

FUENTES PARA EL ESTUDIO DEL TRANSPORTE NOVOHISPANO DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Clara Elena Suárez Argüello*

INTRODUCCIÓN

Este ensayo pretende describir las fuentes utilizadas para el estudio de la arriería novohispana, poniendo un énfasis especial en la segunda mitad del siglo XVIII, y explicar el proceso —en cuanto a la metodología seguida con las fuentes— de realización de la investigación “Camino real y carrera larga: arriería en la Nueva España a fines del siglo XVIII”.¹ La arriería fue el sistema de transporte terrestre utilizado, preferentemente, durante el periodo colonial en Nueva España. Se trataba de un sistema perfectamente organizado por el que se trasladaban las mercancías a lomo de mula. Ello fue debido a la accidentada topografía que presenta el territorio mexicano, y a la escasez de vías fluviales para utilizarse como alternativa en un transporte más eficiente y económico.

En este breve artículo haré una sucinta revisión bibliográfica de los estudios existentes al respecto, para continuar describiendo el tipo de fuentes que fueron aprovechadas, los documentos utilizados y el tipo de información que aportaron, así como la necesidad que hubo de profundizar en algunos de ellos, con el objetivo de extraerles más respuestas.

REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA DE ESTUDIOS DEL TRANSPORTE NOVOHISPANO

El interés principal del estudio radicaba en profundizar en el conocimiento de la articulación del mercado novohispano por medio del análisis del problema

* Investigadora titular del CIESAS (Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social). Maestra en antropología social y doctora en historia.

¹ Tesis para optar por el grado de doctor en historia, Universidad Iberoamericana, México, noviembre de 1994.

del transporte, problema que, por otra parte, no había tenido la suficiente atención por parte de los investigadores, y que apenas en los últimos tiempos ha comenzado a despertar interés.²

Desde la perspectiva teórica se pueden englobar dos grandes corrientes de pensamiento en torno al mercado colonial. La primera le otorga un papel fundamental a la producción de la plata, pero la articula directamente con el exterior, sin considerar el dinamismo que generó dicha producción hacia el interior del territorio;³ la segunda también acepta a la plata como el factor dinamizador de la economía en tanto que medio de articulación al exterior, pero considera las consecuencias a nivel interno, los efectos dinámicos de la producción y circulación de la plata, y observa el proceso de conformación y desarrollo de esta economía.⁴

Mucho se ha profundizado en el conocimiento del universo novohispano, pero esta polémica se encuentra viva y nuevos aportes se suman para contribuir al planteamiento de un mercado integrado⁵ o de un territorio con una serie de regiones aisladas y totalmente desarticuladas.⁶ Por otra parte, el estudio del

² Es en fechas muy recientes que se ha empezado a trabajar de una manera más consistente sobre los caminos de Nueva España, e inclusive se han realizado algunos congresos relativos a esta temática. Por ejemplo coloquios internacionales sobre el Camino Real de Tierra Adentro, o el congreso de Caminería Hispánica que el año próximo celebrará su quinta reunión.

³ Enrique Florescano, *Origen y desarrollo de los problemas agrarios de México*, ERA/SEP, 2a. serie, 1986, pp. 85-109 (Lecturas Mexicanas, 34); A. Moreno Toscano y E. Florescano, *El sector externo y la organización espacial y regional en México (1521-1910)*, Universidad Autónoma de Puebla, México, 1977.

⁴ Ángel Palerm, "La formación colonial mexicana y el primer sistema económico mundial" en *Antropología y marxismo*, CIS/INAH/Editorial Nueva Imagen, México, 1980, pp. 89-124; C. Sempat Assadourian, "Sobre un elemento de la economía colonial: producción y circulación de mercancías en el interior de un conjunto regional" y "La organización espacial del sistema colonial" en *El sistema de la economía colonial. El mercado interior. Regiones y espacio económico*, Editorial Nueva Imagen, México, 1983, pp. 155-254, 255-306.

⁵ David A. Brading, John H. Coatsworth y Héctor Lindo Fuentes, "Comments on 'The economic cycle in Bourbon Central Mexico: a critique of the recaudación del diezmo líquido en pesos' by Ouweneel and Bijleveld", *Hispanic American Historical Review*, vol. 69, núm. 3, agosto, 1989, pp. 531-557; Richard L. Garner, *Economic Growth and Change in Bourbon Mexico*, University Press of Florida, Gainesville, Tallahassee, Tampa, Boca Raton, Pensacola, Orlando, Miami, Jacksonville, 1993, pp. 246-258; M. Miño Grijalva, "Estructura económica y crecimiento: la historiografía económica colonial mexicana", *Historia Mexicana*, vol. XLII, núm. 166, octubre-diciembre, 1992, pp. 221-260.

⁶ Eric van Young, "A modo de conclusión: el siglo paradójico" en Arij Ouweneel y Cristina Torales P. (coords.), *Empresarios, indios y Estado, perfil de la economía mexicana (siglo XVIII)*, CEDLA, Amsterdam, 1988, pp. 206-231; John H. Coatsworth, *Los orígenes del atraso. Nueve ensayos de historia económica de México en los siglos XVIII y XIX*, Alianza Editorial Mexicana, México, 1990, véase particularmente "Los obstáculos al desarrollo económico en el siglo XIX", pp. 80-109, en donde explícitamente argumenta que una de las causas del atraso económico fue sobre todo los elevados costos de los fletes, por falta de un transporte adecuado. Eric van Young, "Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas" en Pedro Pérez Herrero, *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, Instituto Mora/Universidad Autónoma Metropolitana, México, 1991, pp. 99-122; P. Pérez Herrero, "Los beneficiarios del reformismo borbónico: metrópoli versus elites novohispanas", *Historia Mexicana*, vol. XLI, núm. 2, oct.-dic., 1991, pp. 207-264;

transporte en muchos países ha tenido gran relevancia, y tenemos noticia de investigaciones específicas tanto en Europa como en Estados Unidos y Latinoamérica.⁷

En últimas fechas en México se ha empezado a prestar atención a este tipo de estudios, de los que han surgido publicaciones recientes.⁸ Había ya algunos antecedentes anteriores del estudio de las rutas de México a Veracruz, que en el periodo colonial fueron fundamentales, pues era la manera de articularse con la metrópoli.⁹

Algunos estudios, aunque no específicos al camino México-Acapulco, describen las relaciones que se establecieron por la vía de Acapulco y Filipinas con el Oriente.¹⁰ Otras investigaciones se enfocan a las rutas del norte novohispano, señalando las vías abiertas y el activo intercambio existente en las provincias internas de Nueva España, debido en gran medida al surgimiento de reales mineros, que propiciaron y favorecieron el desarrollo económico.¹¹

Pérez Herrero, "El México borbónico: ¿un éxito fracasado?", *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, Editorial Nueva Imagen, México, 1992, pp. 109-152; "Los factores de la conformación regional en México (1700-1850): modelos e hipótesis de investigación" en *Región e historia, op. cit.*, pp. 207-236; Carlos Marichal, "La bancarrota del virreinato: finanzas, guerra y política en la Nueva España, 1770-1808", *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano. El impacto de las reformas borbónicas*, Nueva Imagen, México, 1992, pp. 153-186; John Jay Te Paske, "La crisis financiera del virreinato de Nueva España a fines de la colonia", *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, núm. 19, enero-abril, 1991, pp. 123-140.

⁷ Aldcroft, Derek H. y Michael H. Freeman (coords.), *Transport in the Industrial Revolution*, Manchester University Press, Manchester, 1983; Jesús Contreras, "Los arrieros de Carmen Alto: notas sobre la articulación económica de Ayacucho", *Boletín Americanista*, separata, s. f.; Luis Miguel Glave, *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial. Siglos XVI-XVII*, Instituto de Apoyo Agrario, Lima, 1989; David Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Tecnos, Madrid, 1972; Barker, T. y D. Gerhold, *The rise and rise of road transport, 1700-1990*, Cambridge, 1995; Dorian Gerhold (coord.), *Road transport in the Horse-Drawn Era*, Scholar Press, Gran Bretaña, 1996.

⁸ Guillermina del Valle Pavón, *El camino México-Veracruz en la época colonial*, Secretaría de Gobernación/Gobierno del Estado de Puebla, México, 1992; "El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795" en Leonor Ludlow y Jorge Silva Riquer, *Los negocios y las ganancias de la colonia al México moderno*, Instituto Mora/IIH-UNAM, México, 1993, pp. 176-191; Matilde Souto Mantecón, "Préstamos e inversiones para el camino entre Veracruz y Perote" en Ludlow y Silva, *Los negocios, op. cit.*, pp. 192-210; Del Valle Pavón, "El camino de Orizaba y el mercado del oriente, sur y sureste de Nueva España a fines del periodo colonial" en Carlos Serrano Sánchez y Agustín García Márquez (coords.), *El Valle de Orizaba. Textos de historia y antropología*, Instituto de Investigaciones Antropológicas-UNAM/H. Ayuntamiento de Orizaba/Museo de Antropología de la Universidad Veracruzana, 1999.

⁹ Peter W. Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, SEP, México, 1976 (SepSetentas, núm. 304); "The origins of colonial transportation in Mexico", *The Geographical Review*, vol. 65, núm. 3, 1975; Sergio Florescano M., *El camino México-Veracruz en la época colonial*, Centro de Investigaciones Históricas-Universidad Veracruzana, Jalapa, 1987; véase la tesis, "El camino México-Veracruz en la época colonial", El Colegio de México, México, 1968.

¹⁰ Carmen Yuste, *El comercio de Nueva España con Filipinas. 1590-1785*, Departamento de Publicaciones-INAH, México, 1984.

¹¹ Robert C. West, *The Mining Community in Northern New Spain: the Parral Mining District*, University of California Press, Berkeley y Los Ángeles, 1949, pp. 77-79; Michael M. Swann, *Tierra*

En cuanto al centro de México, para la región de Tlaxcala, con base en diversas metodologías, Trautmann reconstruye los caminos del periodo colonial.¹² Para una época temprana del siglo XVI, otra investigación observa el desarrollo de canales comerciales coexistentes manejados tanto por indígenas como por españoles en el Valle de México.¹³

Respecto a la cría y distribución del ganado mular, establecida como toda una empresa comercial en la época, destaca el trabajo de Serrera,¹⁴ el que también realiza un acercamiento a la arriería en Nueva Galicia, en donde describe “los mecanismos de integración comercial” que dicho fenómeno implicaba, mencionándolo “como el nervio de su comercio interior”. Pero plantea un estancamiento económico a fines del XVIII, por la incapacidad de la arriería de un transporte eficaz, apegándose a lo dicho por Ringrose sobre la ineptitud del sistema español de transportes para funcionar con flexibilidad y economía.¹⁵

Hay un trabajo más reciente de Serrera en donde nos habla de los caminos y el tráfico terrestre en las Indias españolas. Hay que celebrar este valioso esfuerzo, que nos proporciona una visión de conjunto y es un valioso auxiliar para profundizar en esta temática.¹⁶

Algunos otros estudios desde diversas perspectivas se acercan a la problemática del transporte o a la organización de la arriería, pero a fuerza de la síntesis nos es imposible mencionarlos. Resta decir sin embargo, que en este

Adentro: Settlement and Society in Colonial Durango, WestView Press, Boulder, 1982, pp. 60-65; Harry Crosby, “El camino real in Baja California: Loreto to San Diego”, *Journal of San Diego History*, vol. 23, núm. 1, 1977; W. W. H. Davis, *El gringo. New Mexico and her people*, University of Nebraska Press, Lincoln, 1983 (publicado originalmente en 1857); Carey Mac Williams, “‘Veredas españolas, ríeles norteamericanos’ Al norte de México, el conflicto entre anglos e hispanos”, *Siglo XXI*, México, 1972, pp. 194-195; Tommy Tomlinson, “Pathways of a Nation”, *Westways*, vol. 68, núm. 19, pp. 43-45; Robert C. West y James J. Parsons, “The Topia Road: a Transierran Trail of Colonial Mexico”, *The Geographical Review*, vol. xxxi, 1941, pp. 406-413. En la actualidad existe un convenio mexicano-estadunidense, que pone —como ya se ha dicho— énfasis en el camino real de tierra adentro, que ha realizado congresos en ambos países en los últimos cinco años, con proyecto de establecimiento de museos comunitarios en toda esta ruta que iba desde la ciudad de México hasta Santa Fe y Taos, en Nuevo México. La ruta iba desde la ciudad de México a Querétaro, el Bajío, Zacatecas, Durango, Chihuahua, El Paso.

¹² Wolfgang Trautmann, *Las transformaciones del paisaje cultural de Tlaxcala durante el periodo colonial*, Franz Steiner Verlag GMBH, Wiesbaden, 1981, pp. 199-220; “El cambio económico y social de los pueblos de Tlaxcala en la época colonial”, *Comunicaciones*, vol. 15, 1978, pp. 93-97.

¹³ Ross Hassig, *Trade, Tribute and Transportation. The sixteenth century political economy of the Valley of Mexico*, University of Oklahoma Press, Norman, 1985. Del mismo autor, “Conquest or Commerce: the caballo ordinance of 1526”, *New Mexico Historical Review*, vol. 55, núm. 4, 1980, pp. 331-333.

¹⁴ Ramón María Serrera, *Guadalajara ganadera. Estudio regional novohispano. 1760-1805*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1977, pp. 170-173.

¹⁵ David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*, Editorial Tecnos, Madrid, 1972, véase también “Carting in the Hispanic World: an example of divergent development”, *Hispanic American Historical Review*, vol. 50, 1970, pp. 30-51.

¹⁶ Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Ministerio del Interior/Lunwerg Editores, España, 1993.

aspecto falta mucho camino por andar y es necesario profundizar más sobre la importancia y efectos que tuvo el transporte en la economía novohispana.

Al inicio de la investigación me preguntaba: ¿cómo fue la organización de la arriería?, ¿cómo funcionaba el transporte terrestre en esta época? Preguntas que al realizar el estudio han quedado parcialmente contestadas.

LAS FUENTES PARA EL ESTUDIO DE LA ARRIERÍA

En las fuentes utilizadas para el estudio del pósito y la alhóndiga de la ciudad de México en relación con el comercio del trigo y la harina,¹⁷ salió a relucir el importante papel que jugaban los arrieros en este intercambio. El tema llamó mi atención y nació mi interés por realizar dicha investigación y comprender el carácter que los transportistas desempeñaban en las negociaciones mercantiles, al no encontrar bibliografía que me proporcionara explicación al respecto.

Pero el aprehender materiales concretos respecto a la arriería no fue tan sencillo, ya que no se encontraban en los archivos ramos específicos en cuanto al transporte. Una de las causas de ello era que el transporte, al ser un servicio que se prestaba, no generó documentación por sí mismo, sino siempre en relación con la mercancía que trasladaba. Esto es, encontré material sobre arriería siempre en unión con una mercancía específica, con la que habían surgido cierto tipo de problemas. Por ejemplo, para el comercio representaba una dificultad el robo o pérdida de mercancías cuando éstas eran trasladadas, por lo que aparecen numerosos documentos de diversos comerciantes realizando sus denuncias, específicamente en torno al robo de mercancías concretas durante su traslado.

La búsqueda se inició en el Archivo General de la Nación, en el ramo de Consulado, ya que en este ramo se trata el problema del comercio; los comerciantes más poderosos radicados en la ciudad de México se agrupaban en torno a esta institución y entre las funciones primordiales que desempeñaban se encontraba el traslado de las mercancías que manejaban estos comerciantes a diversas partes de Nueva España. Pero en la revisión de este ramo del archivo, se encontraron exclusivamente conflictos y pleitos entre diversos arrieros y comerciantes, fuera porque habían sido asaltados y robados, y el conflicto se daba en cuanto a quién le tocaba la responsabilidad, o porque había habido faltantes en las mercancías, o los bultos y tercios habían sido abiertos, y los comerciantes reclamaban dicha situación; el Consulado de hecho funcionaba como un tribunal donde se dirimían estos conflictos.

Este material proveyó una perspectiva de la importancia de elementos tales como la responsabilidad y confianza que se les exigía a los arrieros, la

¹⁷ Clara Elena Suárez Argüello, *La política cerealera en la economía novohispana: el caso del trigo*, CIESAS, México, 1985 (Col. Miguel Othón de Mendizábal). Investigación realizada anteriormente.

inseguridad existente en los caminos sobre todo en el periodo de la independencia, la organización asumida para poder efectuar los viajes con el menor riesgo posible; pero era necesario recurrir a otros ramos del archivo para poder tener una visión más integral de la arriería.

Se revisaron algunos otros ramos en donde el material encontrado, aunque hacía alguna alusión indirecta al transporte, ninguno profundizaba respecto a la manera en que operaba. Por referencias proporcionadas por la doctora Brígida von Mentz, en el ramo de Minería se encontró un documento en donde se describía un conflicto por el control del transporte entre hacendados azucareros de la jurisdicción de Cuautla Amilpas (ubicada en el actual estado de Morelos) y los mineros del real de Huautla, en esta misma región. El documento describe perfectamente la lucha entablada entre ambos grupos para tener preferencia en el transporte de sus mercancías, y surge como elemento importante el papel de los arrieros que, de una manera organizada, prefieren trasladar las mercancías de los ingenios no obstante las presiones de los mineros para que trasladaran la producción argentífera.¹⁸ Seguramente, el cargar a las mulas con los lingotes de plata provocaba un mayor desgaste a los animales que el traslado de las cargas de azúcar. Paralelamente se revisa un padrón del mismo periodo de la jurisdicción de Cuautla Amilpas, lo que permitió analizar el asentamiento de los arrieros, y descubrir que éstos, de preferencia, no se ubicaban en las propias haciendas azucareras o en el real de minas, sino que habitaban en ciertas poblaciones,¹⁹ que correspondían a la zona oriental de la jurisdicción, en pueblos como Zacualpan, Temoac y Tlacotepec. Fue aquí en donde había asentados un mayor número de arrieros, lo que se explica posiblemente por su localización a un costado de un paso de montaña. Un estudio de caso realizado con base en el análisis de un par de documentos permitió un conocimiento más profundo del mundo de la arriería.²⁰ Se recurrió a otro tipo de archivos, tales como la Hemeroteca Nacional, donde afloraba material tal como la compraventa de animales de carga, la compostura de caminos, la apertura de compañías de transporte y las condiciones bajo las que operaban. En el Archivo de Comerciantes, sito en la Universidad Iberoamericana, se encuentra la correspondencia de Francisco Ignacio de Yraeta, comerciante de la segunda mitad del siglo XVIII, en donde se observa la manera de contratar a los arrieros para el traslado de mercancías, cómo éstos trabajaban por rutas, y la importancia de las relaciones clientelares.

¹⁸ Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Minería, vol. 181, exp. 15.

¹⁹ AGN, Padrones, vol. 8.

²⁰ Clara Elena Suárez, "Los arrieros novohispanos" en *Trabajo y sociedad en la historia de México. Siglos XVI-XVIII*, CIESAS, México, 1992, pp. 77-145 (Col. Miguel Othón de Mendizábal).

Se revisó la *Guía documental del Archivo Histórico de Hacienda*,²¹ ubicado también en el Archivo General de la Nación, y se encontró un documento que fue un hilo conductor que permitió examinar el modo de operar del transporte de una manera sistemática y que nos llevó al descubrimiento de más material que amplió la perspectiva. El documento, denominado simplemente “Asiento de arrieros, 1800”, no traía otro encabezado que nos permitiera ubicarlo de una manera más precisa.²²

Al leer y paleografiar dicho documento con detenimiento, nos dimos cuenta de que éste trataba del traslado de diversos productos relacionados con el tabaco, y que era un control sistemático de determinadas rutas durante el año de 1800. Proporcionaba el nombre del arriero, su origen, su destino, si era propietario o mayordomo de la recua, y en dado caso quién era el dueño, el tipo de mercancía que trasladó, un cálculo del tiempo de viaje, el costo del flete, los adelantos recibidos. El material se vació a una base de datos, lo que permitió organizarlo de diversas maneras, y de ahí derivar tanto las relaciones existentes en la arriería, los pueblos y regiones con tendencia mayor a dedicarse a ello, las rutas, el número de viajes realizados en un año; en otro ámbito, el cálculo de los tiempos de traslado a diversos puntos novohispanos, el cálculo del número de animales utilizado, en fin, el movimiento en que un solo producto y sus insumos generaba en ciertas rutas. También se estudiaron los costos de los fletes, y se observó que éstos eran diferenciales, con base en una serie de características que eran tomadas en cuenta en los traslados.

Por otra parte, se consideró necesario conocer el proceso productivo del tabaco en el periodo colonial, sobre todo lo relacionado con la distribución; cuando se realizaba esta investigación, había todavía una escasa bibliografía al respecto,²³ por lo que se recurrió a la *Historia general de Real Hacienda* de Fonseca y Urrutia,²⁴ donde se describe el establecimiento del Real Estanco del Tabaco, su operación más o menos hasta 1790 y el marco legal en que tenía que ubicarse. De este modo, nos dimos cuenta de que el estanco se estableció a partir de 1765 en Nueva España, y que el control ejercido por el Estado abarca-

²¹ *Guía Documental del Archivo Histórico de Hacienda*, Archivo General de la Nación, México, 1981, t. I (Serie Guías y Catálogos, núm. 61).

²² AGN, Archivo Histórico de Hacienda (AHH), vol. 107, exp. 4, 36 fojas.

²³ En ese momento sólo se encontraba la tesis de David Lorne McWatters, “The Royal Tobacco Monopoly in Bourbon Mexico. 1764-1810”, The University of Florida, University Microfilms International, 1979, y los trabajos de Amparo Ros sobre la fábrica de cigarros de la ciudad de México, “La real fábrica de puros y cigarros: organización del trabajo y estructura urbana” en A. Moreno Toscano (coord), *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia*, SEP/INAH, México, 1978, pp. 47-55 (Colección Científica. Historia, 61), A. Ros, *La producción cigarrera a finales de la colonia. La fábrica en México*, INAH, México, 1984 (Cuaderno de trabajo, 44); “La real fábrica de tabaco ¿un embrión del capitalismo?”, *Historias*, núm. 10, julio-septiembre, 1985, pp. 51-64.

²⁴ Fabián de Fonseca y Carlos de Urrutia, *Historia general de Real Hacienda*, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1849, t. II. Edición facsimilar, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México, 1978, pp. 353-486.

ba tanto el cultivo como la manufactura y la distribución. Con respecto al cultivo, si bien el proceso de siembra era realizado por labradores particulares, el monopolio establecía tanto la clase de tabaco, como la cantidad a sembrar, y negociaba —por supuesto siempre con ventaja para él— el precio de adquisición y la cantidad a adquirir. La región de cultivo estaba restringida a una determinada zona, y era penalizada la siembra en cualquier otra región. En cuanto a la manufactura, si bien se vendía tabaco en rama, se procesaban tanto puros como cigarros en cinco fábricas establecidas en diversos lugares, se producía rapé —denominado polvo fino— y todo esto era distribuido por el propio estanco, contratando, de manera libre, a diversos arrieros que trasladaban las mercancías a las diferentes administraciones y factorías establecidas en todo el espacio novohispano.

El siguiente paso fue acercarnos a los ramos documentales ubicados en el Archivo General de la Nación, los denominados Tabaco y Renta del Tabaco para profundizar más en este proceso. En las guías mecanoescritas que el archivo posee —todavía no lo suficientemente desglosadas—, encontramos material que daba cuenta de diversos problemas que el Real Estanco enfrentaba con el transporte de los productos que manejaba.

De hecho el trabajar estos ramos nos permitió profundizar en gran medida en los problemas del transporte de aquel periodo, ya que los diversos documentos estudiados proporcionaron mucha información, tanto de la organización del propio estanco para ejecutar la distribución, como de los problemas inherentes que presentaba el transporte; tales son, por ejemplo, las sequías o las epizootias, que de hecho impedían que por una temporada pudieran efectuarse traslados. La manera como el Estado enfrentaba dichas crisis, y las medidas tomadas para tratar de resolver el problema. Se percibió también la estratificación existente en las empresas de transporte, donde aparecían tanto grandes transportistas como arrieros menores. La organización y el manejo que se daba entre ellos, donde operaba un sistema clientelar. En fin, este material nos permitió profundizar en las preguntas planteadas al inicio de la investigación, y si bien se puede aducir que la visión presentada es un tanto sesgada, al tratarse de un solo producto y sus insumos —el tabaco y derivados—, los documentos analizados nos permitieron una visión más integral del transporte. El camino ha de continuarse, buscando diferentes alternativas para seguir el movimiento de diversos productos, y sobre qué base operaban. Es claro que existe una distinción entre las formas de contratación del transporte de las mercancías que manejaba el propio gobierno, tales como el azogue, la pólvora, la plata, el tabaco, y las mercancías “libres” de monopolio, como eran los diversos cereales, los textiles, los vinos, y muchos otros productos que manejaban los comerciantes.

Ahora, concluida esta investigación, es evidente que en una organización como el Estanco del Tabaco, los problemas enfrentados con respecto a la dis-

tribución iban a quedar registrados, y que ésta era una vía para profundizar en los problemas de la organización del transporte; en otros casos, dado que la contratación del transporte fue por un servicio temporal, es difícil que queden rastros al respecto. Encontrar registros sistemáticos de control del transporte puede esperarse de instituciones gubernamentales que establecieron —en muchas ocasiones— contratos para realizarlos.

Respecto a los transportistas menores es difícil encontrar la suficiente información; las operaciones que realizaban —las más de las veces— eran contratadas verbalmente, y no había necesidad de otro tipo de registros. Al tratarse de compañías de transporte en toda forma, las operaciones quedaban registradas ante notario público. Por eso, otra posible vía para profundizar en este estudio, se encuentra en los Archivos de Notarías, tanto de la ciudad de México como los ubicados en el resto del territorio. Hay que recordar la tendencia en el periodo colonial a la existencia de poblaciones dedicadas a la arriería en una mayor o menor proporción.

Finalmente, para concluir, hay que considerar que la búsqueda en diversos acervos tiene una congruencia, proporciona diversos elementos, y permite ir atando cabos y siguiendo pistas que, en un momento dado, nos encaminan a descubrir y profundizar en el problema planteado. La búsqueda sobre el transporte novohispano fue larga, pero fructífera, ya que finalmente se descubrieron valiosos documentos que nos permitieron arrojar una perspectiva sobre su organización.

