



Índice

Página 4

Dr Benjamín Limón Rodríguez,

Presidente de la H Junta de Gobierno de la UANL

-Sergio L. González de León

Página 7

El transporte en Monterrey; vértice del progreso

-Leopoldo Espinosa Benavides

Página 12

La comunidad del Topo de los Ayala durante la época de la Intervención francesa

-Juan Ramón Garza Guajardo

Página 14

Las primeras excursiones científicas a las Grutas de Bustamante, Nuevo León

-Myrna Karen Garza Cantú



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”.

Dr Benjamín Limón Rodríguez

Presidente de la H Junta de Gobierno de la UANL

-Sergio L. González de León

Nació en la ciudad de Saltillo, Coahuila el 31 de marzo de 1941, desde muy joven radicó en Monterrey donde cursó su educación básica y profesional siendo egresado de la Facultad de Ingeniería Civil de la UANL en 1966. Con maestrías de Ingeniería de Salud pública y Maestría en Ingeniería Ambiental, y Doctorado en Ingeniería con Énfasis en Ciencias del Agua en la Universidad Autónoma del Estado de México en 2009. Especialidad de Salud ocupacional y contaminación atmosférica en los Institutos de Salud Ocupacional de Chile y Perú becado por la Organización Panamericana de la Salud.

El Doctor Limón Rodríguez ha sido coordinador de la Maestría de Ingeniería Ambiental en estudios de Posgrado de la Facultad de Ingeniería Civil UANL (1989-2007). Profesor Emérito, máximo reconocimiento otorgado por el H. Consejo Universitario. Además, ha coordinado un sin número de proyectos de investigación, algunos de ellos patrocinados por la Comisión de Países Europeos, la Comisión Nacional de Ecología de México y el Gobierno del Estado de Nuevo León, así como por diversos grupos corporativos de la localidad. Es Consultor privado en ingeniería ambiental y en lobbying en los tres niveles de gobierno.

Presidente de la H Junta de Gobierno de la UANL

En ceremonia que se realizó el 28 de junio de 2021, el doctor Benjamín Limón Rodríguez rindió protesta para presidir la H. Junta de Gobierno de la UANL, para el periodo 2021 al 2023, quien suple en este cargo al MC. Marco Antonio Méndez Cavazos. El evento fue presidido por el ex Rector, de nuestra Máxima Casa Estudios, Ingeniero Maestro Rogelio Garza Rivera.

Para Limón Rodríguez, la Universidad Autónoma de Nuevo León goza de gran equilibrio gracias al trabajo de una serie de componentes que van desde el personal administrativo y académico, con el acompañamiento de los padres de familia.

Recientemente vertió estos conceptos:

“La Universidad está en paz porque se ha mantenido en equilibrio; es como la naturaleza, si se pierde el equilibrio comenzamos a perder especies. En nuestra vida personal vamos a aprender a vivir ecológicamente. Primero que te conozcas tú, una vez que te conoces te darás cuenta que necesitas estar en equilibrio”, pronunció el Maestro Emérito y Presidente de la H. Junta de Gobierno.

“Mantén tu paz y tranquilidad interior. Ser empático con los demás, solidario. Eso te da paz interior y puedes reflejar esa paz hacia los demás. Eso ha logrado que la Universidad tenga el equilibrio”, recomendó Limón Rodríguez a sus alumnos y a que tengan en bien tomar el consejo.

Limón Rodríguez exhortó a los universitarios a leer un poco sobre la historia de la Universidad para comprender el importante papel que juega el equilibrio.

“Hace falta leer un poco de la historia de la Universidad, por lo menos en los últimos 50 años. Si conocemos la historia y el por qué la UANL es una de las mejores del país, vamos a entender qué importante papel. Qué los universitarios conozcan la historia de su institución. Un gran honor por ser universitario. Fui universitario desde antes de que

la Universidad lograra la autonomía. Me tocó convivir con los Rectores desde Lorenzo De Anda hasta el actual Dr. Santos Guzmán”, aseveró.

Avance

El hoy Presidente de la H Junta de Gobierno de la UANL, es autor de tres libros sobre su especialidad y 20 capítulos de libros y artículos de divulgación, así como publicaciones en periódicos de la localidad y programas de radio y televisión.

Durante su amplia trayectoria ha sido merecedor de múltiples reconocimientos, entre los que destacan el Premio de Ecología Ollín Tonatiuh con el Programa Victoria 1992 y como persona física 1993. Máxima Presea que otorga el Estado de Nuevo León al Mérito Cívico en el área de Investigación Científica 1993. Premio Ingeniería Civil en el área de Investigación 1994, otorgado por el Colegio de Ingenieros Civiles. Cuatro medallas al Mérito Ecológico otorgadas por entidades académicas y colegios de profesionales de México y autoridades estatales y municipales, entre estas, la Medalla Diego de Montemayor al Mérito Ecológico, otorgada por el Ayuntamiento de Monterrey año 2001, entre otros reconocimientos y distinciones. Recientemente recibió el Trofeo Regio, edición 2022.

Miembro del Colegio de Ingenieros Civiles de Nuevo León A, C., de la AWWA (American Water Works Association), de la Sociedad Mexicana de Aguas, Sociedad Iberoamericana de Física y Química Ambiental. Miembro del Consejo Editorial de la Revista Ingenierías de FIME y otras asociaciones de su especialidad. Es Decano de la Facultad de Ingeniería Civil (FIC), donde ha ocupado el cargo de Secretario Administrativo y Jefe

del Departamento de Ingeniería Ambiental. En varias conferencias el doctor Benjamín Limón ha expresado: “el estudio del agua debe ir más allá de su composición, para trascender a su relación directa con el ser humano”.

Proyectos y programas de investigación

- Director y coordinador de proyectos de investigación para el saneamiento ambiental, restauración de terrenos, uso de residuos industriales, planes de ordenamiento ecológico y estudios de impacto ambiental en el área metropolitana de Monterrey y otros estados del país.

- Miembro fundador del Comité de Ciencias del Ambiente de la Dirección de Estudios de Licenciatura de la UANL.

- Asesor, director y jurado de tesis de maestría y doctorado en ingeniería ambiental.

- Ponente, asistente y organizador en eventos científicos y académicos a nivel nacional e internacional.

- Asesor en ingeniería ambiental de CEMEX (1997-2002) e Industrial Minera México.

- Autor y coautor de los libros Ciencias del ambiente (2002) y Ambiente y sustentabilidad (2008). Publicaciones científicas relacionadas con las alternativas de soluciones ambientales.

Casado con María Eugenia Echeverría con quién que ha procreado cuatro hijos. A pregunta expresa me comentó que tiene más de 50 años de servir a la Universidad y que nunca se jubilará.



Dr. Benjamín Limón Rodríguez, Presidente de la H. Junta de Gobierno de la UANL 2021-2023.



La ceremonia del nombramiento estuvo presidida por el Dr. Med. Santos Guzmán López; Dr. Ing. Benjamín Limón Rodríguez; Ing. MC. Rogelio Garza Rivera e Ing. MC. Marco Antonio Méndez Cavazos.

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 trájín 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 volvieren 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

La comunidad del Topo de los Ayala durante la época de la Intervención francesa

-Juan Ramón Garza Guajardo

Tras la salida de Benito Juárez de Monterrey en agosto de 1864, luego de haber instalado aquí la sede del gobierno republicano por espacio de cuatro meses, toda la región noreste quedó bajo control del ejército intervencionista. De tal manera, el 26 de agosto el general francés Alexandre de Castagny ocupó Monterrey e “inmediatamente procedió a reorganizar la administración pública, nombrando como prefecto del departamento a D. Jesús María Aguilar y como presidente del Tribunal al Lic. Juan N. de la Garza y Evia”. A los pocos meses, Castagny se retiró de Nuevo León rumbo a Durango, y las fuerzas republicanas leales a Juárez pudieron tomar Monterrey en abril de 1865. Su control sobre la ciudad fue efímero, pues a finales de junio las tropas francesas al mando del comandante Rubén de la Hayrie volvieron a ocupar la capital del estado. En ese mismo mes, llegó a la entidad el general francés Pierre Jennings, con el objetivo de instalar el gobierno imperial en el recién nombrado departamento de Nuevo León.

La permanencia de los imperialistas en Monterrey duró poco más de un año, porque al triunfo del general Mariano Escobedo en Santa Gertrudis el 16 de junio de 1866, los franceses desocuparon definitivamente la capital de Nuevo León. En el período de tiempo en que las fuerzas del Imperio permanecieron en el estado, tuvieron que enfrentarse a la guerrilla de los elementos republicanos, especialmente a la que era encabezada por el capitán Ruperto Martínez, quien era fuertemente apoyado por buena parte de la población. Entretanto, los invasores recorrían los pueblos en busca de los guerrilleros, sembrando el miedo. En la comunidad del Topo de

los Ayala, que en ese tiempo formaba parte de San Nicolás de los Garza, estuvieron al menos en dos ocasiones las tropas invasoras al mando del coronel Julián Quiroga, ambas en 1866: la primera vez sorprendieron al coronel García (que junto con cien de sus hombres había pernoctado en el pueblo), tomaron diez prisioneros, mismos que fueron fusilados en el mismo lugar, y en seguida saquearon y quemaron casi todo el pueblo; en la segunda ocasión, se llevaron del pueblo a doce vecinos a la ciudad de Monterrey al considerar que eran partidarios de los liberales. De ellos solo uno pagó setenta pesos por su liberación. A pesar de los intentos por evitar que la comunidad apoyara la causa liberal, siempre que era requerida asistencia por parte del coronel Ruperto Martínez, los vecinos aportaban lo que tenían, quedándose muchas veces en la miseria.

Por otra parte, hay que mencionar que durante la estancia de los franceses en San Nicolás de los Garza, el juez del registro civil era el señor Julián Salinas, quien era responsable del libro del Registro Civil del Imperio Mexicano. En dicho libro, se anotaban los nacimientos y matrimonios, asentándose a las personas como “hijos del Imperio”. Las transcripciones de los datos contenidos en dicho libro se deben al historiador José Flor Navarro (1892-1960), quien consultó el manuscrito original y publicó sus hallazgos en 1955, en la obra Álbum histórico de San Nicolás de los Garza.

Pues bien, dicho libro del Registro Civil contenía las actas de matrimonio de José Porfirio Cantú y María Antonia Cantú, Tomás Lozano y Juana Saldaña, y Antonio Lozano y Genoveva Rodríguez, los tres

matrimonios formalizados en la comunidad del Topo de los Ayala. Asimismo, y con el carácter de “súbditos del emperador Maximiliano”, quedaron registrados los siguientes nacimientos ocurridos en el Topo:

- El 6 de abril de 1866 fueron registrados José Guadalupe Chavez Villarreal (hijo de Crispín Chavez y Juana Villarreal) y José Dionisio Lozano Villarreal (hijo de Damián Lozano y Paula Villarreal).
- El 19 de abril fue registrado José Ricardo Arredondo Lozano, hijo de Abril Severiano Arredondo y Hermenegilda Lozano.
- El 23 de abril fue registrada María Perfecta Villarreal Siller, hija de Antonio Villarreal y Teresa Siller.
- El 13 de mayo fue registrado el nacimiento de María Domitila Ayala Saldaña, hija de Serapio Ayala y Benigna Saldaña.
- El 28 de mayo, fue registrada Bernardina González Hernández, hija de Juan González e Higinia Hernández.
- El 15 de junio, fue registrado Fortunato Villarreal Villarreal, hijo de Marcos Villarreal y Antonia Villarreal.

Se apuntan los anteriores nombres en memoria de las personas que, por avatares en la historia de México, fueron consideradas como parte del segundo Imperio, y para conocimiento de sus descendientes que viven en el municipio de General Escobedo.

Por último, es de mencionarse que en 1868, un año después de que el Imperio de Maximiliano fuera derrotado, el gobierno de Nuevo León erigió a la comunidad del Topo de los Ayala como municipio, imponiéndole el nombre de Villa de General Escobedo, en honor de quien fue considerado como héroe del Sitio de Querétaro y vencedor del ejército imperialista.

Citas:

-Roel, Santiago (1977). *Nuevo León. Apuntes históricos*. Monterrey, México: Ediciones Castillo, p. 192.

-Flor Navarro, José (1955). *Álbum histórico de San Nicolás de los Garza, N.L.* Monterrey, México: Imprenta Villarreal.

Las primeras excursiones científicas a las Grutas de Bustamante, Nuevo León

-Myrna Karen Garza Cantú

La gruta del Palmito, más conocida como las grutas de Bustamante, se localizan en la Sierra de Gomas, en el lugar conocido como el Rincón del Palmito. De acuerdo con la tradición oral, la gruta habría sido descubierta en 1906, cuando los señores Juan Gómez Cazares y Ramón Rodríguez, luego de recorrer la sierra para recolectar palmito, encontraron un pequeño hueco del que salía aire fresco y, al ensancharlo con un palo, pudieron entrar en la cueva, donde encontraron una gran bóveda con innumerables estalactitas y estalagmitas adornando sus paredes. Esta versión, sin embargo, no cuenta con una base documental que la sustente y, por el contrario, en un oficio escrito el 28 de octubre de 1907 por el entonces alcalde de Bustamante, Manuel Botello, y dirigido a la Junta Arqueófila de Nuevo León, éste comentó que el municipio no contaba con ningún monumento histórico o natural. Esto supone o bien que las autoridades no dieron importancia alguna al descubrimiento de la gruta, o bien que el hallazgo todavía no había sido realizado para ese momento.

Sea como fuere, la Junta Arqueófila de Nuevo León fue notificada de la existencia de esta gruta hasta 1909, y de inmediato organizaron una excursión para explorarla. La comitiva partió el 22 de agosto de 1909, siendo encabezada por el doctor

Amado Fernández en su calidad de presidente de la agrupación, y por el profesor Emilio Rodríguez, secretario de la misma. Realizan el viaje en tren y al llegar a la estación ferroviaria de Bustamante, fueron recibidos por el presidente municipal, Eutimio Calzado, y por integrantes del ayuntamiento. El grupo fue guiado por los descubridores de la gruta, Juan Gómez y Ramón Rodríguez.

A su regreso a Monterrey, Fernández y Rodríguez enviaron al gobernador Bernardo Reyes un informe detallado sobre la expedición. La respuesta de Reyes no se hizo esperar: el 11 de septiembre del mismo año, el gobernador envió una misiva al alcalde de Bustamante, para ordenarle que tomara las previsiones del caso. Al día siguiente, el alcalde contestó al mandatario, manifestando haber dado las primeras instrucciones para que la gruta fuera vigilada, "a reserva de reglamentar en breve las excursiones que a ella se verifiquen". El hallazgo también fue notificado al gobierno federal, a través de la Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes, en la Ciudad de México.

En los años siguientes, la gruta continuó siendo solo un atractivo local, pues las autoridades prestaron poco interés en su conservación y difusión. Esto cambió a inicios de 1942, gracias a la iniciati-

va del empresario Carlos Prieto, quien al enterarse de los trabajos de bioespeleología que el biólogo Candido Bolívar llevaba a cabo en las cavernas de Valles, San Luis Potosí, pensó que sería de interés el realizar un estudio similar en las grutas de Nuevo León. Por medio de Evaristo Araiza, director general de la Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, extendió una invitación a Bolívar y a sus colaboradores, para que emprendieran una exploración completa, aclarando que la propia compañía apoyaría financieramente el proyecto.

Así pues, en julio de 1942, Cándido Bolívar acompañado de los profesores Federico Bonet, Bibiano F. Osorio y Dionisio Peláez, todos de la Escuela Nacional de Ciencias Biológicas del Instituto Politécnico Nacional, realizaron la primera exploración científica en la gruta de Bustamante. Este biólogo realizó dos excursiones más en los meses de septiembre y diciembre, para seguir recolectando y clasificando varias especies, y cabe señalar que uno de los especímenes hallados fue dedicado al señor Carlos Prieto, en agradecimiento a su apoyo para la investigación:

Pero el nuevo Trechinae de la gruta de Bustamante, para el que propongo el nombre de Mexaphaenops prietoi, ofrece la particularidad excepcional de que siendo una especie absolutamente ciega y que entra en el llamado tipo "afenopsiano", no pertenece al grupo filogenético de los Trebus, ya que su quetotaxia elitral es por completo la de un Paratrechus típico. He visitado por tres veces la caverna en los meses de julio, septiembre y diciembre de 1942, capturando un total de doce ejemplares, pero la especie era menos rara en el mes de septiembre, en que la humedad de la gruta era mucho mayor y había multitud de piletas llenas de agua. Se encuentran tan sólo en la gran sala de las pozas, que existe al pie del cono de detritus descendente que comienza en la entrada misma de la gruta, o sobre este terraplén, incluso no lejos de la entrada. Los Mexapbaenops corren sobre la arcilla, y acuden a los residuos vegetales formados por trozos de hojas de palmito medio podridas en busca de larvas de dípteros. He encontrado también un ejemplar corriendo sobre el montón de murcielaguina que hay en la sala de las piletas. Otros ejemplares han sido hallados debajo de piedras, sobre suelo arcilloso, particularmente en el cono de detritus de la entrada. No fue posible encontrar ninguna larva, a pesar de que se buscaron cuidadosamente.

El doctor Bolívar, que era consciente de la gran importancia de los hallazgos, y contando con el apoyo del Patronato Cultural de Monterrey, impartió el 14 y el 17 de diciembre de 1942 una serie de conferencias en el Aula Magna de la Universidad de Nuevo León, donde habló de los hallazgos realizados y del potencial de la gruta como atractivo turístico. Para promocionar las grutas, y contando con el apoyo del empresario Manuel Santos, que era originario de Bustamante, invitó al entonces gobernador Bonifacio Salinas, así como a empresarios de Monterrey, a visitar la gruta para que apreciaran de primera mano las maravillas naturales que ofrecía. Hubo a la sazón un cambio en el gobierno estatal, ya que por motivos de trabajo, Bonifacio Salinas se trasladó a la Ciudad de México, y quedó como interino el licenciado Armando Arteaga Santoyo.

El 15 de diciembre del mismo año, el gobernador interino viajó acompañado del licenciado Eduardo Livas y de un grupo de empresarios y profesionistas de Monterrey a la programada visita a la gruta. Durante el recorrido, Arteaga Santoyo sufrió una fractura en su mano al resbalar dentro de la caverna, accidente que lo obligó a ausentarse de su oficina por varios días. A su regreso a Nuevo León, Bonifacio Salinas fue informado de la visita, pero debido a lo lejano del lugar y a los inconvenientes que presentaba su ascenso, las intenciones de las autoridades de lograr convertir a la gruta en un lugar turístico se vieron frustradas. En todo caso, la prensa no dejó de informar sobre la excursión:

La excursión a la gruta de Bustamante.

Quiénes integraron la caravana.

Y como oportunamente lo informamos, el día quince del presente mes se efectuó una interesante excursión a las grutas de Bustamante, N. L. a las cual asistieron las

personas que a continuación mencionaremos: Sr. Lic. Armando Arteaga Santoyo, Gobernador Interino del Estado, Ignacio A. Santos, Sr. Manuel Santos, Sr. Alberto Santos, Sr. Dr. Cándido Bolívar, Sr. Ing. Evaristo Araiza, Sr. Lic. Carlos Prieto, Sr. Profesor Oliverio Garza, Sr. Jesús Ferrar, Sr. Manuel L. Barragán, Sr. Rodolfo Barragán, Sr. Prof. Abelardo González, Director de Educación en el Estado, Sr. Ricardo Treviño, Sr. Jesús Barrera, Sr. Ing. Armando Ravisé, Sr. Lic. Lauro Cavazos, Sr. Andrés Chapa, Sr. Jorge Sada Gómez, Sr. Aurelio González Jr., Sr. Ignacio Martínez, Sr. Juan S. Farías, Sr. Ludovico Volpe, Sr. Jose Rivero, Sr. Lic. Virgilio Garza Jr., Sr. David Gil Michel, Sr. Ing. Ramón Muñoz, Sr. Adolfo Zambrano Jr., Sr. Roberto N. Garza, Sr. Antonio Cantú, Sr. Gustavo Guerrero, Sr. Arcadio de Luna, Sr. Víctor Santos, Sr. Edelmiro Santos, Sr. Encarnación Ancira, Sr. J. Benites, Sr. J. Escobedo, Sr. Ricardo Pérez, Sr. Juan Gómez Ch., Sr. Antonio E. Villarreal, Sr. J.E. Larenas, Sr. Mónico Rodríguez y otras personas más.

El doctor Cándido Bolívar continuó con su trabajo y realizó en los años siguientes nuevas exploraciones, recolectando varios especímenes que, por su importancia e interés científico, fueron enviados a la Academia de Ciencias de California y a los museos de ciencias naturales de Londres, Washington y Nueva York. Otros más se quedaron en la colección de la Escuela Nacional de Ciencias Biológicas del Instituto Politécnico Nacional.

Citas:

-Archivos: Archivo General del Estado de Nuevo León, fondo Junta de Arqueología de Nuevo León.

-Hemerografía: Ciencia, 31 de mayo de 1943. El Porvenir, 17 de diciembre de 1942.

-Electrónicas: Treviño Villarreal, Héctor Jaime (2008). "La gruta de Bustamante", en: Colegio de Cronistas e Historiadores de Nuevo León. [En línea; consultado el 3 de diciembre de 2022].

Disponible en: <http://colegiodecronistas.blogspot.com/2008/05/la-gruta-de-bustamante.html>



CULTURA
UANL

