

catolicismo de la contrarreforma y el mundo no europeo. En ese conflicto que no excluye el diálogo, Megged propone renunciar a las nociones de sincretismo y dualismo para adoptar la de negociación, en la cual, las dos partes son igualmente creativas. "Griego con los griegos", decía Pablo, partidario contra Pedro, de la separación del evangelio y el vehículo cultural incial (judío). "Me aindié", escribía el jesuita José Ortega, quien pasó 40 años en las misiones del Gran Nayar, en Nueva España, en el siglo XVII.

Jean Meyer,  
CIDE

Clara Elena Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, 1997, 350 pp.<sup>1</sup>

En 1929, Salvador Ortiz Vidales, en su libro, *La arriería en México*, compiló una serie de experiencias, anécdotas y pasajes de la vida de los actores sociales de la arriería. En forma fragmentada, él describió la estructura general del transporte de mercancías durante el siglo XIX para lo cual, realizó una revisión exhaustiva de artículos y libros sobre México. Hasta ese momento, la arriería sólo había sido un capítulo "incidental" en los escritos de viajeros y literatos, pues no se había reconoci-

<sup>1</sup> Esta reseña apareció el 19 de mayo de 1999, en la página H-méxico.

do su importancia vital e histórica. Como el autor decía:

El arriero, con su atajo de mulas llevando mercancías de una a otra parte, fue el único sistema de exportación, desde la dominación española hasta poco después de la introducción de los ferrocarriles.

Este antecedente sirve para resaltar aún más la trascendencia de la investigación de Clara Elena Suárez Argüello, ya que, no contábamos hasta ahora con un libro dedicado exclusivamente a la arriería que, como es bien sabido por diversos estudios, fue el cemento que permitió unir las partes de los sistemas productivos existentes, estimuló la producción de un gran número de mercancías especializadas, estrechó las relaciones entre el mundo rural y urbano y tendió puentes de comunicación a lo largo y ancho del país.

Teniendo como marco de referencia conceptual la formación del mercado novohispano y la escasez de trabajos especializados sobre el tema, Suárez Argüello nos presenta dos historias enlazadas. Por una parte, realiza un análisis cuidadoso de cada uno de los factores que constituyeron el transporte de mercancías en general y, en segundo término, el texto se enriquece con el estudio particular de la arriería del tabaco. A lo largo del libro, la autora polemiza con todos aquellos historiadores que se han atrevido a afirmar que durante la época colonial, "el transporte de carga era ineficiente". Ella demuestra, a través de diversos testimonios y mediciones, que el trabajo de los arrieros era una actividad especializada y respondía a una organización "compleja y sofisticada".

Después de realizar una revisión historiográfica de la conformación del mercado novohispano y del funcionamiento del estanco del tabaco, la autora nos plantea la hipótesis que guía la investigación. Asegura que a finales del siglo XVIII, existían distintas regiones altamente articuladas. Dicha

articulación se logró gracias a una red de transporte firmemente establecida y consolidada en Nueva España, que trasladaba mercancías tanto nativas como de importación y que coadyuvó a la integración del mercado.

Agrega que las ciudades y los centros mineros se convirtieron en "ímanes comerciales" que ayudaron a dinamizar diversos sectores productivos, a pesar de que el transporte de mercancías se enfrentaba a malos caminos, enormes distancias, fletes elevados, a una difícil estructura geológica y a las inclemencias del clima de nuestro país. Frente a este conjunto de obstáculos, ella concluye que hay que "entender el transporte como una secuencia ininterrumpida de respuestas a una demanda impredecible en la que interactuaban fuerzas económicas y políticas".

Uno de los temas que más llamó nuestra atención es el referido a la geografía de la arriería. En el caso del transporte del tabaco, así como en el de otras mercancías, los viajes eran impresionantes y casi inimaginables. Las recuas recorrían varios cientos de kilómetros por valles, montañas, ríos, desiertos y ciudades. Sólo para tener una idea de la magnitud de esta actividad, podemos decir que, en 1800, el abasto del tabaco utilizó entre 25 000 y 30 000 mulas, las cuales viajaron principalmen-

te a los campos de cultivo veracruzanos y a ciudades consumidoras del norte del país, como Guadalajara, Chihuahua, Coahuila, Rosario, San Carlos de Santander, Durango, entre muchas más. Sobra decir que el sistema de arriería abarcaba buena parte del territorio y que se encargaba de distribuir una infinidad de mercancías. De hecho, los arrieros, en sus distintas modalidades, llegaban hasta los lugares más recónditos del virreinato, soportaban un gigantesco esfuerzo y utilizaban un tiempo desmesurado.

¿Cuál era la distancia que recorrían las mulas en un día? Es probable que nadie pueda dar una respuesta exacta, pues el tiempo que se consumía yendo de un lugar a otro era muy relativo. Para realizar un cálculo cercano, habría que tomar en consideración un gran número de variables (económicas, físicas, estacionales, de ciclos agrícolas, políticas, etc.), las cuales determinaban el transcurso de los recorridos. Este problema nos lleva a recordar un cálculo que realizó el inglés Henry George Ward, durante su primer viaje entre Veracruz y la ciudad de México, en 1823. Él afirmó que "el paso ordinario de un arriero, cuando las mulas llevan su carga completa de doce arrobas [300 libras = 138 kilogramos aproximadamente] no excede de cuatro leguas por día" [16.76 kilómetros]. Los datos que maneja la autora son muy semejantes a los de Ward y, por ejemplo, ella asegura que, "viajar a Rosario desde la ciudad de México era recorrer 293 leguas [1 198.37 kilómetros] con un tiempo promedio de 77 días". Sólo por hacer una comparación fortuita y para que podamos imaginar la enorme

magnitud de las distancias terrestres de nuestro país, retomamos el viaje del virrey, marqués de Branciforte, quien en 1794 viajó de Cádiz a Veracruz en tan sólo 47 días. En otras palabras, el recorrido entre el puerto europeo y el americano se podía llevar a cabo en poco más de la mitad del tiempo en que se realizaba un viaje al norte del virreinato.

Otro aporte significativo del libro es el relativo a los costos y gastos de los fletes de mercancías. Contradicciendo lo que habían venido repitiendo diversos autores, sin realizar investigación directa en las fuentes, Suárez Argüello revela que dichos costos no eran tan altos como se pensaba. Escribió que

es real la norma de que, para los productos de un bajo valor monetario, su transporte tenía un alto costo; mientras que, para las mercancías de elevado valor, el costo del transporte era poco significativo.

A partir de ahora, las investigaciones sobre los procesos productivos tendrán la obligación de cuantificar el impacto de dicho gasto sobre los costos de producción, con el fin de seguir desmitificando la idea de los altos costos que representaban los fletes.

Esta lectura sobre el camino real, me hizo recordar otro excelente libro acerca de "trajinantes" en el Perú. En él, Luis Miguel Glave analiza, entre otras cosas, los circuitos comerciales de una vasta región. Paradójicamente, cada uno de estos libros estudia una de las principales actividades en cada virreinato: la coca y el tabaco. Es bien sabido que ambos productos tuvie-

ron un enorme impacto económico, político, social y cultural en nuestras sociedades. Sin embargo, el tiempo ha pasado y en la actualidad existe un proceso represivo que amenaza nuestras raíces históricas.

Por último, el libro no sólo resulta ameno, sugerente e informativo, sino quizás para algunos, hasta cierto grado polémico por su carácter general. Pero pensamos que, en realidad, es una invitación directa para que otros estudiosos de la historia económica de México se preocupen por esta problemática y se incorporen a esta nueva discusión por medio del estudio particular de las diversas actividades económicas, con lo cual, el panorama de la arriera adquirirá su real complejidad. De hecho, se cuenta con materiales disponibles en los diversos archivos y resulta imprescindible conocer las distintas maneras en que circulaban las mercancías para tener el cuadro completo.

Eduardo Flores Clair  
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS  
HISTÓRICOS-INAH

Cristina Barros y Marco Buenrostro,  
*Vida cotidiana. Ciudad de México, 1850-1910*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Lotería Nacional para la Asistencia Pública/UNAM/FCE, México, 1996, 203 pp.

Conozco desde hace años el interés y el afecto de los autores por la ciudad de México. Su esfuerzo loable se ha concretado en libros y publicaciones, siempre con la preocupación de man-