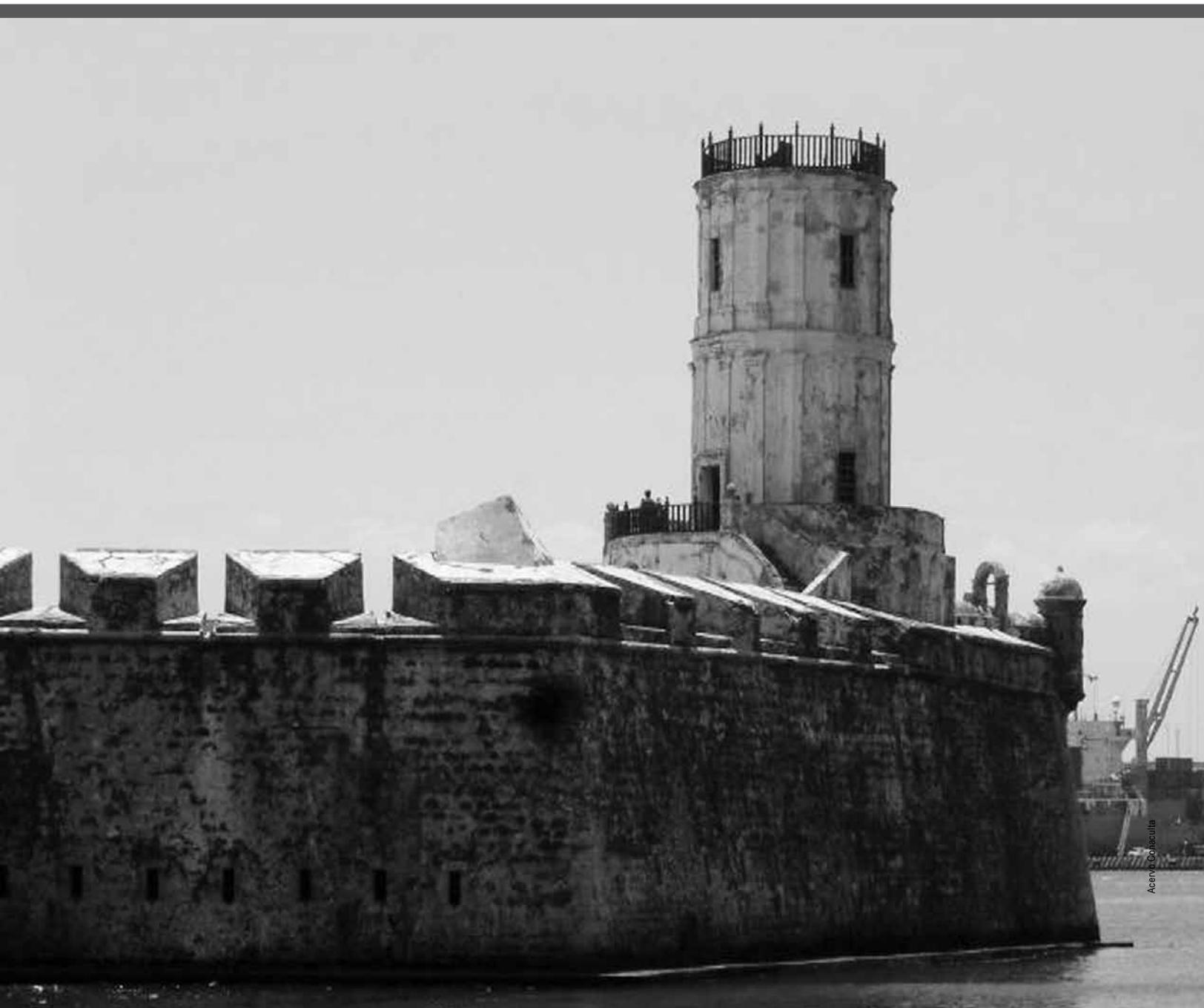


CAMINO REAL DE VERACRUZ-MÉXICO POR LAS VEREDAS DE LA HISTORIA

FRANCISCO MUÑOZ ESPEJO



Francisco Muñoz Espejo, arquitecto restaurador, es coordinador del Comité de Fortificaciones y Patrimonio Militar e Itinerarios Culturales del ICOMOS mexicano.

Una de las primeras reuniones que abordaron el tema de rutas culturales fue el XVII Simposium Internacional de Conservación del Patrimonio Monumental que se efectuó con el tema Los Itinerarios como Rutas Culturales, organizado por la delegación mexicana de ICOMOS, el gobierno del estado de Veracruz y los municipios de Veracruz y Boca del Río, con sede en la ciudad de Veracruz en 1996.

Esta reunión fue fundamental para definir y darle la bienvenida a esta poco comprendida –hasta ese momento– categoría de patrimonio, en la que se dieron cita diversos investigadores que habían definido el campo de estudio de un conjunto de monumentos históricos sobre una misma trayectoria.

Por supuesto, la reunión fue importante porque además de abrir la posibilidad de conocer proyectos de una categoría poco valorada, dio pie a que se empezaron a definir y diferenciar los conceptos de trayectoria histórica, secciones de caminos históricos, y rutas e itinerarios culturales. Se consideró tan compleja esta diferenciación de términos que se convocó a continuar la reunión con el mismo tema el siguiente año. Las dos reuniones dejaron expuesta la necesidad de profundizar la definición de los itinerarios culturales que se ha ido depurando en las siguientes reuniones internacionales.

En esta primera reunión se presentaron desde el patrimonio cultural que representan las rutas del peregrinaje a la tumba del apóstol Santiago, en Compostela, hasta los trabajos de investigación del Camino Real de Tierra Adentro, las Rutas Fenicias en el Mediterráneo (por Joseph Phares), y las Rutas Prehispánicas (Carlos Navarrete).

Por nuestra parte presentamos El Destino de las Fortificaciones de México de los Caminos Comerciales en Nueva España. En nuestra conferencia identificamos y difundimos qué función cultural tenían las fortificaciones como las

de Campeche, Bacalar, Veracruz y Acapulco, así como el reconocimiento que estas estructuras tienen en el Itinerario Cultural Intercontinental que ocasionó el comercio español en sus colonias; tal reconocimiento fue resultado de un recorrido que realizamos durante 1994 y 1995 (de Veracruz a México vía Perote), para identificar estructuras, elementos tipológicos, sistemas constructivos y las redes de conexión entre los caminos y los puertos de la Nueva España.

La investigación de las fortificaciones de México había sido iniciada desde 1953 con la tesis doctoral del historiador José Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones de la Nueva España*. Pero en 1999 el Comité Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) del ICOMOS nos invitaría a vincular estas defensas que se construyeron en las terminales marítimas con estructuras patrimoniales de las rutas históricas.

La reunión del CIIC de ICOMOS en Ibiza en 1998 planteó la metodología para realizar los inventarios de estructuras relacionadas con los itinerarios, y en la reunión de Navarra (2001) se definieron los aspectos del patrimonio intangible relativos a los itinerarios culturales. Fue así como más de 50 miembros investigadores del CIIC iniciamos los proyectos de promoción e identificación de decenas de caminos históricos, itinerarios, sistemas de trayectorias, y rastros.¹

Para el Congreso Internacional del CIIC celebrado en Ferrol en 2004, contábamos ya con los catálogos y preinventarios de rutas y estructuras asociadas, publicados por el ICOMOS Internacional. Por México, quedó promocionado El Camino Real Intercontinental del Comercio Español a Colonias, así como el preinventario e identificación de secciones de caminos, rutas y puertos marítimos, gracias a los cuales la Nueva España funciona como enlace de los comercios de Europa y Asia, rutas y puertos trazados por el desarrollo económico y demográfico de las Indias, por la demanda de productos europeos junto con el comercio de extracción de las colonias.

Estas condiciones determinan en los siglos del XVI al XVIII un tráfico naval a escala transoceánica y este desarrollo territorial se realiza gracias a tres caminos importantes de Nueva España: el Camino Veracruz-México, el Camino México-Acapulco, Camino Real de la Plata a Tierra Adentro y tres secciones de las rutas navieras conectadas al virreinato (la Flota de Nueva España, la del Mar del Sur y la Carrera a Manila, que se realizaban a través de un sistema de flotas, compuesta por un convoy de 30 “galeones mercantes”, que incluía un

¹ Algunos de los caminos identificados en el mundo a raíz de tales trabajos son: El Camino Real de Tierra Adentro, Camino Real Intercontinental en el septentrión hispánico, Caminos reales virreinales interconectados a los sistemas defensivos de México, El Rastro Canadiense De Chilkoot, Fortificaciones de Grecia como estructuras de las rutas culturales, Gao cultura y trayectorias de vida; rutas culturales entre Oriente y Occidente, Inventario de fortificaciones en San Juan de Puerto Rico, Itinerario auxiliar entre Benin y las Américas, Itinerario Cultural de Togo al Brasil, Itinerarios culturales en Chipre, Itinerarios culturales en Malta, Itinerarios entre los puertos comerciales del Caribe y en el golfo de México, Ruta de Galeones, inventario de fortificaciones en Cartagena de Indias, Ruta del Cacao, Ruta Nómada de “trashumancia” pastoreo en la península ibérica, Rutas comerciales históricas de la caravana en Siria, Rutas culturales de Minan, Rutas culturales dentro de un impacto universal del contexto en Sri Lanka, Rutas culturales en África meridional; Monumentos y sitios del Caribe en el comercio trasatlántico del esclavo; Rutas culturales en Albania. Rutas culturales en Ecuador, Rutas culturales en el “Mezzogiorno” italiano, Rutas culturales en Europa del Sureste, Rutas culturales en Japón, Rutas culturales en la República Eslovaca; La ruta de los Vikingos, Rutas culturales en Nicaragua, El “Tránsito” ruta en Nicaragua, Rutas culturales en Rumania, Rutas de la aceituna en el área mediterránea, Rutas de la navegación del sistema de comunicación trasatlántica, Rutas del peregrinaje en Malta, Rutas históricas en el Oriente Medio, Indonesia y Europa, Rutas históricas en la República Checa, Sistema real de las trayectorias, La ruta de los incas en América, La fortaleza del Borbón y la fortaleza del San Carlos en Paraguay, y La Sección del Camino Veracruz-México vía Perote dentro del Camino Real Intercontinental.

buque de capitaneo de los galeones mercantes y cuatro buques de escolta que custodiaban el convoy).

LAS TRES PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES INTEROCEÁNICAS QUE CONECTABAN A LA NUEVA ESPAÑA

Flota de Nueva España

En su época fue marcada por la llamada Carrera de Indias, que se realizaba con un convoy de galeones comerciales dos veces por año, desde los puertos de Sevilla o Cádiz y Barrameda, partiendo a principios del verano con destino a la Nueva España, con terminal en los puertos de Veracruz (México), o Portobelo (Panamá), con el siguiente itinerario:

Itinerario 1 (1543-1567): de España a Dominicana, y a partir de ahí se divide en tres tramos con destino a dos terminales portuarias en el Caribe y golfo de México: Santo Domingo, Veracruz, Cartagena-Nombre de Dios.

Itinerario 2 (a partir de 1564): de España a las Antillas menores dividiéndose ahí en rutas receptoras.

- La Ruta Insular, que llegando a Dominicana distribuía el comercio en los puertos de Santo Domingo, Santiago de Cuba y Puerto Rico con terminal en el puerto de Veracruz.
- La de Tierra Firme, que tocaba las principales puertos de tierra continental de América del sur y central, iniciando su distribución comercial en Trinidad, Orllamar, Maracaibo, Santa Martha Colombia, Cartagena, Nombre de Dios, con terminal en Portobelo.

Itinerario de España a América

1. Barrameda-Islas Canarias: representaba el primer tramo de navegación en aguas continentales de la península ibérica a 250 leguas de distancia, en 12 días.
2. Canarias-Dominica: representaba el segundo tramo y más largo pues atravesaba el Océano Atlántico con 500 leguas en 25 días.
3. Dominica-Veracruz, representaba el recorrido por las aguas del Caribe y golfo de México, con escalas en los puertos de San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo y la bahía de Ocoa, Santiago de la Vega (Port Royal), Jamaica, y Santiago de Cuba; Trujillo, Honduras; Campeche, Yucatán, y puerto de Veracruz, recorriendo 750 leguas en 30 días.

Itinerario de América a España

1. Veracruz-Habana.
2. Habana-Islas Azores: mil leguas en 30 días.
3. Islas Azores-San Lucar de Barrameda: 300 leguas en 15 días.
4. San Lucar de Barrameda-Sevilla: 15 leguas en 8 días.

Flota del Mar del Sur

La flota del Mar del Sur, custodiada en su trayecto naviero por la “armada del mar del sur”, iniciaba desde los puertos de Nueva Granada en el mar de las Antillas menores y atravesaba el Istmo de Panamá por los caminos entre los puertos de Portobelo (en el Caribe) y Panamá (en el Pacífico), continuaba su trayectoria por el Océano Pacífico, con destino a los principales puertos del virreinato del Perú y la audiencia de Chile, con inicio en el mes de agosto.

Itinerario de España a Sudamérica

1. Santo Domingo-Cartagena de Indias: 765 leguas en 43 días.
2. Cartagena de Indias-Portobelo: 400 leguas en 15 días.
3. Portobelo- Panamá, atravesando por tierra el istmo de Panamá en 4 días.
4. Panamá-Callao, puerto del virreinato del Perú, 20 días.
5. Callao-Valparaíso, puerto de Chile.

Itinerario de Sudamérica a España

1. Valparaíso-Arica, Arica-Callao, Callao-Trujillo y Paita, Paita-Panamá, Panamá-Portobelo, Portobelo-Habana, Habana-San Lucar de Barrameda.

Flota a Manila

Esta trayectoria se realizaba con un sistema de galeones a Manila llamada en su tiempo “Carrera a Manila” durante los años de 1565 a 1821; partía del puerto de Acapulco en la costa del Pacífico de Nueva España entre los meses de febrero y abril, durando 2 meses su trayectoria con destino a las islas Filipinas (llamadas así en honor al rey español Felipe II).

Itinerarios de América a Asia

1. Acapulco-San Blas (o Nayarit en caso de reparación)-Islas Marianas.
2. Islas Marianas-Manila y Cavide.

Itinerarios de Asia a América

1. Manila-Bahía de San Francisco, en California.
2. San Francisco-Acapulco

LOS TRES PRINCIPALES CAMINOS DE NUEVA ESPAÑA

Los caminos son de los legados más importantes que aportó el virreinato de Nueva España, muchos de ellos enlazaron y abrieron brecha a territorios no explorados o no conectados para comunicar centros comerciales, administrativos o políticos del virreinato a partir a poblaciones o villas. De ellos destacan, en cuanto al patrimonio construido, la Ciudad de México como nodo de la mayoría de los caminos (de las dos terminales del comercio intercontinental y de la ruta minera a las provincias lejanas).

1. El Camino Veracruz-México, vía Córdoba o Perote, se identificaba en su momento como el Camino de las Ventas, ya que era el camino de llegada de viajeros, virreyes, comercio exterior, correo y de toda la influencia cultural europea; duraba el trayecto 22 días recorriendo aproximadamente 412 km.
2. El Camino de México-Taxco-Acapulco, duraba 20 días recorriendo aproximadamente un trayecto de 408 km; estaba basado en el intercambio comercial con Asia.
3. Camino Real de Tierra Adentro, que recorría mil 600 kilómetros, de los cuales mil 200 están trazados dentro del territorio de los Estados Unidos Mexicanos y los restantes rebasan nuestra frontera hasta Santa Fe, con duración de seis meses de trayecto, con ventas y hosterías en los poblados o haciendas que brindaban hospedaje y servicios. El principal fundamento era el intercambio y comercio de la plata desde los principales centros mineros del Norte, enlazando: México-Querétaro, Querétaro-Zacatecas, Zacatecas-Durango, Durango-Chihuahua, Chihuahua-El Paso del Norte, El Paso del Norte-Santa Fe de Nuevo México. Actualmente la ruta se distingue por el patrimonio cultural que dejó la ruta de la Plata, compuesto por el patrimonio minero, monumental y urbano.

REFERENCIA HISTÓRICA DEL CAMINO VERACRUZ-MÉXICO

Los primeros en trazar los caminos a México-Tenochtitlan fueron las culturas de las provincias tributarias del golfo de México, representadas en los códices por el “Tameme”, cargador que a costas llevaba costales de fibras naturales para las cargas comerciales o mensajería. Existen varios documentos que dibujan los *Tlamama* (plural de Tameme en náhuatl), como los lienzos de Tlaxcala representados por Fardo a cuesta y bastón. Estas rutas eran reconocidas por las

culturas del golfo y serán en los siguientes años las bases de los caminos en la época virreinal.

La Conquista

Camino Puerto San Juan de Ulúa-Villa Rica: el primer punto del camino Veracruz-México fue el Puerto de San Juan de Ulúa vía Villa Rica-Xalapa y sería la ruta trazada por las alianzas políticas y administrativas de Hernán Cortés con los pueblos mexicanos.

Camino Veracruz (La Antigua)-México vía Puebla: el primer camino funcionó como el sendero más eficaz hasta la fundación de Puebla en 1531. La mayor dificultad de ese sendero fue atravesar la Sierra Madre Occidental. Sin embargo, Hernán Cortés mandaría reformar y construir el camino Veracruz-México.

El Virreinato

Siglo XVI y XVII: los esfuerzos para mejorar, reformar y convertir el camino en “carretera” se inicia desde la gestión de los proyectos de 1562 a 1566, durante el periodo del segundo virrey de la Nueva España, don Diego de Velázquez; para ese momento existían ya dos caminos Veracruz-México: el Camino de los Ángeles que contenía más poblaciones en su curso a la ciudad de Puebla, y el de Las Ventas (o Camino de Carros vía Perote). Ambos bordeaban paralelamente la meseta central y se unían pasando Puebla rumbo a México.

Con el traslado de la ciudad de Veracruz de La Antigua junto al río Huiztilapan al este de la costa del golfo de México, frente a la isla de San Juan de Ulúa, en 1600 se ocupa un viejo ramal de vía Puebla que funcionaba de forma local y que pasaba por la ciudad de Orizaba dentro de la provincia de Veracruz. Este camino originalmente fue de trazo prehispánico, y aunque es un camino de altitud extrema en poca distancia, y exceso de ríos, fue necesario poblar ciudades y villas, ya que fue refugio de esclavos (negros cimarrones), quienes se habían fugado y se rebelaban en esta región, por lo que el virrey Diego Fernández de Córdoba funda la ciudad de Córdoba en 1618.

Siglo XVIII: Durante este siglo el camino contó con diversos reconocimientos para lograr y planear una trayectoria más rápida y menos costosa en su construcción o reparación: el principal obstáculo del camino a México fue atravesar los volcanes Citlaltépetl, Matlalcuéye, Nauhcampatépetl y el Iztaccíhuatl y el Popocatépetl.

Para la segunda mitad del siglo XVIII, el camino Veracruz-México cubría otro interés además del comercial. Ahora debía ser estratégico, pues existía un agudo conflicto entre España e Inglaterra, que hizo poner especial atención al puerto de Veracruz pues era el más susceptible de ser atacado por la armada invencible de Inglaterra por su cercanía a la capital del virreinato. Así lo plantea la descripción solicitada por el virrey Francisco Croix en 1769 al ingeniero Manuel de Santiesteban, quien describe el mal estado del tramo Veracruz-Perote con 32 leguas de distancia y exacto determina que Perote es el mejor paraje para fortificar el camino para asistir al puerto de Veracruz y a la Ciudad de México en posibles ataques del enemigo.

Otro reconocimiento del camino lo realizó el ingeniero García Panes como capitán del real cuerpo de artillería, comandante de la Nueva España: como voluntario y comisionado por órdenes del virrey Matías de Gálvez, realizó el recorrido durante ocho meses con el objetivo de identificar cómo se encontraba el camino de Veracruz a México. Opina que se deben realizar arreglos y estructura de puentes y calzada en la *Descripción de los caminos que desde la Plaza de Veracruz que se divide a México por diferentes rumbos, los Ramales de caminos que se proponen por más rectos y cómodos y Cálculos prudentiales de costos y demás noticias interesantes*; incluye en el manuscrito una amplia representación de 20 planos con alzados y perfiles del camino a México que comprende “ranchos, ventas o garitas, parajes y haciendas”, así como puentes existentes y propuestos sobre cañadas, ríos y arroyos, y un cálculo de la distancia entre poblados, costos de remodelación y abastecimiento de agua. Consideramos que este documento es el más importante y completo realizado en México, por el aporte de datos geográficos y territoriales del Camino Real Veracruz-México.

Una de las obras más destacadas del proyecto de reforma del camino a México es quizás el puente que atraviesa el río la Jamada. El Puente del Rey, hoy identificado en el mapa carretero como Puente Nacional, es un conjunto de obras que fue realizado antes de hacer un minucioso estudio sobre el tiempo que se hacía por diferentes rutas a México. Una carta del segundo Conde de Revillagigedo revela que existía el proyecto de hacer que el camino de Veracruz a México vía Xalapa fuese de ocho días, (y no de 22 en días soleados ó 35, en días lluviosos), con una distancia definida de 80 leguas.

Los retardos en el camino afectaban el comercio por el costo de carga diaria, sobre todo estimando que se realizaban 60 mil cargas al año para el siglo XVIII.

A consecuencia del alto costo del comercio de importación/exportación, el ingeniero García Conde recorre tres caminos para hacer una estimación de la mejor ruta comercial y concluye que a pesar de que disminuía el número de leguas de recorrido, otros caminos estaban dotados de mejor infraestructura y servicios para los comerciantes. Considera las siguientes rutas del tramo Veracruz-México, con distancias en leguas de 4.19km y varas de 0.835 metros:

1. 89 leguas y 2,098 varas castellanas de distancia en el Camino Real de México-Veracruz, vía: Veracruz, Antigua, Jalapa, Perote, Huamantla, Apizaco, Calpulalpan, Totolcingo, y entrada a México por la calzada de Guadalupe.
2. 83 leguas y 2,512 varas castellanas de distancia en el Camino de Veracruz a México vía: Veracruz, Jamapa, Esferilla, La Laja, Cotaxtla, San Juan de la Punta, San Lorenzo, Córdoba, Orizaba, los Reyes hasta México.
3. 79 leguas de distancia del Camino de Veracruz a México vía: Veracruz-Paso del Licenciado en Jamapa, serranía de la defensa, villa de Córdoba, y hasta México.

Obras del siglo XIX

Con la creación del Ministerio de Fomento en 1853 se inició una nueva forma de ejecutar obras públicas. A través del decreto del 20 de junio se dispuso que las obras de caminos se realizaran con fondos públicos y para 1861 se redactó el primer reglamento para los ingenieros adscritos a la Dirección de Caminos. Ya para 1855 las funciones relativas al ramo de Puentes le fueron encomendadas al Ministerio de Fomento y para 1866 fue establecida la Dirección General de Caminos y Puentes.

Las obras en el camino Veracruz-Perote se iniciaron desde 1903, proyectadas por el ingeniero Diego García Conde, quien integra elementos de gran beneficio al fácil tránsito y rápido recorrido, e incide en los obstáculos geográficos, en los que construye alcantarillas como la de Conejos, terraplenes, empedrados y, para salvar el paso de los ríos, puentes como el Puente del Rey, Paso de Ovejas, Paso San Juan, Puente Julia y Plan del Río. A la mitad de la segunda década, el camino a Veracruz-México se definió como una “Trocha” (línea defensiva), en la que se integraron las más importantes obras con calzadas, rampas, puentes, postas, ventas, estancias, cuarteles, casamatas, fortines y baterías, tal como se puede leer en los vestigios arquitectónicos del siglo XVI al XIX.

A continuación describiremos el patrimonio construido de estas dos secciones del Camino Real de Veracruz a México, dentro del territorio estatal de Veracruz.

LOCALIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE ESTRUCTURAS PATRIMONIALES

En el camino de Veracruz a México se pueden definir dos rutas: el camino por Xalapa fue utilizado para el tráfico comercial y pasaje, ya que en la ciudad de Xalapa se detonó una feria comercial destacada en la región; el camino por Córdoba y Orizaba se construyó para suministrar a la capital de productos locales como algodón, tabaco, café y caña de azúcar.

Las dos rutas cubrían una importante labor en el desarrollo de Nueva España y se conectaban a las rutas de la Plata y del comercio de Asia, entre otras rutas.

El camino por Xalapa

Inicia desde Veracruz, sigue el rumbo de las Bajadas, Las Lomas, Tejería, Paso de San Juan, Paso del Real, Tierra Colorada, El Hatito, Tolóme, Paso de Ovejas, Conejos, La Ventilla (Puente Nacional), Tamarindo, Rinconada, Palo Gacho, Plan del Río, Cerro Gordo, Corral Falso, Dos Ríos, El Lencero, Las Trancas y Xalapa. De ahí el camino continúa a Perote.

Las estructuras que dan punto inicial al Camino Real Veracruz-México, están dentro de la fortaleza de San Juan de Ulúa, localizada sobre la isla del mismo nombre. Dentro de las paredes de esta fortaleza están las obras portuarias construidas y dirigidas por el coronel Cristóbal de Eraso entre los años de 1560 y 1580. El puerto de San Juan de Ulúa constaba de un muro de mampostería construido en coral que servía para la descarga de los galeones, una Torre Vieja y un baluarte que flanqueaban a la muralla portuaria para su custodia, y diversas estructuras de madera construidas sobre el resto de la isla en la que se alojaban la alcaldía, la iglesia, la casa de los marinos de los galeones comerciales, y amplias galerías donde habitaban los esclavos que desempeñaban los trabajos de descarga y estivación de la mercancía para su envío a tierra firme.

El puerto funcionó desde 1570 hasta 1685 en que la fortaleza se construyó con las mismas estructuras y fue el puerto oficial de la flota comercial de las Indias, como puerto terminal de la travesía transoceánica del sistema de galeones comerciales.

La aduana del puerto de San Juan de Ulúa se localizaba en donde se trasladaron la ciudad y puerto de Veracruz, y esto hizo modificar el rumbo del Camino Real Veracruz-México.

Con la construcción de la fortaleza en la Isla de San Juan de Ulúa se planea la construcción de un puerto en costa la de la ciudad de Nueva Veracruz, que consiste en un muelle de mampostería diseñado por el ingeniero Jaime Frank para la descarga del comercio, que fue la estructura portuaria más importante de la Nueva España, y aparece dibujado por el ingeniero y por una cantidad de viajeros que retratan el dinamismo portuario del siglo XVIII y XIX. Las estructuras que conformaban el puerto de Veracruz constaban de Muelle, Aduana Marítima y Plaza Portuaria de desembarco y entrega. De ese periodo son gran parte de las estructuras rellenas por las obras de ampliación portuaria construidas por Pearson and Son Company, concluidas en 1902. Dentro del actual edificio de la Aduana Marítima porfiriana se encuentran adosadas la antigua Puerta de Mar y las estructuras colaterales de La Aduana del siglo XVII, el espacio de La Plaza Portuaria, donde se realizaba la carga del comercio a las recuas de mulas, carretas y diligencias para realizar el viaje a la capital, es actualmente la Plaza de la República que aún funciona como espacio público abierto.

El camino a México realmente iniciaba saliendo por la Puerta a México de la ciudad amurallada de Veracruz tomando el curso de la playa, y el primer obstáculo que cruzaba era el Río Medio, salvado gracias al Puente de Veracruz. Es una estructura construida en mampostería de coral, de dos arcos con platabanda de ladrillos y un barandal de mampostería con ojivas ovaladas. Actualmente el pequeño puente continúa dando servicio y se encuentra en proceso de deterioro.

Las primeras ventas se localizaban cuando se atravesaba el Río Atliyac, por lo que se construyó el Puente de Paso de Ovejas; consistió en una estructura de cuatro arcos con pilares de gran altura. Actualmente sólo se conservan sus columnas y arranques y durante algún tiempo se instalaron allí las vías del tren. Más adelante se encuentra un conjunto de vestigios y estructuras del Camino Real, entre el tramo de Conejos y Tamarindo, que nos proporcionan una idea clara de la estructura constructiva de las calzadas protegidas con muros, para evitar un asalto.

Uno de los principales obstáculos en esta región del camino fue el ancho río La Antigua, o río Huitzilapan, donde se ubicaba la segunda sede de la ciudad de Veracruz. Para llegar a la Antigua Veracruz, se atravesaba en pangas y barcas, pero una vez que Veracruz se traslada a la costa frontal de la isla de San Juan

de Ulúa, para el siglo XVIII el ingeniero Diego García Panes localiza el sitio más estrecho del río en la zona llamada la Ventanilla y es ahí donde construye el más largo e imponente puente construido en el virreinato, el Puente del Rey, que atraviesa el río con siete arcos. El nivel actual de los vehículos se ha elevado a la altura máxima de los barandales de protección del puente. Contaba con aspilleras para defensa, actualmente tapiadas. Las pilastras cuentan con contrafuertes para cortar la corriente del agua; el conjunto del patrimonio cultural del sitio se completa con las fortificaciones defensivas construidas en dos montículos laterales del puente la *Atalaya de la Concepción y el Fortín de Fernando VII*, construidas en 1815 por el general Fernando Miyares y Mancebo. Este conjunto es uno de los paisajes históricos más identificados y dibujados por los viajeros como Vormser (1843) y Mauricio Rugendas.

Continúa el poblado de Rinconada, y luego la villa donde se encontraban las ventas de Plan del Río, para hospedar a los viajeros y el descanso de los caballos. La Venta se fundó de 1525 a 1530, en medio del cruce de dos ríos y, para darle continuidad al camino, el ingeniero García Conde edifica Los Puentes de Plan del Río en el siglo XVIII, que funcionan a la fecha como parte de la autopista a la ciudad de Xalapa. Contamos con una litografía de Thomas Daniel Egerton pintada en 1839, “La marcha de la Conducta”, que describe el paisaje conformado por la villa, la antigua capilla procesional, uno de sus puentes y sobre éste el paso de una guarnición militar mexicana; lo completa la loma del fondo en la que en 1816 el general Miyares edificó el Fortín Órdenes Militares.

Continúa la venta de El Lencero fundada desde 1525 como hostería por Hernán Cortés, que funcionó como venta y estancia de ganado y caballería para viajeros hasta 1560. Para 1842, ya como hacienda, lo adquiere el general Antonio López de Santa Anna y actualmente la hacienda funciona como un museo de sitio.

Xalapa se funda como villa de paso y cobra esplendor por su feria comercial de importancia regional. En esta ciudad destaca el Puente de Xalitic en el siglo XIX, que da paso para llegar a las ventas de Banderilla, fundada desde 1534 como propiedad de Juan Sedeño, conocida después como la “Venta Sedeño” (posteriormente, como “Venta Banderilla”, perteneció a los nativos de Xilotepec). Para 1700 la villa es utilizada como paraje de descanso de viajeros.

Continuaba La Venta de Cáceres donde se localiza la actual ciudad de Perote. En este sitio quedan en pie las ventas y otras estructuras de la estancia de viaje-

ros. Como paisaje histórico está el volcán de Perote, actual parque nacional. La ciudad de Perote se encuentra en la llanura del sitio y adjunto al Camino Real a México, está la Fortaleza de San Carlos, proyectada para cubrir de artillería y defender a Veracruz y México, que es abaluartada y fue condruída entre 1770 y 1775, por los ingenieros Miguel del Corral y Manuel de Santiesteban. Junto con el puente y dos almacenes de pólvora, las estructuras militares de Perote constituyen un ejemplo excepcional de conservación en conjunto con el camino militar a México que fue la vía de influencia cultural de Europa.

El Camino a México por Córdoba

El Camino a México vía Córdoba estaba definido, a diferencia del Camino por Xalapa (comercial y de viajeros), como un camino de distribución de productos de gran importancia para el virreinato. Inicia con la fundación de la villa de Córdoba, que poblaría parajes deshabitados y ocupados por una colonia de esclavos negros cimarrones; durante el siglo XVII se conforman pequeñas villas y para el siglo XIX la ruta por Córdoba contaba con estructuras de caminos y puentes defendida por torres y fortines. La ruta iniciaba desde el puerto de Veracruz, pasando por las poblaciones o ventas de Mata Loma, Purga, Soledad, Camarón, Paso del Macho, Atoyac, Córdoba, Fortín y Orizaba.

Saliendo de Veracruz la primera venta era la de Las Bajadas, fundada desde el siglo XVII; continuaba el camino por la villa de Purga y luego la villa de Soledad, dos ciudades que en 1863 contaron con un reconocimiento nacional por su defensa frente a las tropas de la legión extranjera, donde se realizó el Pacto de Soledad por el licenciado Manuel Doblado, y la batalla ganada por México a las fuerzas de Napoleón III. En Purga se encuentra el mausoleo de las víctimas de esa batalla perdida por Francia y en el poblado de Soledad los restos del Fortín de Soledad de ladrillo de Barro cocido, una Garita de Soledad para la vigilancia de la revista a los viajeros y el Puente del río Jamapa construido de acero en 1964 para atravesar el cañón formado por el río.

Continuando hacia Córdoba se instala un destacamento militar entre 1836-1837. En un periodo posterior se construyó el Puente del Río Paso del Macho, y el Fortín de Paso del Macho construido entre 1884 y 1886 con mampostería de piedra caliza, en tres niveles, de planta octagonal, con aspilleras abocinadas en los muros y parapetos en la cubierta. Una excelente litografía nos describe las ocupaciones del primer regimiento de legión extranjera, las trin-

cheras alrededor, así como el puente construido y tan sólo algunas casas, pues la villa Paso del Macho se fundó en 1889.

En la ciudad de Orizaba, fundada en 1535 y considerada villa hasta 1774, se enfrentaron los urbanizadores con un serpenteante río que bordea la ciudad y sobre el que se construyen 32 puentes que hacen más efectiva la circulación de la ciudad y el paso al camino rumbo a Córdoba. Por esta característica se le conoce a la ciudad como “La Señora de los Puentes”, como lo son el puente del Ingenio (Nogales); la Angostura, La Borda, El Gallo y el de Santa Gertrudis, Escámela, dos de la barranca de Villegas, los de Metlac, el Sumidero y también los Arcos y la Garita.

Sobre el cañón del Río Atoyac para guarnecer el paso de Orizaba a Córdoba se construye el Fortín de Villegas en honor al nombre del capitán que lo mandó construir. Es una estructura rectangular de seis garitas, cuatro en sus vértices y dos intermedias, que está localizada junto al barranco del río con mampostería de piedra de canto rodado de río y argamasas de barro. Posteriormente, junto al sitio se erige el poblado del Fortín de las Flores; como hecho relevante del sitio está escrito el momento histórico de la primera acción armada de la Intervención Francesa, el 19 de abril de 1862.

La última ciudad descrita de este tramo Veracruz México es la ciudad de Córdoba, fundada en 1618. Con traza reticular, la ciudad tiene el paso del camino a México con un excelente paisaje natural conformado por el volcán del pico de Orizaba. La región de Córdoba estuvo expuesta a una serie de acosos por parte de las potencias invasoras durante el siglo XIX, y por lo tanto existe una gran cantidad de proyectos de líneas defensivas conformadas con cuarteles, baterías y fortificaciones proyectados por la Academia Militar Nacional, como definiendo las fronteras estatales del estado de Veracruz.

EL VALOR UNIVERSAL DEL CAMINO VERACRUZ-MÉXICO

Durante el periodo colonial el camino Veracruz-México fue una decidida influencia en el desarrollo cultural, manifestada en la arquitectura y el urbanismo de sus ciudades históricas como Veracruz, Xalapa, Orizaba, Córdoba, Perote y otras en la Nueva España.

Los caminos de la Nueva España fueron los ejes comunicadores del Camino Real Intercontinental, a través de las rutas navieras y los caminos que enlazaban las terminales portuarias del oriente de las capitanías generales

de Filipinas del Occidente con puertos comerciales del Caribe, y el Reino de España.

En esta reflexión, el mismo camino Veracruz-México es una sección del camino de México a Acapulco que orientaba al comercio con Asia y de México a Santa Fe, conectando las principales ciudades mineras hasta Santa Fe de Nuevo México. Considero que fue la principal red de comunicación cultural con España, que justifican la importancia de las zonas de monumentos históricos de Veracruz y Campeche por sus valores urbanos, arquitectura doméstica y pública, y por su patrimonio militar, y que merece contar, como camino con el reconocimiento de itinerario cultural y patrimonio militar.

Durante este camino se inició una nueva era en la historia de México: el periodo colonial y los finales de éste, con los eventos de acoso internacional a nuestra nación que desembocaron en la consumación de la Independencia de México. Como legado de estos dos momentos de génesis y colapso del virreinato, los tramos de Veracruz a México dentro del estado de Veracruz conservan un conjunto de bienes patrimoniales culturales tales como calzadas, terraplenes, rampas, puentes, cuarteles, garitas, fortines, atalayas, baterías y bienes naturales con las áreas protegidas y parques nacionales, como el Sistema Arrecifal Veracruzano y los parques nacionales del Pico de Orizaba y Cofre de Perote en donde la sociedad, los gobiernos municipales de Veracruz, Orizaba, Córdoba, Xalapa y Perote e investigadores de la Universidad Veracruzana de los Campos de Xalapa, Orizaba y Córdoba, y los Comités Científicos del ICOMOS de Itinerarios Culturales, Fortificaciones y Patrimonio Militar de México han demostrado una gran responsabilidad en la conservación de su patrimonio edificado, digna identificación, y difusión.

El camino a México está con la expectativa de convertirse, por su valoración universal, como el principal Itinerario Cultural y Patrimonio Militar en la historia de nuestro país.