
El transporte en Monterrey; vértice del progreso

- LEOPOLDO ESPINOSA BENAVIDES



Universidad Autónoma de Nuevo León

Dr. Santos Guzmán López

Rector

Dr. Juan Paura García

Secretario General

M.A. Emilia Edith Vásquez Farías

Secretaria Académica

Dr. José Javier Villareal Álvarez Tostado

Encargado del despacho de la Secretaría de Extensión y Cultura

Lic. Humberto Salazar Herrera

Director de Humanidades e Historia

Lic. Dinorah Zapata Vázquez

Coordinadora del Centro de Información e Historia Regional y "Hacienda San Pedro"

M.C.R. Emilio Machuca Vega

Editor Responsable

Lic. Ana Cesira Alvarado Zapata

Diseño

Bitácora Nueva Era del Centro de Información de Historia Regional y Hacienda San Pedro de la Universidad Autónoma de Nuevo León, Año 2022, Octubre-Diciembre, Número 3, Volumen 4. Es una publicación trimestral, editada por la Universidad Autónoma de Nuevo León, a través del Centro de Información de Historia Regional. Domicilio en Carretera General a Zuazua, Km 4.5, Zuazua Nuevo León, México, C.P. 65750. Teléfono: 825 247 0500. Editor responsable: M.C.R. Emilio Machuca Vega. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2021-081019364500-203, otorgado por el Instituto Nacional del Derecho de Autor, ISSN en trámite.

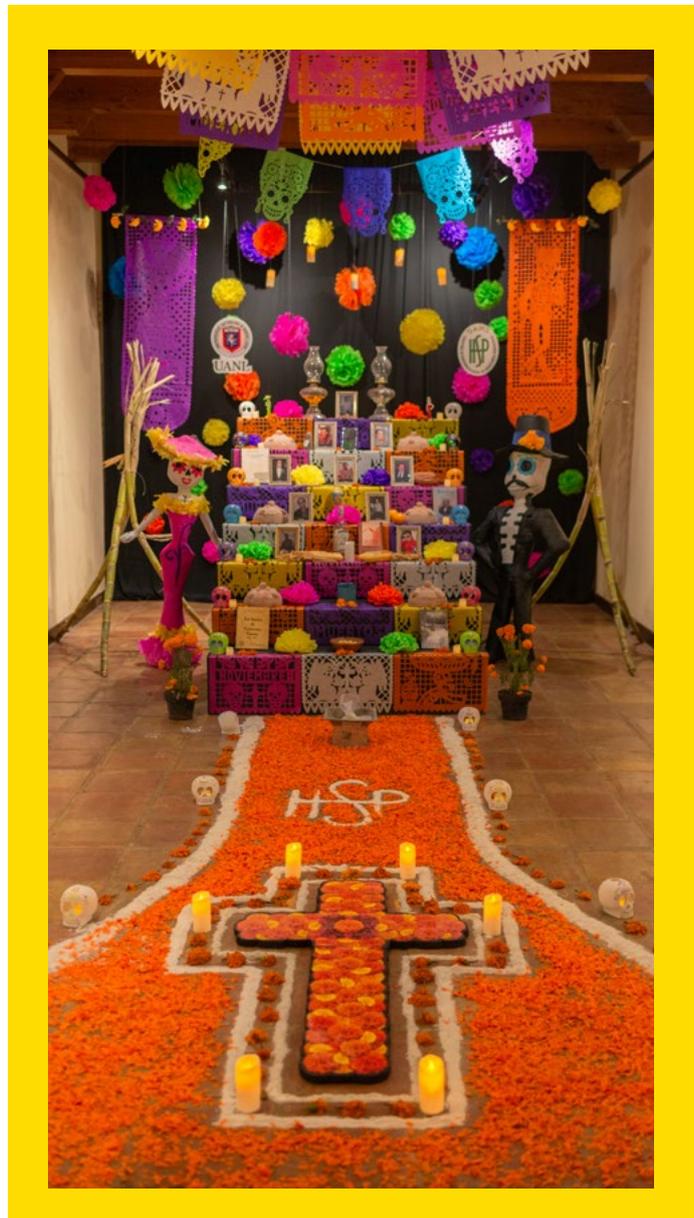
Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Prohibida su reproducción parcial o total del contenido e imágenes de la publicación.

Editado en México.

Todos los derechos reservados.

revistabitacora@uanl.mx



Altar de muertos en la Hacienda San Pedro "Celso Garza Guajardo".

El transporte en Monterrey; vértice del progreso

-Leopoldo Espinosa Benavides

Durante milenios -Periodo Paleolítico- el ser humano, en su fase de cazador - recolector, migraba por la falta de medios de transporte para acarrear sus alimentos. Los productos de su caza y recolección se limitaban a su capacidad de movilización cargando en sus brazos, o del clan o de la tribu, las partes de la pieza ultimada y los frutos recolectados.

Cuando cazaba una presa grande -un mamut o un cévido gigante- en torno del animal cazado se instalaba el campamento y, una vez que se le extraía todo el alimento o la carne se corrompía, llegaba el momento de migrar.

El hombre de este periodo paleolítico pudo domesticar a los cánidos como ayudantes en la cacería y para la defensa del campamento. También lo hizo con los pequeños felinos que ayudaban al control de plagas y ambos animales servían también de mascotas, compañeros de juegos y de compañía.

El perro, primer animal coadyuvante en el transporte

En el Mesolítico (periodo intermedio entre Paleolítico y Neolítico) inició una transición de la vida de cazadores recolectores a la vida aldeana, con la domesticación de otros animales. En el norte del planeta, el mundo escandinavo y el mundo Inuit -esquimales- comenzaron a utilizar perros para tirar trineos, aumentando la capacidad de carga del clan, así como armas, herramientas y alimentos, naciendo así el transporte comunitario, pues estaba al servicio de todo el clan.

El uso de animales como herramientas de carga y tiro fue apareciendo en distintos momentos históricos. En

Oriente lejano se inició hace unos 11 mil años el uso de búfalos de agua -a veces convertidos en bueyes, es decir castrados- para carga y en algún momento se le agregó la carreta, gracias el invento de la rueda.

En Egipto, hace unos 8 mil años se empezó a utilizar el asno como medio de transporte de carga y movilización de personas. De ahí los griegos hicieron lo propio y después lo heredaron a los romanos que lo masificaron por el antiguo continente y sus dominios europeos y asiáticos, utilizando también el caballo.

La gente del gran desierto del Sahara domesticó el camello que no sirve como animal de tiro, pero es muy bueno para la carga. Las altas culturas africanas -Reino de Ghana, de Axum y el Congo- domesticaron a los elefantes que luego serían utilizados incluso por griegos y romanos para carga, transporte y hasta para la guerra.

La falta de la rueda impidió el desarrollo en América

Pero en América no se desarrolló la rueda, por tanto no se aprovechó la presencia de perros, algunas especies del caballo, llamas y otros camélidos en el sur de América. En Mesoamérica ya en su pleno desarrollo se utilizaba para el servicio de carga a los llamados Tameme; individuos que se dedicaban a cargar bultos por largas distancias, relevándose en periódicas postas.

Se construyó una red comercial de los pochtecas que, además de grandes comerciantes eran espías, pero eso reducía tanto su poder comercial como el militar, pues cada soldado debía traer su Tameme para cargar sus armas y sus demás enseres; más el alimento para ambos.

La Ruta de la seda

Mientras, en el Súper Continente Euroasiático-africano aproximadamente en el siglo I antes de Cristo, hasta el año 1400 de nuestra Era, surgió la Ruta de la Seda, que concentraba todas las tecnologías de transporte. Para acarrear productos se utilizaban las carretas chinas de bueyes, los camellos del Sahara, los elefantes del corazón de África, y los bueyes europeos.

Esta Ruta de la Seda iba de Roma -y de ahí a toda Europa- hasta Xi'an en el extremo occidental de China, de donde partía hacia todos los rincones de China, Mongolia, Japón, las Filipinas, y lo que hoy es el Asia Rusa.

El Imperio Romano, para ser el gran socio de la Ruta de la Seda, construyó por toda Europa una red de caminos para transportar mercancías de ida y regreso a toda Europa, desde luego que esta red caminera se utilizaba también para fines bélicos dándole por siglos al ejército romano la hegemonía militar.

Este modelo romano fue copiado, siglos después, por el Imperio Español, para establecer una gran red comercial que iba desde la Península Ibérica hasta las Filipinas, con una cobertura adicional del continente americano desde el Fortín de Nutka -hoy Vancouver, Canadá- hasta la Tierra del Fuego.

El origen del transporte de Monterrey

Este es el origen del transporte público en nuestra Ciudad que al momento de la fundación se definía como "el trajín de mercancías y personas de un lugar a otro" y ahora "el transporte de una Ciudad que puede ser utilizado por cualquier persona para trasladarse de un lugar a otro a cambio de una cantidad de dinero".

La Corona española aún en sus mejores momentos no pensaba en el transporte público al servicio de particulares, pues su preocupación era movilizar

tropas y mercancías entre los cinco continentes y los dos hemisferios. Sin embargo, los viajeros particulares aprovechaban la seguridad que proporcionaban los desplazamientos militares y los embarques comerciales, para viajar por su cuenta.

Dentro de las grandes ciudades, aunque la mayoría de la población se movilizaba a pie, existían situaciones en la que los particulares tenían la necesidad de ser transportados de un extremo a otro de las urbes, a las comunidades aledañas o bien para mover bienes que no pudieran llevarse en los brazos a pie. El transporte, especialmente el público, debía dar servicio a las personas que requerían moverse por diferentes razones, que podrían ser productivas o para el ocio.

El transporte público era de los arrieros

Hay que diferenciar el transporte privado, pues los propietarios de los animales de carga o de tiro los utilizaban para su propio uso y en algunos casos hacían favores gratuitos o pagados a vecinos para transportar personas o mercancías. Así nació el transporte público de propiedad privada, cuyos operadores eran llamados 'arrieros'.

En el Monterrey colonial se requería transportar mercancías de las poblaciones de la comarca, para llevar el "mandado" del Mercado a los hogares; para realizar un paseo familiar a algún paraje; o para movilización en los funerales. Estos servicios comenzaron a darlos: "Los que conducen bestias de carga, y trajinan con ellas de una parte a otra", es decir, los arrieros.

Estos arrieros brindaron el primer servicio de transporte público de nuestra ciudad, utilizando burros, mulas y bueyes. Se determinaron rutas fijas por "caminos de carretas" dentro de la comarca, a La

Estancia de los Garza (San Nicolás de los Garza) y a San Pedro de los Nogales (San Pedro Garza García).

El primer itinerario del transporte de Monterrey

Desde 1609 se puede detectar en el Archivo de Monterrey la existencia de un camino para carretas:

"...Un sitio de estancia de ganado mayor, uno de menor con cuatro caballerías de tierra y saca de agua , en el río de la Pesquería Grande , "desotra parte del río, yendo a la Cueva , por bajo el paso de las Carretas" y un herido del molino para casas y huertas a lindes de Juan Fernández de Castro , el Mozo... Ante el gobernador Diego de Montemayor..."

Las carretas eran un lujo. Algunos vecinos las traían de Saltillo y otras, pocas, eran fabricadas en esta Ciudad pues requerían conocimientos de carpintería y de herrería (para los arreos del animal)".

El transporte de minerales en Monterrey

También la actividad minera necesitaba de un sistema de transporte como vemos en este documento en el que Miguel de Montemayor (bisnieto del fundador) otorgaba a su tío Diego de Montemayor (nieto del fundador) una Merced que incluía espacio para una mulada para transportar los minerales extraídos:

"Merced hecha a favor de Diego de Montemayor , de "un herido de ingenio con el agua del río de los ojos de Santa Lucía , en el primer ancón que hace el río por bajo de unas tapias viejas... y las saca señalo arriba del paso de la ciudad antigua" ; y un pedazo de tierra en el mismo ancón "para la congregación de la gente de mi cuadrilla y para las casas de mi vivienda y corrales para las muladas, todo como minero para el avío de sacar plata y beneficiar metales" . Ante Miguel de Montemayor, teniente de justicia mayor y Mateo de Villafranca , secretario de gobernación"

Los famosos convoyes abastecían de mercancías a la Ciudad

Monterrey era el límite noreste del Virreinato de la Nueva España y hasta aquí llegaban los llamados convoyes; grupos de grandes carretas tiradas por una docena de bueyes o mulas, cada una acompañada de un cuerpo militar. Eran lentas pero movían grandes cantidades de mercancía y personas que viajaban por los Caminos Reales que eran una suerte de grandes arterias del Imperio.

En un tiempo Monterrey era el final del Camino Real. Pero en 1718 se extendió a San Antonio del Béjar, hoy San Antonio Texas y unos años después hasta Nuestra Señora de Guadalupe de los Nacogdoches -hoy Nacogdoches, Texas- en la frontera con la Luisiana Francesa.

Pequeñas caravanas venían de otros poblados del Nuevo Reino de León como Cerralvo, Cadereyta, Río Blanco (Aramberri) y otras poblaciones del sur que tenían mayor comunicación con Matehuala, que no era jurisdicción del Nuevo Reino de León, sino de la provincia religiosa de los frailes Franciscanos, lo que genera la confusión de que alguna vez Matehuala dependió de Monterrey.

El camino a León -hoy Cerralvo-

Desde 1596, el año de la fundación, existe antecedente de la existencia de un camino que iba a la ciudad de León, es decir Cerralvo:

"Testimonio sacado a solicitud del capitán Gonzalo Fernández de Castro, en nombre de Diego Fernández de Montemayor, de la Merced hecha a Diego de Montemayor, el Mozo, su padre, en 28 de noviembre de 1596, de un sitio y solar para casas de mi morada y un sitio para huerta y viña..., en el monte de ésta ciudad... a manderecha, como vamos, y el

La profesionalización de los trabajadores del transporte

En un Documento de 1683 aparece un vecino de la Ciudad que tenía por oficio “arriero y domador de mulas”:

“Declaración de Melchor de Garibay, español, vecino de ésta ciudad, “arriero y domador de mulas”, de 25 años.

Otro de 1685

“Declaración de Lázaro de Avila, español, vecino de ésta ciudad, “y de oficio arriero”, de 37 años.”

Lo que significa que desde aquellos años ya había oferta y competencia en el transporte público.

Las mercancías entraban a la Ciudad por la colonia Nuevo Repueblo

Por los puntos donde llegaban mercancías a la Ciudad como la Garita del Sur donde hoy es la Colonia Nuevo Repueblo, cerca de la Plaza Hilario Martínez, llegaba gran cantidad de mercancías que provenían de lugares tan distantes como Tampico y Matamoros y tan cercanos como el Valle de Huajuco -actual Zona Citrícola-; ahí se cobraban las alcabalas, o impuestos al comercio interior; se instalaban arrieros para introducir a la Ciudad mercancías o viajeros.

Monterrey, centro transportista del noreste

Así fue creciendo poco a poco el transporte en nuestra Ciudad, aprovechando la ubicación geográfica que ofrecía descanso a los viajeros y el cambio de recuas durante toda la Colonia y el principio de la vida independiente.

Había convoyes que viajaban hacia Matamoros, Piedras Negras, San Luis Potosí, Zacatecas, Durango, Chihuahua, San Antonio del Béjar, Texas; Santa Fe

ojo de agua que sale en el nacimiento del monte..., y el indio Tetenorame con su gente y Piopi, por otro nombre Tucumuliama, con su gente, y el Capuliguan, tepehuán, y el Mayegura y Cayaguaguin; y cuatro caballerías de tierra como a una legua de ésta ciudad; y un herido de molino de pan; y el cacique Maxcala, tepehuán con su gente, y el Taquanama y el Cayaguaguin y testimonio de la cláusula de la fundación de la ciudad señalando para si una estancia de manado mayor junto al río del Topo, “en la parte y lugar que solían pasar las carretas que iban a la ciudad de León”. Monterrey, 28 de noviembre de 1596. (Testimonio autorizado por el escribano Juan de Abrego. Monterrey, 19 de marzo de 1642).”

Primera inversión en transporte, del gobierno del estado

Cuando en 1625 llegó de gobernador Martín de Zavala, adquirió 19 carretas para mejorar el transporte de mercancías y personas en la Ciudad lo que significó la primera inversión formal en transporte público de nuestra Ciudad:

“Martín González, residente en ésta villa, vende al gobernador Martín de Zavala, “una cuadrilla de diecinueve carretas que tiene armadas con sus toldos, ruedas y todos los pertrechos...” a \$40 pesos cada una, “que montan \$760 pesos. Le entrega, además, 600 bueyes, mulas y caballos, a \$10 pesos cada uno, “que valen seis mil pesos”; así como “el aucción de la gente del servicio” y el fierro de las bestias, que todo asciende a \$7,260 pesos. Se los pagará en grete en dos o tres viajes, puesta en las minas del Parral al precio que tuviere al ser enviada, corriendo de cuenta del gobernador los salarios, cuando se las entregare en el Parral, así como los fletes si volvieran cargadas. Ante Juan de Zavala, alcalde ordinario y Juan de Abrego, secretario. Testigos, Pedro de Salinas (quien firmó por el vendedor, por no saber) don Juan de Guzmán y Juan Alonso Bazán.”

de Nuevo México. Las mercancías se quedaban por las noches en las plazas, y los comerciantes o viajeros tomaban carretas a los mesones que se concentraban en las cercanías del Parián (Padre Mier y Juárez) y en donde la calle Hidalgo se divide en Hidalgo y Morelos.

Las diligencias de Monterrey

Luego de la invasión norteamericana de 1846, y el movimiento de la frontera al sur, más cercana a Monterrey, se inició el uso de diligencias que eran carretas más pequeñas y más cómodas, cuya función era movilizar personas con mayor rapidez a San Luis Potosí, Linares, Laredo, San Antonio, Texas; y Matamoros, en donde se conectaba un vapor que iba a Nueva Orleans.

Monterrey era aún parada obligatoria para miles de viajeros y sus mercancías, lo que le dio prosperidad económica convirtiéndose en uno de los grandes centros comerciales y de servicios de toda la región.

¡Arriba el Ferrocarril!

Hasta que en 1882 llegó el Ferrocarril y modificó esa condición, pues los viajeros y las mercancías ya no necesitaban llegar a la Ciudad. Esto significó una gran contracción económica que, luego de un tiempo, se resolvió con la industrialización de la ciudad, aprovechando este moderno medio de transporte para traer materia prima para la industria y transportar los productos terminados rumbo a los mercados nacionales e internacionales.

Las tres estaciones de Ferrocarril

En las estaciones del Ferrocarril, que eran tres: la Industrial que estaba a la altura de Fundidora; la del Golfo, en Colón y Emilio Carranza y la Nacional en Pino Suárez y Colón, se establecieron "sitios" de

carretas y mulas para movilizar a los viajeros y su equipaje a sus casas, a los mesones, o a los hoteles que empezaban a aparecer en la Ciudad.

La industrialización catapultó el crecimiento de la Ciudad. Hasta la parte ubicada al sur del Río Santa Catarina -hoy colonia Independencia- requirió de más servicios de transporte que principalmente era en burros.

En la última década del siglo XIX llegaría la modernidad con los tranvías.

Continuará...

Citas:

-Ordenanzas de descubrimiento, nueva población y pacificación de las Indias dadas por Felipe II, el 13 de julio de 1573, en el bosque de Segovia.

-ARCHIVO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MONTERREY

-COLECCIÓN Civil: volumen 1 expediente 31; volumen 1, expediente 50; volúmen 11 A, expediente 1 folio 99; volumen 4, expediente 18, folio 14; volumen 23a, expediente 1 folio 24; Leyes de Indias.

-Camino de Tierra Adentro, INAH.

-ONU-Hábitat



CULTURA
UANL

