

Cramaussel, Ch. (Ed.: 2016),
Los caminos transversales. La geografía histórica olvidada de México.

El Colegio de Michoacán/Universidad Juárez del Estado de Durango,
Zamora, Michoacán, México,
372 pp., ISBN COLMICH 978-607-9470-60-9.
ISBN UJED 978-607-503-180-4

Esta obra se concentra en dos áreas culturales que tanto la historia como la arqueología evaden con más frecuencia de lo esperado: el Occidente y el Norte de México, principalmente. El libro reúne los trabajos presentados durante una reunión académica celebrada en 2009 en la Universidad Juárez del Estado de Durango. Dicho congreso fue organizado por Chantal Cramaussel y Guadalupe Rodríguez, siendo la primera la editora de esta obra en la que se desarrolla una historia de los caminos vinculada con la movilidad de las poblaciones humanas, y no exclusivamente con las características topográficas del terreno.

Desde un enfoque histórico regional, trece artículos constituyen una crítica a la estructura radial de caminos que parte del centro de México hacia los territorios del norte, ambas costas y el sur, atribuyendo dicho enfoque centralista a Bernardo García Martínez (García, 2008). El concepto clave de este libro es el de los *caminos transversales*, que rompen con dicha estructura radial y que funcionan como eje conceptual que conduce las temáticas examinadas. Los autores nos dirigen del sur, en la costa de Michoacán, al noroeste, para así atravesar el centro-norte hacia la costa este, finalizando el recorrido en el sureste mexicano. Esta derrotero y el orden de los artículos nos parecen coincidentes con la inquietud de la editora de conducirnos por los territorios que rodean la tan investigada área central de México. Así, el libro presenta un enfoque que busca comprender la larga duración de los caminos; una mezcla entre una “antropología” y

una “historia” de las travesías más allá del centro de México que nos permite interpretar a los caminos como uno de tantos ámbitos espaciales construidos por las comunidades y en donde se reproduce la organización social y territorial (Velasco, 2007: 64).

El recorrido inicia en la costa occidental del territorio de la Nueva España, con el texto de Oziel Talavera, “Los arrieros de Uruapan. Tráfico comercial de la costa de Zacatula al Norte Minero”. En él se analizan las dinámicas y dificultades de una red de caminos comerciales que contribuyó a la colonización del territorio septentrional novohispano, creada por los arrieros alrededor de Uruapan, Michoacán, durante la época colonial y hasta el siglo XX. El texto de Miguel Vallebuena, “Los caminos que atravesaban la Sierra de Durango, siglos XVI-XIX”, se concentra en explicar cómo la creación de rutas que vincularon la costa Pacífica con la región de centro-norte estaba relacionada con el desarrollo de los asentamientos serranos y la industria de explotación minera, y con la apertura de nuevos puertos marítimos e incluso las invasiones extranjeras del siglo XIX. Por su lado, Guadalupe Rodríguez continúa con esta temática en su artículo “Los caminos de la Sierra de Durango y sus viajantes en la primera mitad del siglo XX” para dejarnos claro que, a pesar de lo difícil que resultaba transitar por la Sierra Madre Occidental, la modernidad inevitablemente refuncionalizó los antiguos caminos con la introducción del ferrocarril, sin que dejara de existir el tránsito con bestias de cargas.

Manteniéndonos en la misma región, pero desde una dimensión interpretativa distinta, en la cual la geografía se concibe como “un espacio dinamizado por el tiempo, el accionar del hombre y el mito” (p. 73), Efraín Rangel y Jorge L. Marín presentan, en su capítulo “De la Sierra a la Costa. Rutas sagradas que resignifican el paisaje geográfico y cultural en la zona tepehuana”, un análisis sobre las formas de creación y apropiación de los territorios a través de la sacralización, los mitos

y la historia oral. Un poco más hacia el norte, Esperanza Donjuan presenta en su trabajo “Rutas y caminos de Sonora en los siglos XVII y XVIII”, los argumentos necesarios para rebatir la idea de que esta provincia se encontraba aislada durante la Colonia. El análisis de las dinámicas entre el “camino real de tierra adentro” y de un “camino costero” permite acercarnos a los procesos históricos de conformación de las provincias novohispanas norteñas. Parte de estos procesos es explicado por Mario Alberto Magaña en su artículo “Donde los caminos se bifurcan. Itinerarios, rutas y senderos en el área central de las Californias, 1760-1850”, en el que, de manera paralela al anterior, el autor estudia la dinámica de un poblamiento misionalmilitar que se dio a través de rutas tanto marítimas como terrestres.

Nos trasladamos entonces un poco más hacia el este, donde Chantal Cramaussel nos introduce con su texto “Los caminos de la Sierra de Chihuahua antes del ferrocarril”, a las estrategias de movilidad de los pueblos que habitaban la Sierra Tarahumara desde la época prehispánica, durante la Colonia, y hasta que los ferrocarriles transformaron toda esta red de caminos por las que transitaban indios, misioneros y contrabandistas. Este artículo nos enlaza con el escrito por Valentina Garza, “Las rutas de la conquista y colonización hacia el noreste novohispano”, donde la autora presenta la investigación y descripción de los caminos más importantes que partieron desde el siglo XVI hasta el XVIII hacia el noreste del territorio recién conquistado, gracias a la minuciosa lectura de diarios de navegación, crónicas, informes y visitas eclesiásticas, entre otras fuentes.

En relación al área centro-norte de nuestro país, el artículo de Sara Ortelli, “Los caminos del desierto. El Bolsón de Mapimí y la dinámica espacial del centro-norte de México. Siglos XVIII-XIX”, y el de Joaquín Rivaya-Martínez, “Tras la huella de los bárbaros. Itinerarios comanches a través de México, 1821-1875” abordan dos temáticas semejantes. Por un lado, Ortelli presenta la información pertinente para caracterizar el desierto de Coahuila como un espacio dinamizado, en contra de su concepción como un espacio “vacío”. Por el otro, Rivaya-Martínez se centra en el estudio de aquellos hombres y mujeres que recorrían estas tierras de nadie, los

indígenas que emigraron hacia el sur desde cientos de kilómetros al norte del río Bravo.

La penúltima sección del libro incluye dos artículos que superan el hecho de que la comprensión de la movilidad de los grupos humanos haya sido entendida mayoritariamente a partir del uso de vías terrestres. En consecuencia se ha dejado en un plano secundario el estudio del tránsito por vías acuáticas como modo de articulación del entorno.¹ Carlos Enrique Ruiz Abreu, en “Las rutas del agua en el Tabasco colonial” explica cómo el sistema de intercambio colonial tabasqueño se condujo y reprodujo a través de vías primordialmente acuáticas. A su vez, Miguel Ángel Díaz Perera, quien presenta “Del Barco al ferrocarril, del río a la carretera. De las redes fluviales a las carreteras como medio de comunicación en Tabasco 1949-1980”, analiza las causas y consecuencias del abandono de dichas vías en la segunda mitad del siglo XX y de los intentos de contención de una cultura del agua que se había asentado exitosamente en la región desde antes de la conquista.

El último texto de la obra, de Salvador Álvarez, “De los caminos transversales de herradura a las “nupcias del hombre con la tierra virgen”, es una reflexión en torno al papel del ferrocarril a partir del profundo análisis de un texto escrito por Lorenzo Pérez y Castro, donde se recuperan las ideas porfiristas sobre el progreso que permean la primera mitad del siglo XX. A través del recorrido espacial y temporal de cada uno de estos artículos, podríamos concluir señalando que la obra nos permite reflexionar sobre cómo el estudio de rutas, medios, nodos, complejos tecnológicos y la organización del transporte como productos culturales que se expresan en una práctica social sustentada en hábitos proyectados en el tiempo, añade capas de detalle que contribuyen al entendimiento de los sistemas sociales, económicos y políticos, coloniales y de la actualidad.

Mariana Favila Vázquez

Posgrado en Estudios Mesoamericanos
Universidad Nacional Autónoma de México

¹ Uno de los trabajos que ha integrado ambas vías es, por ejemplo, Vargas y Ochoa, 1982.

REFERENCIAS

- García Martínez, B. (2008). *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico*. México: El Colegio de México.
- Vargas, E. y Ochoa, L. (1982). Navegantes, viajeros y mercaderes: notas para el estudio de la historia de las rutas fluviales y terrestres entre la costa de Tabasco-Campeche y tierra adentro. *Estudios de Cultura Maya*, XIV, 59-118.
- Velasco Toro, J. (2007). Espacio y territorio: ámbito de la etno-identidad. *Revista del CESLA*, 10, 53-70.