

Los puentes de la Independencia

En el presente texto me ocupo de examinar varios puentes que fueron parte del escenario donde ocurrieron episodios importantes en la guerra de Independencia. En algunos casos, por esos espacios construidos pasaron tanto las fuerzas insurgentes como las realistas, para desplazarse hacia alguna batalla o hacerse de algún sitio. En otros, ahí tuvieron lugar enfrentamientos bélicos decisivos para el desarrollo histórico de la nación mexicana. Asimismo, me interesa presentar aquí, a grandes rasgos, el estado actual que guardan esos objetos arquitectónicos. Sobre todo atendiendo a que están directamente asociados con el devenir de México como nación independiente y, por tanto, encierran un incuestionable valor histórico a la vez que patrimonial. Tan es así que, por lo menos en uno de ellos, la propia batalla histórica allí ocurrida lleva el nombre del objeto arquitectónico en cuestión: puente de Calderón. Lo que sí quiero puntualizar es que aquí están incluidos sólo algunos puentes en los que se dieron sucesos destacados de la gesta independentista.

Por otra parte, estas páginas se desprenden de un estudio de largo aliento que estoy realizando desde mediados de 2005, acerca de la arquitectura de puentes novohispanos. Por consiguiente, en cada uno de los puentes que incluyo en esta colaboración, me detengo a ver sus características arquitectónicas haciendo un balance del estado de conservación o deterioro que dichos puentes guardan. Asimismo, ofrezco una sintética relación de los acontecimientos históricos que ahí se desarrollaron, bien sea en el propio puente, o bien en sus espacios inmediatos. En ese orden de idas, el hecho arquitectónico queda asociado con el suceso de la historia que ahí tuvo lugar, a fin de destacar su doble significado, en tanto patrimonio inmueble y, a la vez, su sentido histórico monumental. En especial, mi interés en este conjunto de estructuras se incen-

* Instituto de Investigaciones Sociales/Facultad de Arquitectura, UNAM.

tivó en la medida en que estamos por conmemorar el Bicentenario de la Independencia de nuestro país.

Consideraciones generales en torno a los puentes aquí presentados

Los puentes construidos durante el virreinato se relacionan con el desarrollo de la vida comercial, minera, agropecuaria, cultural y muchos otros aspectos fundamentales para la integración del entonces territorio de la Nueva España. Todos los incluidos aquí se realizaron en los siglos XVII y XVIII, aunque es necesario precisar que los que se hicieron en el primero de esos siglos fueron ampliados y reacondicionados en la segunda mitad del último, a tal punto que, como veremos más adelante, por lo menos en uno de ellos esa labor se convirtió en una verdadera obra de reconstrucción. Como sea, en la presentación de casi todos los puentes que aquí veremos se indica la posible fecha de su realización, misma que en ocasiones está documentada.

Todos son puentes desarrollados con un sistema constructivo con base en bóvedas de arco, salvo uno cuya vía se rehizo, colocándole una placa de concreto armado a mediados del siglo XX: el de la hacienda de Atenco. Como se verá páginas adelante, éste es el más abandonado, pero aún conserva sus pilares y pretilos originales. Asimismo, los materiales empleados para la realización de todos fueron la piedra mamposteada de diversas características, junto al mortero de cal con arena como cementante. Sus formas específicas, al igual que sus dimensiones son variadas, aunque todos están en pie en estos primeros años del siglo XXI. De igual forma, son estructuras que se erigieron para servir a vías fundamentales en el sistema de comunicación terrestre de la geografía virreinal. Algunos se realizaron en sitios aledaños a ciuda-

des o poblaciones, mientras que otros se construyeron para servir a los caminos en regiones totalmente despobladas, ahí donde los accidentes orohidrográficos lo requirieron.¹

Por otra parte, no ha sido posible establecer puntualmente quiénes fueron los promotores de todos los puentes que aquí se visitan, sobre todo porque en su realización intervinieron una diversidad de agentes. Empero, puedo indicar que participaron diversos actores sociales: consulados de comerciantes, hacendados, el clero, autoridades locales o regionales, así como los habitantes de las localidades que serían beneficiadas por la construcción de los puentes. A veces su intervención se limitó a formular peticiones a las autoridades civiles locales o virreinales para que se realizara el puente en cuestión, mientras en otras se encargaron de organizar el financiamiento del mismo. En todos ellos, instituciones, grupos e individuos proporcionaron alguna cantidad de dinero para su construcción, aportaciones que con frecuencia constituyeron el soporte económico fundamental.

Al menos en tres casos aquí expuestos se conoce al arquitecto o constructor encargado del diseño y edificación del puente. En los restantes, a pesar de que tuvieron una importancia clave en las comunicaciones terrestres, no se ha podido documentar su autoría. En ese sentido, es también muy difícil establecer quiénes aportaron la fuerza de trabajo que permitió su materialización. Aunque en algunas etapas de ese proceso está documentado que intervinieron, en calidad de peones, cordadas de cautivos e indios de lugares cercanos a través del tequio. Empero, en todos hubo participación de mano de obra calificada (albañiles y canteros prin-

¹ Un texto de incuestionable valor para la identificación de algunos puentes del periodo virreinal es el de Chantal Cramaussel (coord.), *Rutas de la Nueva España*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2006.

principalmente), la que tenía que ser necesariamente remunerada con un salario. Finalmente, la mayoría de los sitios aquí incluidos presenta una notable y original calidad arquitectónica, a pesar de que un par de ellos han sufrido cambios, y alguno hasta acusa un considerable deterioro.

Puente de San Ignacio o de La Fundición en las afueras de Aguascalientes

Su nombre oficial cuando se terminó de construir, en diciembre de 1797, fue San Ignacio, por el fundador de la orden de los jesuitas, San Ignacio de Loyola, ya que los impulsores iniciales del puente fueron los miembros de esa orden. Décadas después, a unos cientos de metros de su ribera oriental se estableció una empresa de fundición, por lo que se comenzó a designar entre los usuarios como puente de La Fundición. También intervino para promover su edificación el párroco local Manuel Calvín Larreátegui, quien apoyaba su iniciativa argumentando que en 1747 el río “[...] no dio vado durante 45 días”.² Si bien es cierto que el puente ya estaba en uso desde que concluyeron las obras, su inauguración formal se retrasó hasta marzo de 1798. Para tal efecto tuvo lugar un suceso donde participó el obispo de la Nueva Galicia, que vino desde Guadalajara y quien había contribuido con 442 pesos para la construcción del puente. Además estuvieron el alcalde de la entonces villa de Nuestra Señora de la Asunción de las Aguascalientes, el párroco de esa misma localidad, así como el gobernador de la Nueva Galicia.³

Las obras de construcción se iniciaron en 1743 y para mediados de 1745 ya se había cerrado la primera bóveda de las nueve que confor-



Figura 1. Vista desde el suroeste del puente de San Ignacio, Aguascalientes. Fotografía de Guillermo Boils Morales, julio de 2006.

man la arcada del puente. Prácticamente estaba listo en 1759, y sólo restaba levantar los pretilos y el empedrado de la vía, cuando el 29 de septiembre de ese año lo derribó una creciente del río San Pedro, sobre el que se levanta la estructura. Se comenzó a reconstruir al año siguiente, pero con la expulsión de los jesuitas en 1767 quedó suspendida la obra, reiniciándose hasta 1780. Este nuevo proceso de edificación culminó 17 años después, por lo que el tiempo total transcurrido para su materialización fue de 54 años. En esta última etapa, los trabajos estuvieron bajo la dirección del maestro constructor don Nicéforo Ornelas,⁴ maestro de obras que también había trabajado en la edificación de la hacienda de Cieneguilla en esa región, a poco menos de 9 leguas (38 km) al suroeste de Aguascalientes; propiedad rural que en 1792 abarcaba 45 200 ha.⁵ La labor desarrollada por Ornelas muestra un claro dominio del oficio, dado que el puente ha resistido durante más de 200 años incontables crecientes del río, que han puesto a prueba su solidez en reiteradas ocasiones.

⁴ Heliodoro Martínez López, *El Aguascalientes que yo conocí*, Aguascalientes, s. e., 1997, p. 16.

⁵ Jesús Gómez Serrano, *Haciendas y ranchos en Aguascalientes*, México, Universidad Autónoma de Aguascalientes/Fondo Editorial Banamex, 2000, p. 293.

² De acuerdo con la descripción: http://www.metroaguascalientes.com/rpp/27agosto/06_puente_san_ignacio.html.

³ Datos grabados en la cartela de piedra, situada en el pilar-mojonera del sudeste, en la margen oriental del puente.

El puente que nos ocupa está situado al noroeste de la capital del estado de Aguascalientes, en la salida hacia la hacienda de San Ignacio, distante a menos de una legua de la población. Pero también era un paso clave en la comunicación terrestre hacia el noroeste del territorio de la Nueva Galicia, en calidad de ruta alternativa hacia la importante ciudad minera de Zacatecas, pasando por el poblado de Jesús María. Sirve para cruzar sobre el mencionado río San Pedro, que corre al poniente de la ciudad de Aguascalientes. Se encuentra en uso, aunque con poco tráfico, dado que en la segunda mitad de la década iniciada en 1990 se construyó un nuevo puente de concreto armado con mayor capacidad de aforo vehicular. Es un puente formado por nueve arcos de medio punto, con una longitud de casi 85 m y un ancho de vía libre de 3.85 m. Los tres arcos principales colocados en el centro son de medio punto y tienen casi 5 m de claro, mientras los seis restantes, de alivio para las avenidas son irregulares y de dimensiones más reducidas (entre 3 y 3.5 m de claro).⁶

En general, sus condiciones materiales son adecuadas, aunque le suele crecer alguna poca de hierba en varios de sus tajamares (elementos angulosos en que terminan los extremos de los pilares, a fin de cortar la corriente de agua por el flanco que da hacia “río arriba”), sobre todo en los de la cara norte del puente, que es la que recibe en directo el empuje del agua. Empero, el deterioro más importante que ha sufrido el puente se advierte en las cartelas de piedra que se encuentran en las dos columnas del extremo oriental de los pretilos; esto es, el lado que da hacia la ciudad de Aguascalientes. Dichos pretilos, en los últimos tiempos, han

⁶ Josefina Cuen Barragán y José Sevilla R. (coords.), “Puentes coloniales de la República Mexicana”, documento de trabajo, mimeografiado, México, Centro Documental, Dirección de Conservación de Sitios y Monumentos de Conaculta, noviembre de 1997, s. p.



Figura 2. Vista desde el noroeste del puente de San Ignacio, Aguascalientes. Fotografía de Guillermo Boils Morales, julio de 2006.

sido víctimas de “pintas” y hasta han sufrido el desprendimiento de pedazos de piedra, por lo que el texto grabado en algunas de las cartelas resulta casi ilegible (agosto de 2007). En suma, salvo esos detalles, la estructura y apariencia del puente no presentan deterioro (figura 2).

Respecto a los hechos históricos de la Independencia asociados al puente de San Ignacio, en febrero de 1811 por ahí cruzó el insurgente, oriundo de Jalostotitlán (hoy estado de Jalisco), José María González Hermosillo. Éste, al frente de un puñado de rebeldes combatientes, había sido enviado por la comandancia de las fuerzas insurgentes hacia las provincias de Sonora y Sinaloa. Su encomienda era extender la insurrección en aquella región del noroeste novohispano, donde en algún enfrentamiento armado González Hermosillo habría de perder la vida por la causa independentista. Por ello, en 1831 se denominó a la capital sonorenses con el segundo apellido de ese prócer.

Cabe señalar que, a principios de diciembre de 1810, por el puente de San Ignacio habían pasado diversos contingentes provenientes del occidente del actual estado de Aguascalientes. Iban a sumarse a las fuerzas encabezadas por

Allende, quien al frente de su ejército pasó tres días en la villa de Aguascalientes cuando se hallaba de paso hacia Zacatecas. Durante la presencia del ejército insurgente la localidad quedó convertida en cuartel, en tanto el puente, como punto estratégico de la misma, debe haber estado bajo la vigilancia de un piquete de las fuerzas insurrectas. En febrero de 1811, pocos días después de la derrota de los insurgentes en puente de Calderón, Hidalgo y los demás caudillos de la rebelión volvieron a pasar por Aguascalientes. Y aunque por ser entonces estación de secas el río San Pedro podía ser cruzado vadeándolo, es muy probable que hayan pasado por este puente en su repliegue hacia el norte, en especial para facilitar el desplazamiento de los carros con el bastimento, la artillería y las recuas de animales cargados.

El puente de Calderón, Zapotlanejo, Jalisco

Este puente es sin duda el más presente en la memoria histórica de la nación acerca de la guerra de Independencia. Empero, para seguir la tónica del sitio revisado en los párrafos anteriores, empiezo por presentar una visión de las características que tiene el puente y enseguida paso a los sucesos de la historia que allí se dieron. Así, el puente se localiza en el actual municipio jalisciense de Zapotlanejo, poco más de 9 km (un par de leguas) al nordeste de la cabecera municipal del mismo nombre. El puente se despliega en dirección normoroeste-sursureste y está desplantado sobre una barranca de pendientes moderadas, por cuyo fondo corre el río Colorado, también llamado río de Calderón. En el tramo donde se sitúa el puente las aguas de ese río escurren de oriente a poniente. Casi 5 km al oriente, es decir río arriba, está la presa Calderón, construida en el siglo XX y que ha propiciado una reduc-



Figura 3. El puente de Calderón, Jalisco, desde el noroeste. Fotografía de Alejandra Contreras, agosto de 2006.

ción considerable del caudal de agua que pasa bajo el puente. Ese cauce es tributario del río Grande de Santiago, que corre al oriente y luego al norte de la ciudad de Guadalajara, y sigue su curso por más de un centenar de kilómetros hasta desaguar en el océano Pacífico (figura 3).

Este sólido puente se construyó en un periodo relativamente corto, de casi tres años, entre 1670 y 1672. Aunque fue reforzado y ampliado en el ancho de su vía hacia mediados del siglo XVIII. Su nombre se debe a don Francisco Calderón y Romero, entonces máxima autoridad civil en la provincia de la Nueva Galicia y también presidente de la Audiencia de Guadalajara. Este gobernante novohispano fue el principal promotor de la construcción del puente, con la idea de establecer una mejor comunicación a través de una de las rutas camineras que unían la Nueva Galicia con las poblaciones del Bajío y la ciudad de México.⁷ Pero también el puente de Calderón servía a la ruta de Guadalajara hacia la región de los Altos, a fin de facilitar el tránsito hacia el Camino Real de Tierra Adentro. Este último era el eje troncal del altiplano, ya que unía la capital de

⁷ Carmen Castañeda, "Los caminos de México a Guadalajara", en Chantal Cramaussel, *op. cit.*, p. 269.

la Nueva España con Zacatecas, prolongándose luego más al norte del territorio virreinal para llegar, entre otros sitios, hasta San José del Parral y, finalmente, Santa Fe de Nuevo México.

Sus dos caras están trabajadas en piedra con mortero de cal, en tanto su estructura quedó constituida por tres arcos de medio punto con dimensiones diferentes. Alcanza una longitud total de 83 m (casi 100 varas castellanas), incluyendo el área ensanchada de la vía a ambos extremos del puente, mientras que mide poco más de 6 m (8 varas) de ancho en el área de circulación de la vía. Asimismo, el puente propiamente dicho, es decir, el tramo que descansa sobre la estructura conformada por la arcada, tiene una extensión de 60 m de largo (casi 70 varas), mientras su ancho total tiene 7.15 m (8.5 varas), incluyendo el grosor del pretil de protección que está rematado en su corona por piedra de cantera a base de bloques labrados y bien ensamblados.

Su arco central tiene 7.15 m de altura por 7.75 de ancho, y está flanqueado por otros dos arcos menores, que sólo tienen 5 m de elevación por 4.70 de ancho. A ambos lados y en cada uno de los extremos presenta dos macizos contrafuertes que contribuyen a darle solidez, situados más o menos al centro, entre un arco y el otro. En los extremos de cada uno de sus dos gruesos pilares (4.40 m) cuenta con pronunciados tajamares a modo de proas de barco, cuya traza angulosa responde a la necesidad de lograr “cortar” el agua, para resistir la fuerza de su embestida durante las crecientes del río. Las mencionadas dimensiones de estos tajamares se antojan muy grandes, pero responden al señalado grosor con que se construyeron los propios pilares (figura 4). Además de que en el siglo XVII tendían a construirse puentes con macizos pilares, cuyo grosor con frecuencia está estructuralmente sobrado, en especial debido a que el dominio de las téc-



Figura 4. Tajamares pronunciados a ambos lados del arco central del puente de Calderón. Fotografía de Guillermo Boils Morales, agosto de 2006.

nicas constructivas no estaba tan extendido y al bajo número de arquitectos que todavía prevalecía en la Nueva España de aquel siglo.

El puente se encuentra en muy buenas condiciones materiales. Se advierte que ha sido restaurado y ha experimentado por lo menos una intervención que dejó algunas modificaciones a sus características originales (figura 5). En efecto, la traza de su vía, de acuerdo con el diseño de su arcada, lleva a pensar que, siendo un puente quebrado (esto es la calle por la que se circula sobre él no es horizontal y de línea continua), era más pronunciado el ángulo formado por los dos planos inclinados, cuya pendiente debe haber sido de entre 6 y 10 grados respecto del plano horizontal. Del lado sur todavía se advierte una cierta pendiente, misma que ha sido suavizada con la intervención; hoy día el camino sobre el puente muestra una reducción en la inclinación y se ha minimizado su quiebre angular. Pero sobre todo esta modificación se advierte con mayor evidencia en el pretil, el que ha sido renovado de manera parcial a fin de darle una nivelación de continuidad en su trazo, que resulta casi a modo de cordel (figura 6).



Figura 5. El puente de Calderón visto desde el poniente. Fotografía de Guillermo Boils Morales, agosto de 2006.

En la mañana del 17 de enero de 1811 en el Puente de Calderón tuvo lugar la batalla que se definió en favor del ejército regular del rey, contribuyendo a que durante varios años se retrasara el triunfo independentista. Las fuerzas realistas, bajo el mando de Félix María Calleja, estaban emplazadas en la ribera sudeste, la que en la figura 6 queda al fondo, es decir, la opuesta a aquella desde donde se tomó la fotografía. Y en esta última orilla es donde se desplegaron las decenas de miles de combatientes insurgentes, encabezados por Hidalgo. Sin embargo, la superioridad numérica de los rebeldes no compensó la eficiente organización castrense del ejército realista. El armamento fue uno de los factores clave de la victoria de las tropas comandadas por Calleja. En efecto, mientras sus efectivos contaban con fusiles y muchas piezas de artillería, sólo uno de cada cinco insurgentes tenía un arma de fuego, y su batería de cañones, aun siendo más numerosa que la de los realistas, en su mayoría era poco efectiva comparada con la que emplazó la milicia realista. Después de varias horas de combate la victoria se decidió en favor de las fuerzas gobier-



Figura 6. Pretil del puente de Calderón, desde el norte, apreciándose todavía una leve pendiente, suavizada por modificaciones, que se notan en su mampostería. Fotografía de Guillermo Boils Morales, agosto de 2006.

nistas, y el puente pasó a las páginas de la historia por esa batalla que desde entonces quedó ligada al mismo, llevando su nombre.

En los incontables estudios que se han escrito acerca de ese trascendental acontecimiento desde hace casi 200 años, no hay referencia a los daños que pudo haber sufrido el puente a raíz de esa batalla. Lo cierto es que en caso de haber resentido alguna afectación, ésta no debe haber sido de consideración; o si lo fue, quedó reparada con diligencia y solidez, toda vez que el puente siguió funcionando durante muchas décadas más, con sus consabidas tareas de limpieza y mantenimiento. De por sí el puente había sido reforzado a finales del siglo XVIII, principalmente con el patrocinio de los comerciantes de Guadalajara, agrupados en el Real Consulado de aquella ciudad.⁸ Así, hacia 1797 se habían hecho trabajos que lo consolidaron en su estructura, al tiempo que se ampliaba el ancho de su vía, para facilitar el paso simultáneo de dos carretas.

Cuando se tendieron las carreteras asfaltadas, ya en el siglo XX, y se empezaron a construir

⁸ *Ibidem*, p. 269.

puentes más anchos y con estructura de acero o de concreto armado, el puente de Calderón quedó fuera de circulación, al margen de la red carretera. Sin embargo, su acceso es fácil, dado que se encuentra a casi 400 m al poniente de la carretera federal número 80. A una distancia de 42 km de la capital jalisciense, yendo hacia la región de los Altos de Jalisco, al lado izquierdo de la carretera hay un monumento en el tramo que va de Zapotlanejo a Tepatitlán de Morelos. El sitio que forma el entorno del puente está en muy aceptable estado de conservación y todo indica que se le da constante mantenimiento. También el propio puente, al margen de los cambios mencionados, se encuentra en muy buenas condiciones, como se ve en las fotografías de este texto. El lugar es visitado todo el año y no hay control de acceso, así como tampoco parece haber vigilancia alguna, al menos en las dos visitas realizadas. Sin embargo, es el único puente de todos los aquí incluidos que no está pintarrajeado, al igual que, en ambas ocasiones, no se encontró basura alguna en el mismo, ni en el río. Hace más de 75 años (1932) fue declarado “monumento histórico”, y todo parece indicar que quienes van al sitio tienen por el puente un gran respeto.

El puente Nacional (antes puente Del Rey)

Este puente es el único de los aquí presentados que fue proyectado y construido por un ingeniero militar español: Diego García Conde, quien trabajó en la obra durante varios años desde 1803, concluyéndola hacia 1812. Su realización venía siendo seriamente considerada por las autoridades virreinales desde la década iniciada en 1760.⁹ Empero, no fue sino hasta fines del siglo

⁹ Omar Moncada, “El puente del Rey”, en Chantal Cramausse, *op. cit.*, p. 68.



Figura 7. Puente Nacional visto desde el fortín construido en una loma aledaña a 150 m al noroeste. Fotografía de Guillermo Boils Morales, noviembre de 2006.

XVIII que, con el patrocinio principal del consulado de comerciantes de Veracruz, se logró que el proyecto pudiera materializarse. Fue levantado para cruzar el río de La Antigua (o Huitzilán) en el Camino Real de México al puerto de Veracruz. Se desplanta a una distancia más o menos intermedia entre esa última localidad y la ciudad de Jalapa, en el actual estado federativo. Se encuentra a casi 59 km de la actual capital veracruzana y a cerca de 60 km del puerto, sirviendo al tráfico vehicular intenso de la carretera federal número 140, la que se trazó aprovechando ese puente, hoy casi dos veces centenario.

Asimismo, es el de mayores dimensiones entre todos los aquí incluidos. Su longitud alcanza un total superior a los 148 m (casi 173 varas), mientras su ancho —de casi 8.5 m (poco más de 9 varas)— es suficiente para que puedan circular holgadamente dos camiones de carga, de los más anchos que hay en la actualidad. También el río que permite surcar es el más caudaloso de todos los que aquí se señalan. Con su corriente continua durante todo el año, en la estación de lluvias alcanza un gasto promedio superior a los 80 m³ por segundo, aunque en algunas grandes avenidas, producidas por temporales ciclónicos,



Figura 8. El fortín del puente Nacional, Veracruz. Fotografía de Priscilla Connolly, noviembre de 2006.

ha llegado a duplicar esa cantidad, lo que supone un serio reto técnico.

Este puente, como otros de esa región en la costa del Golfo de México, también construidos por los ingenieros militares a finales del virreinato, cuenta con un pequeño fortín, emplazado a casi 200 m de distancia del puente. Esta fortificación, relativamente pequeña, se realizó sobre una colina que se eleva cerca de 80 m sobre el nivel del río. Su finalidad era la de servir para la protección del puente y, a la vez, establecer el control de los arrieros y sus recuas, el ganado, las carretas, cargamentos y viajeros que sobre dicha estructura transitaran, y tanto para regular el pago de las correspondientes contribuciones a la Corona como para el cobro del peaje. El fortín ha sido restaurado hace no muchos años, y hasta cuenta con figuras de soldados y cañones, realizados en concreto armado y pintados con colores, recreando a los combatientes de los ejércitos populares de la época (figura 8).

Dada su calidad de paso obligado en el camino de Veracruz a México por la vía de Jalapa, el entonces puente Del Rey fue un sitio estratégico durante la guerra de Independencia. En particular, destacó allí por su exitosa campaña militar el



Figura 9. Puente Nacional, Veracruz, desde el norte. Fotografía de Priscilla Connolly, noviembre de 2006.

insurgente Guadalupe Victoria, quien controló la zona siguiendo una táctica de guerrillas; atacando con rapidez y con habilidad para el repliegue en un territorio selvático que le era bien conocido, asestó golpes de gran efectividad a las fuerzas realistas. Entre 1814 y principios de 1816 Victoria logró cierto dominio en esa vasta región de la costa a la Sierra Madre Oriental, estableciendo el pago de impuestos de guerra a los comerciantes, pero sobre todo atacando los convoyes militares, casi siempre con éxito, lo que le permitía abastecerse de parque y armas, hasta que tuvo que replegarse como resultado de una intensa embestida del ejército realista en 1816, pero que no logró capturarlo. De esa forma, las autoridades virreinales recobraron el control de tan importante paso para las comunicaciones. Lo cierto es que la importancia histórica del puente Nacional, llamado así a partir de consumada la Independencia mexicana, no se agotó en esa gesta. En otros episodios posteriores, como la invasión estadounidense de 1847, o la intervención francesa, también allí tuvieron lugar importantes hechos de resistencia de las tropas mexicanas, convirtiéndose en uno de los escollos más difíciles de salvar para los invasores extranjeros.

El puente de Atenco

Este puente es, de entre los presentados aquí, el más degradado materialmente. También es el que se encuentra a mayor altitud de todos ellos, ubicado a 2 570 m sobre el nivel del mar. Su localización está junto a la hacienda de Atenco, en el valle de Toluca, dentro del municipio de Tianguistengo, Estado de México. Se le encuentra casi junto a la pequeña comunidad de Santa Cruz Atizapán, a escasos 3 km al noroeste de la ciudad de Santiago Tianguistengo, cabecera municipal. El puente está a unos cuantos metros de la carretera que une esa población con la ciudad de Toluca, cuyo eje longitudinal corre paralelo al curso de esa carretera. Su función era facilitar el paso sobre el río Lerma, que en ese sitio tiene entre 12 y 15 m de ancho, y por estar cerca de su nacimiento el río suele tener pocas crecientes en esos primeros kilómetros de su recorrido.

Construido en el siglo XVIII, fue catalogado por la entonces Dirección de Monumentos Históricos del INAH, desde hace algunas décadas.¹⁰ En sus características originales el puente parece haber tenido dos bóvedas, conformadas por arcos, cuyo tipo no es posible establecer, dado que en algún momento del siglo XX se resolvió reconstruir la vía en la parte de la arcada. Así, las bóvedas fueron sustituidas con una placa de concreto armado, misma que incluso forma parte del pretil del puente. No queda claro si las bóvedas se cayeron a causa de alguna creciente o falla constructiva, o si bien se las demolió para remplazarlas por la placa de concreto que se ve en la figura 10.

Por otra parte, en las fotografías del mencionado catálogo del INAH, que deben ser de la década iniciada en 1980, se advierte que todavía es-



Figura 10. Puente de la hacienda de Atenco, Estado de México, desde el noroeste. Fotografía de Guillermo Boils Morales, julio de 2008.

taban por lo menos tres de las mojoneras que tenía en otros tantos extremos de los pretils. Sin embargo, a mediados de 2008 ya sólo estaba en pie una de ellas. Asimismo, en la figura 11 se advierte, al lado derecho de la fotografía y junto a un poste, el monumento con una cabeza de águila sobre un pedestal, de los muchos iguales que en 1960 se erigieron en diversos sitios históricos del país, para indicar la ruta de la Independencia en su sesquicentenario. Finalmente, el puente está pintarrajeado y con algo de vegetación que le crece tanto en la vía como en sus pretils.

El puente entra en la historia de la nación el 29 de octubre de 1810, durante la fase de ascenso del movimiento independentista de México. Por ahí pasaron las decenas de miles de insurgentes la víspera de la batalla del Monte de las Cruces. Los habitantes del pueblo de Atizapán dieron facilidades para el paso del ejército independentista al mando de Allende, no sin que antes éste tuviera que arremeter contra la guarnición de soldados realistas que custodiaban el puente y fueron derrotados por los rebeldes.¹¹ La

¹⁰ *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles. Estado de México*, México, INAH, t. III, p. 1493.

¹¹ Vicente Riva Palacio, *México a través de los siglos*, México, Cumbre, t. V, p. 140.



Figura 11. Puente de la hacienda de Atenco, Estado de México, desde el noroeste. Fotografía de Guillermo Boils Morales, julio de 2008.

multitudinaria tropa insurgente debió haberse demorado algún tiempo en cruzar sobre el río Lerma en este sitio, ya que el ancho del puente es de 3.20 m (casi 4 varas), además de que se trataba de un contingente que algunos autores lo cifran en 100 mil integrantes, mientras los más conservadores sobre su número hablan de 60 mil. Al paso del ejército insurgente por ese lugar se agregó a sus filas una buena cantidad de pobladores atizapenses, para combatir durante la gloriosa batalla del 30 de octubre. Ese enfrentamiento vino a ser la victoria más importante de la tropa insurgente comandada por Hidalgo entre todas las libradas por la Independencia de México.

El puente de Charo, Michoacán

Se construyó a finales del siglo XVIII, como lo indica una cartela grabada en piedra colocada en el costado noroeste del puente mismo. Fue construido para servir al camino real que unía la ciudad de Valladolid, hoy Morelia, con la capital del virreinato, así como con otras ciudades intermedias de la ruta, en el área sur del Bajío. Se encuentra hacia la salida oriental de la localidad de



Figura 12. Puente de Charo, estado de Michoacán, desde el sur. Fotografía de Guillermo Boils Morales, diciembre de 2007.

Charo, cabecera del municipio del mismo nombre. Sirve para cruzar sobre el río que lleva también el nombre de la población y corre hacia el noreste de la misma. Como se puede apreciar en la figura 12, su fábrica es muy sólida debido a los bloques de cantera que lo conforman, mismos que muestran haber sido trabajados por un artesano que tenía un pleno dominio de su oficio.

Se trata de un puente cuya vía es de traza quebrada, compuesto por tres bóvedas de arco, una de las cuales, la central, es rebajada, mientras las otras dos se forman con arcos de medio punto. El arco del centro es de mayor claro, con casi 6 m, y los otros dos que están a sus lados son de 3.90 m de claro cada uno. Sus dos pilares alcanzan un espesor de casi 1.80 m; mide cerca de 82 m de largo (casi 100 varas), y destaca sobre todo por el ancho total del puente, con casi 9 m. El ancho de su vía, restando el espesor de los pretilos, rebasa los 8 m, aunque en el punto central de la vía, en la cumbre, donde se unen los dos planos inclinados que la forman, se estrecha en 0.60 m por una banca de piedra corrida y adosada a los pretilos, la que se prolonga varios metros (figura 13).



Figura 13. El puente de Charo desde el poniente. Fotografía de Guillermo Boils Morales, agosto de 2006.



Figura 14. El puente de Charo desde el noroeste. Fotografía de Guillermo Boils Morales, agosto de 2006.

Respecto a la historia de la Independencia, ésta y el puente están presentes en el actual escudo del municipio de Charo. En ese emblema, en la parte de abajo se presenta una imagen del puente, en tanto en la parte superior del lado izquierdo está representado Hidalgo montado a caballo; frente a él, en el lado derecho y también como jinete, está Morelos, haciendo referencia a que ahí fue comisionado el 20 de octubre de 1810 por el máximo líder insurgente para encabezar el ejército del sur. Empero, en la cercana población de Indaparapeo, escasos 10 km al oriente de Charo, es donde la mayoría de los estudiosos afirman que fue el sitio del encuentro entre los dos líderes insurgentes. Como quiera que haya sido, lo que sí es conocido es que por el puente de Charo pasó el ejército independentista hacia la tercera semana de octubre de 1810, en su marcha hacia el centro del país. Habían salido de Valladolid, distante de Charo cuando mucho a una jornada, de acuerdo con los tiempos de desplazamiento de la época.

El estado de conservación que guarda el puente de Charo es bueno, en términos generales. Hace algunos años se le hizo una limpieza y se le dio mantenimiento, de suerte que ofrece una

imagen por demás favorable. En tiempo de verano, con las lluvias (figuras 12 y 13) le crecen algunas yerbas en muros y contrafuertes. También es común que en esa misma estación del año se produzcan lodazales en ambos inicios de la vía del puente, dado que las aguas que drenan de la cumbrera del puente a sus extremos se encuentran con la terracería del camino al que sirve el puente, que no es la carretera asfaltada, la que libra el poblado por el norte, de modo que el aforo de vehículos en el puente es muy limitado.

Conclusiones

Los puentes suelen ser poco reconocidos cuando se habla del patrimonio inmueble de la nación. De igual forma, las más de las veces ni siquiera sabemos cuándo estamos cruzando sobre alguno de los puentes novohispanos que todavía hay en servicio en el país. Podemos tener conciencia de que estamos haciendo uso de un objeto utilitario, ciertamente, pero es muy difícil que la tengamos cuando, en ocasiones, se trata de un objeto que posee valor histórico-patrimonial. Así, al mero valor de uso que representa un puente antiguo, sobre el que se trazó una carretera asfaltada mo-

derna, se añade el valor patrimonial, que a veces le regatea alguno que otro estudioso del pasado arquitectónico. En suma, muchos de los puentes del pasado valen porque nos sirven para transitar sobre ellos. Empero, cuando a ese valor se suma el que hayan sido sitios donde ocurrieron importantes eventos históricos para la nación mexicana, se refuerza el interés por su cuidado y preservación.

Por encima del sentimiento nostálgico que puedan despertar los puentes de otra época, en los aquí reseñados se sitúa el reconocimiento de su significación histórica. Afortunadamente, la mayoría de los cinco incluidos en este texto se encuentra en aceptables condiciones y aún son usados, por lo menos tres de ellos, en la red carretera actual. De los que han quedado fuera de las rutas contemporáneas, uno, el de Calderón, es mantenido con cuidados propios de su importancia histórica; el otro, el de la hacienda de Atenco, atraviesa por una evi-

dente desatención, por no decir decidido abandono, al punto que, como vimos, hace mucho tiempo que se sustituyeron sus bóvedas de arco por una placa de concreto armado.

Finalmente, es grande la nómina de puentes que aún están en pie y sobre los cuales se tiene referencia de que fueron usados durante la lucha por la Independencia de México. Aquí sólo nos asomamos a una media decena de ellos, a fin de no extender demasiado este texto, además de que los incluidos en estas páginas se asocian a hechos destacados de la gesta independentista, sobre todo en la etapa inicial del levantamiento insurgente, esto es, entre 1810 y 1815. Asimismo, la presentación a grandes rasgos de sus características arquitectónicas y de su estado actual de conservación intenta hacer un recuento acerca de sus condiciones materiales, en el afán de incidir, con todas las limitaciones de este texto, en favor de su preservación.

