ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, pp. 46-47.

⁸² WARREN, *Minas de cobre*, p. 43.

Se advierte una opinión generalizada frente a la dificultad de meter carretas en ese agreste territorio, sin embargo creía en la posibilidad, que otros rechazaban completamente. Tal es el caso de Antonio de Oliver, encomendero de Turicato, quien se basó en su experiencia para indicar:

[...] que al dicho pueblo de Cinagua donde hay otras minas de cobre, no pueden ir carretas ni cree este testigo que puedan pasar de esta ciudad por ser tierra fragosa y áspera y que a caballo tienen arto trabajo; y que al pueblo de Guayameo, que está depositado en Gil González de Benavides, donde están las otras minas, no pueden ir carretas ser así mismo la tierra muy fragosa, ni pueden pasar de esta ciudad Uichichila a una parte de las dichas minas ni a la otra porque lo ha visto y ha andado por la asperidad de la tierra y fragosidad de ella [*sic*]⁸³

De igual manera, el encomendero de Tiripetío, Juan de Alvarado, recibió el pedimento de don Vasco e informó lo siguiente: “que ha oído decir [...] que al pueblo de la Guacana no podrán ir carretas ni a Turicato, aunque se trabaje mucho por aderezar el camino y que desde la ciudad de México a esta ciudad [Tzintzuntzan] ha oído decir [...] que podrán venir carretas, aderezándose algunos pasos...”⁸⁴

Las opiniones variaban, pero lo que es evidente es la falta de caminos carreteros que comunicaran a la parte central del obispado con sus diferentes regiones, sobre todo hacia tierra caliente. El interés por esta zona en realidad fue efímero, ya que “hacia 1536 las minas fueron prácticamente abandonadas lo mismo que la región. El clima insano y la topografía accidentada no hicieron de la tierra caliente el lugar predilecto de los españoles...”⁸⁵ Sólo algunas minas quedaron activas, como la mencionada de Curucupaseo y eso fue suficiente para activar la atención del Estado. Otro aspecto determinante del abandono de esa región fue el descubrimiento de las minas de Zacatecas y Guanajuato en la segunda mitad del siglo XVI. Éstas acapararon la atención de todo el virreinato, a la vez que reorientaron la producción agrícola de Michoacán y de su fuerza de trabajo.

⁸³ WARREN, *Minas de cobre*, p. 40.

⁸⁴ WARREN, *Minas de cobre*, p. 46.

⁸⁵ ESPEJEL, *Caminos de Michoacán*, p. 47.

GEOPOLÍTICA COLONIAL Y CAMINOS

Es de suma importancia mencionar que la cabecera episcopal fue cambiada de Tzintzuntzan a Pátzcuaro en 1538, lo cual nos hace suponer que el tránsito entre estas ciudades fue denso a lo largo del siglo XVI. Pero dicho cambio también resulta importante porque desde Pátzcuaro se habilitaban más fácilmente las rutas hacia tierra caliente y sus minas, así como la comunicación con occidente por la sierra tarasca. Este cambio fue sin duda un evento que obedeció al contexto de lucha de intereses y de poder entre los cleros y entre el clero secular y las autoridades virreinales.⁸⁶ Aunque también tuvo repercusiones en la reubicación del mapa caminero de Michoacán y se alineó más con los nuevos intereses económicos coloniales. En este sentido, el mapa hecho por fray Pablo Beaumont en su *Crónica de Michoacán* es esclarecedor de la situación caminera en las riveras del lago de Pátzcuaro en esos momentos; aunque fue hecho mucho tiempo después, sí deja en claro las prioridades camineras entre las poblaciones del entonces centro político y eclesiástico de la provincia.

En este mapa se representa el traslado de la campana de Tzintzuntzan a Pátzcuaro, donde por supuesto se representa de manera central el camino entre estas dos poblaciones, que pasaba por un lado del cerro (donde se encuentran las yácatas) y bordea el lago en su parte sudeste para llegar a Pátzcuaro por el occidente.

Las autoridades pronto intervinieron en la reconformación de la red caminera acercándola a los patrones europeos y con una visión centralista e integradora. Su intervención en la creación de caminos fue una respuesta operativa a necesidades concretas y una de ellas era la comunicación entre el centro del virreinato y Michoacán. El virrey Antonio de Mendoza en 1539 mandó mejorar el camino que corría de Zinapécuaro a Tzintzuntzan, aunque la mano de obra estaría a cargo, por supuesto, de las comunidades indígenas:

[...] por el presente os mando que tengáis cargo de entender en el hacer el dicho camino a cada uno de los pueblos de Chicandiro, Guango, Guaniqueo, Jaso,

⁸⁶ LEÓN ALANÍS, *Los orígenes del clero*.

Temendo, Capuli, Guanajo, Turicato, Tiripitio, Pazquaro y la dicha Ciudad de Chichila que están comarcanos los indios que a vos os pareciere, según su posibilidad y calidades, hasta tanto que el dicho camino se acabe y aderece: y mando a todos los corregidores y personas que los tuvieren encomendados y a los caciques y gobernadores y principales de ellos, que os den y hagan dar luego sin poner en ello impedimento alguno, los indios que así les repartiéredes y los cuales hagáis todo buen tratamiento; y os mando que hasta que el dicho camino se halle en obra, tengáis especial cuidado y que en ellos os den y hagan dar todo el favor y ayuda que vos pudiéredes y menester hubiéredes, so las penas que de mi parte les pusiéredes [sic]⁸⁷

Otra intervención del virreinato en la creación de caminos es la firmada por su representante, don Antonio de Mendoza:

[...] conviene y es necesario abrirse y aderezarse el camino que va de Curucupaceo a la Ciudad de Mechoacán. Por ende yo mando que juntamente con el maestre Luzero, persona que entiende lo susodicho, está señalado para que de la industria por las partes y lugares que con menos trabajo de los indios y más provechoso, entendiesen hacer, abrir y aderezar el dicho camino [sic]⁸⁸

Esta ordenanza es de fundamental importancia pues tiene que ver directamente con la creación de un camino en función de la explotación minera en Tierra Caliente. El virreinato puso toda su atención en mejorar un camino con rumbo a un foco de interés económico. Este camino se terminó prácticamente a lo largo de un año, en 1551, “estando la mayor parte del dicho camino abierto y aderezado, para lo fenecer y acabar...” [sic]⁸⁹ El virrey don Luis de Velasco ordenaba así el cumplimiento cabal de la orden de su antecesor, De Mendoza. Asimismo, por petición de los indios de Pátzcuaro, mandó al alcalde mayor de la ciudad y provincia de *Mechoacán* valorara la posibilidad de que se “haga un puente de piedra en el camino que sale de dicho pueblo para la ciudad de México”.⁹⁰ Para

⁸⁷ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 517.

⁸⁸ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, pp. 46-47.

⁸⁹ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, pp. 46-47.

⁹⁰ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 65.

el año siguiente ordenaría la construcción de dos puentes de calicanto en la ciudad.⁹¹

Aquí se mencionan algunas acciones registradas del Estado virreinal en favor de la creación de caminos, sin embargo sostenemos que las acciones de apertura o mejora de caminos fueron más allá de las acciones oficiales. A través de empresas particulares que implicaban el trabajo de gran cantidad de indígenas. De todo esto nos llega información referencial más que oficial, como la contenida en la *Relación Sumaria* del licenciado Lebrón de Quiñones.⁹²

Podemos concluir que la inicial red caminera colonial en Michoacán, cuyos orígenes encontramos en las rutas prehispánicas, se reconfiguró, en gran medida, por la incidencia de tres activos de carácter social, político y económico: 1.- las prioridades económicas vinculadas principalmente a la minería; 2.- la conexión de los centros poblacionales más importantes, demandantes de mayores y más eficientes rutas de comunicación debido al proceso de urbanización colonial; 3.- la conexión con el centro y otras zonas de interés virreinal.

Al no conocer muchas intervenciones directas del virreinato en obras de realización o apertura de caminos, la poca información que nos ha llegado es significativa y nos esclarece la tendencia de que por lo menos los primeros 40 años de Colonia las obras estuvieron orientadas en tres sentidos: a) mejorar la comunicación en, desde y para la zona lacustre, continuando con una política de ampliación y mejora de vías, pero dentro (más o menos) de la estructura demográfica heredada del mundo indígena; b) consolidar las rutas de interés económico principalmente a las minas; c) conectar a Michoacán con el centro del virreinato consolidando una política integradora, centralista y de consolidación del poder colonial. Confirmando que las acciones concretas de creación de caminos coinciden con los activos socio-históricos en este trabajo analizados.

⁹¹ PAREDES MARTÍNEZ, *Y por mi visto*, p. 89.

⁹² LEBRÓN DE QUIÑONES, LORENZO, *Relación sumaria que hizo en la Nueva España el licenciado Lebrón de Quiñones a doscientos pueblos: trae descripción de ellos. Sus usos y costumbres: fecha en Taximaroa, a 10 de septiembre de 1554*, Colima, Gobierno del Estado de Colima, 1988.

En la segunda mitad del siglo XVI, los centros mineros de Zacatecas, Pachuca y Guanajuato, imantaron la atención de muchos españoles y Michoacán se convirtió en abastecedor de esos centros mineros, principalmente de productos agrícolas, con lo cual la región que ocupó el antiguo reino tarasco dio un paso más en su incorporación al sistema económico del Imperio español.

Con paso lento pero seguro se empieza a gestar el cambio geopolítico colonial, los centros de atracción poblacional empezaban a cambiar y apuntaban hacia la ciudad de México, al occidente y al norte; en esos momentos se vivía un proceso lento de sustitución de la transportación indígena, la introducción de la transportación europea empezaba a cobrar importancia y con ello las vías de comunicación se fueron ampliando y modernizando. La segunda mitad del siglo XVI planteará nuevos focos de atención caminero, vinculados a la reorientación económica del virreinato y al papel de Michoacán en ese concierto, así mismo, se generarán nuevos fenómenos sociales alrededor del camino y los medios de transporte, como la propagación de mesones, la introducción cada vez más generalizada del uso de la carreta, la introducción paulatina del uso del caballo dentro de las sociedades indígenas, entre otros fenómenos sociales, económicos y políticos. La consolidación total de la red caminera colonial en Michoacán se hizo durante la segunda mitad del siglo XVI pero sería inexplicable sin la primigenia conformación de los primeros 40 años de colonia.

Fecha de recepción: 28 de octubre de 2013

Fecha de aprobación: 10 de abril de 2014

