



Los puentes del diablo y la arquitectura novohispana

Devil's Bridges and New Spain architecture

Guillermo Boils Morales

Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México

boils@unam.mx

ENSAYO

*Bajo los puentes donde las aguas
y el tiempo esperan algo*
José Carlos Becerra

Fecha de recepción: 22 noviembre 2016

Fecha de aceptación: 24 febrero de 2017

Introducción

En este texto me ocupo de algunos puentes de fábrica, realizados con una o varias bóvedas de arco fabricadas con piedra o tabique y mamposteadas con mortero de cal. Todos ellos fueron construidos en distintos momentos durante los tres siglos de dominación española. Se trata de media docena de puentes ubicados en diversas latitudes del territorio mexicano. Todos ellos siguen en pie y, además, continúan estando en uso hasta nuestros días, aunque con muy variadas condiciones físicas de conservación e intensidad de tránsito. Sin embargo, lo que los une para los fines de este texto es que se denominan: *Del Diablo*. Las causas de tal designación son varias y se examinan en estas páginas, aunque una de las principales está asociada, adelanto ahora, con los peligros que representó construirlos para los trabajadores que llevaron adelante la ejecución de las obras.

A lo anterior se añade que varios de ellos son estructuras levantadas en lugares de difícil acceso, de suerte que su construcción se antoja como algo que parece superar las capacidades humanas. Vale decir: son objetos producidos por el talento y el esfuerzo de quienes los diseñaron y construyeron; sólo que a veces sorprenden a quienes los contemplan y los usan, toda vez que son obras de compleja ejecución. Por ende, es común que algunos de esos usuarios tiendan a atribuir su realización a fuerzas que supuestamente están más allá de la naturaleza humana. De ahí que a los seis puentes comprendidos en

estas páginas el imaginario popular los asoció con leyendas ligadas a la construcción de esas estructuras, de suerte que se les comenzó a llamar *Del Diablo*. En estos casos hay muchos elementos narrativos de esa tradición legendaria, que son afines al conjunto; aunque al mismo tiempo aparecen ciertas variantes. De igual forma, en ocasiones, para un mismo puente suele haber dos o más versiones sobre la atribuida intervención diabólica en su realización material. Por último, no obstante las referencias al imaginario, el acento de este texto se carga en los objetos arquitectónicos y su materialización.

Un trabajo de alto riesgo

La edificación de puentes ha sido, desde siempre, la rama de la construcción en la que ocurren más accidentes de trabajo. Además, este particular género de obra se encuentra entre aquellos sectores de la edificación en donde los accidentes suelen cobrar el mayor número de víctimas fatales. En consecuencia, se puede decir que, a lo largo de la historia de la construcción, los trabajadores encargados de materializar los puentes han estado entre quienes corren los mayores riesgos y sufren más accidentes de trabajo durante la realización de su actividad edificatoria. De suyo, la rama de la industria de la construcción en general es la que tiene los más altos índices de accidentes y, dentro de dicha actividad, la que se ocupa de la construcción de puentes tiene, con mucho, el mayor grado de riesgo.¹

A lo largo del periodo virreinal quienes erigieron los puentes fueron cuadrillas de trabajadores compuestas lo mismo por cuerdas de prisioneros sometidos al régimen de trabajo forzado que por miembros de diversas comunidades indígenas, laborando bajo la forma de tequio.² Asimismo, con frecuencia se incorporó fuerza de trabajo esclava, al igual que otros trabajadores con cierto nivel de calificación en diversos oficios de la construcción (ellos sí contratados bajo el régimen de trabajo asalariado). Sin embargo, lo más común era que se dieran combinaciones de cuadrillas integradas por trabajadores reclutados de esas variadas procedencias. Lo cierto es que todos estos colectivos realizaron sus actividades para levantar los puentes expuestos a condiciones

1 De acuerdo a la Organización Internacional de Trabajo el personal de la construcción tiene una probabilidad 3 a 4 veces mayor de morir en accidentes de trabajo en comparación con los de las otras ramas de las actividades productivas. "La construcción un trabajo peligroso", OIT, consultado el 13 de septiembre de 2016, www.ilo.org/safework/areasofwork/hazardous-work/WCMS_356582/lang-es/index.htm.

2 Enrique Florescano, "La formación de los trabajadores en la época colonial 1521-1750", en *La Clase obrera en la historia de México de la colonia al imperio*, coord. Pablo González Casanova (México: Siglo XXI, 1980), 49.

laborales de muy alto riesgo; bien sea en estructuras que se realizaron salvando barrancas profundas o aquellos otros operarios que se expusieron a las crecientes de ríos caudalosos en zonas costeras, sobre todo en temporada de lluvias.

En realidad, las condiciones de seguridad para evitar accidentes que dañaran a los trabajadores de la construcción eran casi inexistentes en el mundo novohispano. La fuerza de trabajo laboraba prácticamente sin protección alguna. No se acostumbraba usar cascos, botas de seguridad, arneses o sogas que afianzaran a los trabajadores, del mismo modo en que solía prescindirse de pasamanos en andamios y rampas dentro de las obras. Incluso, en ocasiones la llamada *obra falsa*, instalada para maestrear las bóvedas de arco que forman el armado del puente, era improvisada y no siempre se podía confiar en su estabilidad. En suma, no se tomaban medidas para proteger a las personas, ni para garantizar la seguridad de las propias obras, en especial tratándose de la obra falsa.

No existe registro sistemático y puntual de los accidentes de trabajo ocurridos en la erección de puentes de fábrica durante el virreinato, más allá de algunas crónicas aisladas en las que se da cuenta de un conjunto de trabajadores que estaban sobre el andamio para levantar la bóveda de un puente cuando, de pronto, esa obra falsa se vino abajo. Asimismo, hay alguna otra donde se informa que unos trabajadores se despeñaron desde el talud en una barranca sobre la que se estaba maestreando un puente, u otra donde se da cuenta de unos más a quienes sepultó un desprendimiento de rocas y tierra cuando estaban en la parte baja de la obra en que se ejecutaba una de esas estructuras. Además, existen algunas en las que se mencionan hechos en los que la creciente de un cauce de aguas, sobre el que se estaban trabajando, arremetió sobre los trabajadores, arrastrándolos la corriente. Rubio Mañé, por su parte, señala cómo en la obra del desagüe de la cuenca de México los arroyos crecían de gasto en tiempo de aguas y afectaban la construcción del tajo en la zona de Huehuetoca.³ Sin embargo, es muy extraño que se lleguen a dar datos precisos acerca de accidentes de trabajo en la materialización de puentes durante aquel periodo. Incluso, a veces los accidentes ocurrían cuando sólo se estaba haciendo una mera *vista de ojos* a las obras, en virtud de la precariedad con que

3 José Ignacio Rubio Mañé, *El Virreinato IV Obras públicas y educación universitaria* (Fondo de Cultura Económica/IIH, UNAM: México, 1983), 125. El autor presenta un documento fechado el 2 de julio de 1675, elaborado por el franciscano Manuel de Cabrera, Superintendente de la Real Obra del Desagüe, en donde señala los problemas derivados del aumento en el caudal de los arroyos.

se resolvían las obras falsas (muchas ocasiones de manera por demás endeble).

Ahora bien, en el proceso de la construcción de puentes los accidentes que han ocurrido con más frecuencia son las caídas de los trabajadores. Éstas, hasta en las obras contemporáneas, ofrecen el mayor registro estadístico de accidentes. Empero, otro de los percances más comunes suele ser también el derrumbe de taludes o desprendimiento de rocas, que sepultan a los trabajadores que los edifican. De igual forma, estos últimos suelen ser víctimas de las crecientes de agua, sobre todo durante la temporada de lluvias. Lo cierto es que estos factores mencionados, junto con otros de ocurrencia no tan frecuente, estuvieron presentes en la realización de los puentes virreinales. Así, sobre todo en esos tiempos, la tarea de edificar un puente era vista muchas veces como un trabajo que se antojaba endemoniado. De ahí a decir que son fuerzas malignas o demoniacas las que están detrás de la ejecución de estructuras como las que nos ocupan no hay más que un paso.

De cualquier forma, para la mayoría de los lugareños (que hasta nuestros días sigue llamando a los puentes que veremos adelante como *Del Diablo*) ha quedado en el olvido la posible causa que está en el origen de tal designación. En tanto, la representación ideológica que abre camino a la leyenda conforme a la cual se atribuye la realización de esos puentes a un pacto con el diablo ha pasado cada vez más a un primer término. Más que poner en duda la capacidad edificatoria de los constructores del virreinato, está la consideración (no exenta de admiración hacia ese género de obras) que las atribuye a instancias más allá de la capacidad humana. Esta perspectiva se incrementa por la propensión a revestir las obras realizadas con una cierta cuota de pensamiento mítico, lo que las vuelve más atractivas para la imaginación de amplios sectores sociales.

El carácter sorprendente de las estructuras

Las fantasías legendarias del imaginario popular llegan a atribuir a los puentes un origen más allá de la ciencia de las estructuras y de los sistemas constructivos. En buena medida esas imaginaciones se nutren de la admiración que suscita contemplar algunas de esas estructuras que con frecuencia muestran un audaz desplante y una atrevida materialización. Además, un gran número de puentes se desplantan en lugares muy complicados y a veces se hallan asentados sobre una geografía tan escabrosa que suelen producir una verdadera admiración a quien los contempla. Más aún, no es remoto que algunos de ellos hasta

lleguen a provocar una impresión de marcado asombro, e incluso se los puede llegar a considerar objetos maravillosos.⁴ Es así que en ocasiones su construcción se antoja como algo que parece superar las capacidades humanas, toda vez que constituyen verdaderos retos estructurales, cuyo emplazamiento aparenta desafiar la fuerza de gravedad.

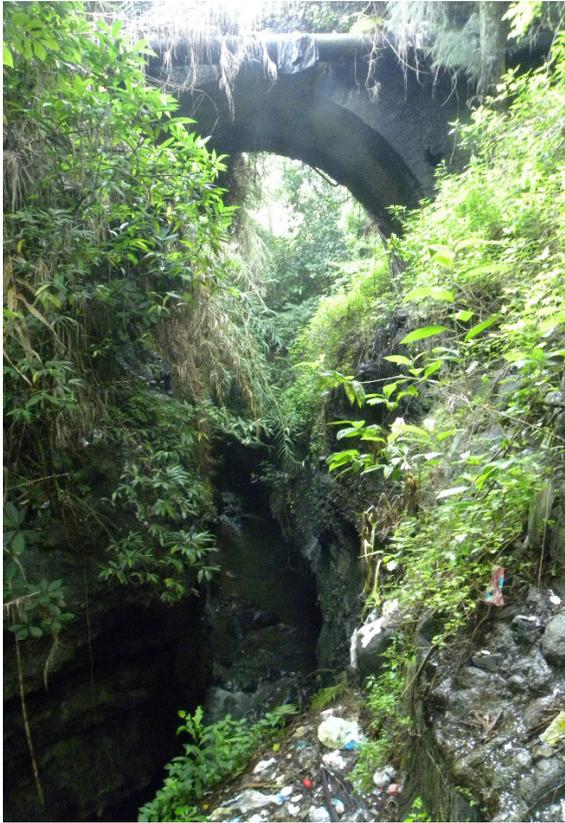
Desde siempre, las sociedades humanas se han mostrado sorprendidas ante algunos de los puentes que se han levantado, tanto por la capacidad de quienes los proyectaron como, sobre todo, ante la labor de aquellos que los materializaron. Lo cierto es que lo mismo en la imaginación popular que entre las personas instruidas, ha sido recurrente la actitud de asombro frente a las realizaciones materiales de ese género de estructuras.

Por otra parte, en la tradición ideológica cristiana la figura del diablo, con todas sus diferentes versiones, es una primordial encarnación del mal. A éste se le considera un ser maligno que trata de llevarse las almas de los mortales a sus dominios, para lo cual ofrece algo a cambio. En los puentes que examino en estas páginas, la tradición popular que les ha dado el nombre *Del Diablo* (que no es nombre que se les asignó al ser construidos) atiende en todos los casos al proceso mismo de construcción de esos objetos. Como veremos, con sus variantes en cada uno, se suele atribuir a las dificultades que afrontaba el constructor para realizar el puente en el plazo comprometido con quien lo contrató, lo que le lleva a invocar al diablo para que éste le ayude. El acuerdo es que si el maligno logra materializar el puente en una sólo jornada el constructor acepta entregarle su alma a cambio. El desenlace del asunto presenta diferentes soluciones para cada puente. Incluso hay alguno donde se dan dos versiones de la leyenda asociada al puente construido.

Asimismo, la edificación de cualquier puente generalmente encierra un cierto sentido mítico.⁵ De esa suerte, resulta muy común que en aquellos de fábrica se instalen imágenes religiosas en hornacinas o nichos (por ejemplo, en el Puente del Diablo en la Sierra de Juárez o en su equivalente de Cuernavaca, 10 metros al sureste del pretil del lado sur). Éstas se colocan en alguno de sus extremos o en una elevación hacia el centro de alguno de sus pretilos. A veces hasta se llegó a levantar una modesta ermita separada del puente y desplantada en las proximidades de alguna de esas estructuras. A esto habrá de añadirse que cruzar un

4 Paul Sebillot, *Le travaux Publics et les Mines, dans les Tradiitions et les Supersitions de tous les Pays* (Paris: J. Rothschild Editeur, 1894), 141-42.

5 Dirck Büler, "La construcción de puentes en ciudades virreinales y su impacto en la estructura social y urbana", *Boletín de Monumentos Históricos* 16 (2009): 143



Puente del Diablo, Cuernavaca.
Foto: G. Boils, junio 2009

puente es un tránsito que, con frecuencia, suscita temor entre quienes han de pasar por el mismo debido a la sensación de estar moviéndose sobre un espacio que representa un cierto riesgo.

Otro factor que se agrega a la percepción de los puentes como algo asociado a cuestiones negativas tiene que ver que, en mayor o menor grado, fueron realizados como trabajos obligados. Es por ello que la imposición del trabajo forzado a las comunidades indígenas es difícil que no fuera considerada por éstas como una maldición. Lo anterior en gran medida porque no sólo les quitaba tiempo para dedicarse a sus actividades productivas o a descansar de las mismas, sino que en el caso de los puentes significaba desarrollar labores en condiciones de muy alto riesgo. Esta reposición forzada de la fuerza de trabajo se daba no obstante las crisis demográficas de la población indígena debido a las epidemias devastadoras de 1545-1547 y 1577-1580.

Lo cierto es que todos los puentes aquí incluidos han durado varios siglos. Esto en función de su solidez constructiva y de su adecuada solución estructural. En general se trata de puentes con estribos macizos y pilares potentes, junto con bóvedas reforzadas, a la vez que todos tienen poco claro entre los pilares. Por ende, se advierte que en ellos se suele imponer una marcada solidez constructiva, debido a los frecuentes terremotos que ocurrían en el que fuera el territorio novohispano. Aunado a eso, han sufrido secularmente las frecuentes embestidas de las crecientes de los ríos sobre los que se desplantan. Además, han sido y son capaces de soportar el peso de un tráfico vehicular con frecuencia intenso y con vehículos que pesan hasta más de diez veces el peso de los del tiempo en que se los edificó.

Lo cierto es que todos los puentes aquí incluidos han durado varios siglos. Esto en función de su solidez constructiva y de su adecuada solución estructural. En general se trata de puentes con estribos macizos y pilares potentes, junto con bóvedas reforzadas, a la vez que todos tienen poco claro entre los pilares. Por ende, se advierte que en ellos se suele imponer una marcada solidez constructiva, debido a los frecuentes terremotos que ocurrían en el que fuera el territorio novohispano. Aunado a eso, han sufrido secularmente las frecuentes embestidas de las crecientes de los ríos sobre los que se desplantan. Además, han sido y son capaces de soportar el peso de un tráfico vehicular con frecuencia intenso y con vehículos que pesan hasta más de diez veces el peso de los del tiempo en que se los edificó.

Los puentes como lugares peligrosos

Los puentes de fábrica del periodo virreinal fueron construidos de manera, por demás sólida, a partir de dos materiales básicos: la piedra y el mortero de cal; aunque en ocasiones también se los materializó usando, al menos en parte, ladrillo de barro cocido. De cualquier forma, todos estos son materiales cuya resistencia puede llegar a garantizar que los objetos producidos con ellos tengan una duración incluso milenaria. No obstante, tampoco están exentos de sufrir afectaciones como resultado de hallarse a la intemperie, así como por los movimientos telúricos, las crecientes de los ríos o los deslaves de las barrancas

y cañadas donde se les construye. A ello se añaden las afectaciones causadas por el uso descuidado de algunos transeúntes o conductores de vehículos imprudentes que los cruzan.

Los seis puentes que son examinados en estas páginas conservan hasta nuestros días sus pretilos de protección a ambos lados de la vía por la que los usuarios cruzan de un lado a otro de esas estructuras. De este modo, aunque resulta muy remoto el riesgo de una caída al desplazarse sobre éstas, el cruce no dejaba de ser un factor intimidante (y para algunas personas aún lo sigue siendo). Lo anterior, sobre todo en los puentes que se yerguen a muchos metros por sobre el cauce de un río o muy por encima del fondo de alguna barranca sobre la que fueron levantados.

Así, eran muy remotas las caídas de quienes los cruzaban, siendo las más frecuentes las que ocurrían a aquellos jinetes que los transitaban montados a caballo, en mula o burro. Al igual, llegaba a suceder, aunque con menos frecuencia, que se cayeran carretas u otros vehículos de tiro, en particular por la ruptura de un eje, la zafadura de una rueda o la pérdida de control de los animales de tiro. Lo cierto es que a pesar de la poca frecuencia con que pasaban estos accidentes en los puentes, existía la percepción entre los usuarios de los mismos de que podrían caer al vacío al transitarlos.

Empero, las reservas e incluso el miedo a cruzarlos se incrementaban sobre todo en las noches o bien cuando había neblina o lluvia intensa. Asimismo, no se deben desatender los asaltos que ocurrían en ellos, en particular en los puentes menores donde solía haber poco movimiento de personas y de vehículos. De manera espacial, este riesgo se incrementaba en aquellos situados en lugares apartados y que carecían de vigilancia policiaca o militar. Después de todo los puentes constituían un punto de paso obligado y, por lo mismo, representaban un mayor riesgo de ser víctima de asalto en esos sitios.

Puente del Diablo en la barranca de Amanalco, Cuernavaca

El puente está edificado sobre la muy angosta y por demás profunda barranca de Amanalco, en lo que hoy es el área central de la ciudad de Cuernavaca. Se asienta a menos de un kilómetro y medio, al norte de la plaza central de la capital morelense.⁶ Está enclavado en la colonia de El Miraval, una de las más antiguas de la ciudad y se mantiene en uso para el tráfico vehicular. Sirve al llamado Callejón del Diablo, que va

⁶ Patricia Trujillo Jiménez, "Las Barrancas de Cuernavaca", *Boletín de la Academia General de Biología* 4 (2003): s.p.



Cartela en el margen sudeste
del Puente de Diablo, Cuernavaca.
Foto: G. Boils, junio 2009

de las actuales calles de Francisco I. Madero, en el oriente, a la avenida José María Morelos y Pavón, en el poniente. El callejón es una estrecha vía empedrada, con traza irregular, en cuyo desarrollo tiene tres quiebres angulares y que no recorre más de 200 metros en total. El puente se sitúa más o menos a la mitad del recorrido que sigue el callejón.

Se trata de una estructura de arco, constituida por una sola bóveda de cañón corrido, que tiene un claro de alrededor de seis metros y fue elaborada en piedra mamposteada con mortero de cal y arena. Se la edificó desplantándola directamente en los taludes naturales de roca que tiene la barranca de Amanalco sobre la que se la construyó. En la fotografía de la página anterior se advierte la estrechez de la barranca, así como la abundante vegetación de ésta, misma que dificulta la visibilidad y, por ende, la posibilidad de fotografiar el puente. El río Apatlaco corre en el fondo de la barranca, que en ese punto alcanza una profundidad aproximada de entre 18 y 20 metros. En tanto que la distancia entre los taludes de esa oquedad en donde se halla el puente es de poco más de siete metros.

Este puente bien podría ser la más antigua de las estructuras de su tipo que se erigieron en la Nueva España y que siguen en pie, además de estar en uso hasta nuestros días. Su construcción se atribuye, aunque sin mucho fundamento documental, al propio Hernán Cortés.⁷ Esta atribución, de ser cierta, situaría su edificación cronológicamente en la primera mitad del siglo XVI. Esta consideración, respecto de la posible fecha de ejecución de este objeto arquitectónico, se indica también en la cartela de cerámica que está junto al extremo oriental del pretil sur del puente. Ésta también señala el que tal vez haya sido el nombre original del puente: *Telpochhuehueco*, voz náhuatl que significa “el viejo siempre joven”. Esta designación se encuentra asentada en el *Códice Municipal de Cuernavaca*, sobre la fundación de esa localidad después de la conquista española. Es un documento del siglo XVI que está en la Biblioteca Nacional de Francia, en París, registrado con el número 291 del Fondo Mexicano. Fue paleografiado por diversos estudiosos, entre los que está Juan Dubernard, quien ha desarrollado una versión más

⁷ Justino Miranda, “El Puente del Diablo... y de Cortés”, *El Universal*, 26 de marzo, 2007, *Revista del Lunes*, IV.



Puente del Diablo Navacoyán,
Durango, desde el sudeste.
Foto: Alejandra Contreras, junio 2008



Hacienda de Navacoyán, Durango.
Foto: Alejandra Contreras, junio 2008

completa y acabada del manuscrito, además de trabajar otros documentos más sobre la localidad de Cuernavaca.⁸

No se puede precisar cuándo se le comenzó a llamar “Puente del Diablo”, lo cierto es que como suele ser en las representaciones ideológicas y los mitos, con frecuencia éstos surgen por la fantasía o el temor. La leyenda más socorrida acerca de esa designación la atribuye a que en la parte de la barranca donde se construyó el puente es el sitio donde Hernán Cortés saltó de un lado a otro, montado sobre su caballo Rucio. El conquistador logró así escapar de la persecución de unos guerreros tlahuicas que casi le daban alcance. El incidente del salto está consignado en el referido documento del *Códice Municipal de Cuernavaca*, aunque ahí sólo se menciona el antiguo nombre del puente, además del salto, el nombre del caballo y la hora señalada. Lo de la persecución no se registra en el códice, ni mucho menos que Cortés haya sido ayudado por el diablo para saltar y salvarse de sus perseguidores, como se dice en la leyenda, que atribuye el hecho a un episodio en la conquista de Quauhnhuac por Cortés. Lo único que probablemente tendría algún sustento, como motivo de temor, es que el puente fue construido en un sitio por demás peligroso, donde sin él es materialmente imposible cruzar la barranca de Amanalco.

Levantar en ese lugar una estructura, como la que se construyó en el siglo xvi, representó un reto edificatorio con un alto grado de peligrosidad. Es muy probable que ello pueda haber influido en la gestación de la leyenda con el componente diabólico. Desde luego, también está la percepción de Cortés como un personaje maligno, tras de quien se puede imaginar el respaldo de “fuerzas del mal”. Algo similar ocurre con el supuesto salto de Cortés montado a caballo, sobre una barranca que mide poco más de 7 metros de ancho. Para la visión fantástica detrás de la leyenda no importa que sea imposible para un caballo librar esa distancia, incluso sin jinete. Ahora, el *Códice Municipal del xvi* menciona que saltó, pero no precisa si lo hizo de un lado a otro de la barranca.

Empero, más allá del imaginario, el puente sirvió para comunicar la parte oriental de la barranca con Tlaltenango hacia su margen poniente, donde por iniciativa de Hernán Cortés, entre 1522 y 1523, se construyó la iglesia de San José. El puente servía de liga entre Tlaltenango con Atlacomulco, donde estaba la hacienda azucarera de Cortés, que fue de los primeros establecimientos para la producción de azúcar en la

⁸ Juan Dubernard Chauveau, *Códices de Cuernavaca y unos títulos de sus pueblos* (México: Miguel Ángel Porrúa, 1991).

Nueva España (en 1553 los descendientes de Cortés instalarían en Tlaltenango el tercer ingenio que funcionó en territorio novohispano).⁹ La localización geográfica de esa empresa productiva sugiere la necesidad de construir un puente que la conectara físicamente con la mayoría de las plantaciones de caña situadas al oriente de la barranca.

Puente del Diablo en Navacoyán

Situado en el estado de Durango, éste también denominado Puente del Diablo se desplanta sobre el Río Tunal, a escasos 8 kilómetros al oriente de la ciudad de Durango, en terrenos del ejido Francisco Montes de Oca, dentro del propio municipio de Durango. Se conecta con la capital duranguense, en parte por caminos de terracería en dirección suroeste, hasta acceder a la carretera federal 45 que une a esa ciudad con la de Zacatecas. Este puente servía al Camino Real de Tierra Adentro y permitía la comunicación con el septentrión novohispano al facilitar el paso del referido río que durante la temporada de lluvias suele ser muy difícil cruzar, dado que aumenta su gasto, llegando a veces a proporciones torrenciales, además de que el río en ese tramo alcanza un ancho de más de 50 metros.

El puente se localiza a poco más de 300 metros al sur del casco de la ex hacienda de San Diego de Navacoyán. Este establecimiento, desde la séptima década del siglo xvi, fue clave para la expansión del norte novohispano, pero alcanzó su mayor apogeo a finales del siglo xviii, tiempo en que se levantó el puente. La hacienda fungía lo mismo como lugar de alojamiento para los viajeros, que como mesón y sitio para el descan-



El Puente del Diablo, en Navacoyán, antes de ser intervenido.

Foto: A. Contreras, junio 2008

⁹ Martin Cheryl E., "Historia social del Morelos colonial", en *Morelos cinco siglos de historia regional*, coord. Horacio Crespo (Cuernavaca: Universidad Autónoma de Morelos, 1984), 81. Ward J. Barrett, *La hacienda azucarera de los marqueses del Valle* (México: Siglo xxi, 1977), 21 y 27.

so de los animales de tiro y de carga, además de contar con pienso para alimentarlos. A la vez, era una unidad productiva agropecuaria que abastecía a la cercana ciudad de Durango, capital de la entonces Nueva Vizcaya, así como a las fundaciones mineras y otras localidades en una extensa región en el centro norte del territorio virreinal. En la imagen de la hacienda de Navacoyán muestra parte del casco frontal de la hacienda en 2008, poco antes de su reparación.

El puente fue construido en 1782¹⁰ por iniciativa y con el financiamiento de Don Pedro Minjares de Salazar, quien era entonces el propietario de la hacienda de Navacoyán. Hasta los años 2009-2010 en el sistema de soportes del puente se contaban 12 arcos de rebajados con sus respectivas bóvedas vaídas. Sin embargo, al llevar a cabo las obras de consolidación y mantenimiento de esa estructura, se descubrió que la tierra acumulada por el acarreo del río sobre los taludes en los extremos del cauce había ocultado por lo menos otro arco más.¹¹ La arquitecta Lourdes Adriana Alcázar Castillo, quien encabezó la obra de restauración de ese inmueble, informó que al desazolvar el material acumulado se pudo apreciar la existencia de ese arco, pero no se le liberó por el riesgo que suponía que llegara una creciente del río y ocasionara alguna afectación a la estabilidad de la estructura.¹² La imagen anterior deja ver el desgaste sufrido por arcos, pilares y pretilos del puente un poco antes de ser intervenido.

La longitud aproximada del puente es de 76 metros, si se le mide a partir del pretil norte; mientras que, por lo que hace al del lado sur, éste tiene alrededor de siete metros menos, alcanzando los 69. A su vez, el espacio propiamente de la vía, mide aproximadamente 62 metros de largo. Como en la mayoría de los puentes, resulta difícil establecer con precisión sus dimensiones, entre otras razones, debido a que no se desplantan con límites definidos y es muy frecuente que cuando tienen sus pretilos ensanchados en uno o sus dos extremos, éstos exceden en su longitud a la de la vía, como en este caso.¹³

Con relación al ancho del puente, medido en la cara exterior de los pretilos, promedia 5.80 metros; en tanto que el ancho de la vía, conforme

10 Antonio Avitia Hernández, *Historia Gráfica de Durango*, t. 1 (México: edición de autor, 2013), 130. Edición electrónica en pdf.

11 Carolina Heredia, "Descubren otro arco en el Puente del Diablo", *El Siglo de Durango*, 19 de septiembre de 2010, 10.

12 Heredia, "Descubren otro arco", 10.

13 Esta dificultad se agudiza más cuando su traza es viajada, ya que es muy probable que no registren la misma longitud en ambos lados, lo que dificulta establecer cuánto miden de largo.

a la cara interior de los pretilos, tiene en promedio 4.90 metros. Empero, en el lado norte hay una tubería de concreto de aproximadamente 0.50 metros de diámetro, la que está soportada por una estructura adosada al puente original, que descansa sobre pilares de piedra mamposteada, iguales a los de éste, con lo que el ancho total del puente alcanza otro metro más. Por último, la altura del puente tiene una media aproximada de 5 metros, aunque es variable, de nueva cuenta, por las crecientes y acarrees de material de sedimento que las acompaña.

El material principal con el que están elaborados los pilares que soportan la estructura es piedra mamposteada con mortero de cal. Los tajamares y estribos que complementan la fábrica de los pilares son del mismo material. A su vez, los arcos que arman el entramado para sostener la vía del puente están elaborados con tabique de barro cocido y mortero de cal. En cada tramo de la estructura hay dos arcos que tienen un ancho de 45 centímetros, uno en cada cara del puente. El claro de los arcos es uniforme y mide 2.20 metros. En tanto que los pilares, también parejos en sus dimensiones, tienen un espesor de 1.10 metros. Esta regularidad en las dimensiones de la estructura hace que la imagen del puente presente una geometría de ritmo uniforme, que proyecta un sentido de equilibrio y estabilidad visual. Esta se corresponde con la estabilidad física del puente, que a lo largo de casi 235 años ha resistido los embates de las crecientes del río Tunal, mismos que echaron por tierra varios puentes anteriores.

¿Cuándo dejó de ser conocido como el puente de Navacoyán y comenzó a ser designado con ese otro nombre Del Diablo? No se sabe con precisión. Lo que sí ha ido extendiéndose en los últimos años es la leyenda que atribuye la construcción del puente a un acuerdo entre el diablo y el encargado de la obra. Este último habría firmado el pacto cuando se dio cuenta de que no iba a poder cumplir con la entrega de la edificación en el plazo convenido y entonces invocó al diablo. De acuerdo a la versión mítica, el diablo debía concluir la tarea en una sola noche para poder disponer del alma del constructor, pero tenía que hacerlo antes que cantara el gallo. Cuando estaba por poner la última piedra, algún colaborador del responsable de la obra apretó a un gallo que tenía escondido y éste cantó. El diablo se fue derrotado y furioso. El mito se enriquece, dado que faltan piedras en pretilos y otras partes del puente, mismas que los reproductores del mito dicen que son las que dejó de colocar el demonio.

En el año 2010 la UNESCO resolvió inscribir al Camino Real de Tierra Adentro en la nómina del Patrimonio Mundial. Junto a esa declaratoria

quedaron incluidos 55 sitios que se asientan a lo largo de 1 400 kilómetros, de los 2 600 que en total comprende el histórico camino. Entre aquellos bienes inmuebles que pasaron a formar parte de la declaratoria estuvo precisamente el Puente del Diablo en Navacoyán. De ahí que en años recientes se le haya realizado una importante intervención a fin de restituirle la mayor parte de su integridad original. Además, a partir de que se diera a conocer esa declaratoria, el Puente del Diablo ha ido cobrando un mayor aprecio entre los duranguenses, volviéndose cada vez un lugar más visitado.

Puente del Diablo entre San Andrés Yaa y Santo Domingo Yojovi

Este tercer Puente del Diablo se asienta sobre el río Cajonos enclavado en la Sierra Norte Oaxaqueña, cuyas aguas nacen en la región mixe bajando hacia la llanura de Tuxtepec y luego a la costa veracruzana. El puente es una estructura integrada por un solo arco de medio punto, con un claro de nueve metros y su resultante bóveda de cañón corrido, la que no tiene más de 4.20 metros de longitud. Por ende, esta misma dimensión corresponde al ancho total del puente. Empero, si le restamos lo que miden los vestigios de pretiles, a los que les falta muy poco para que desaparezcan por completo, entonces arroja un ancho de vía que ronda alrededor de los 3.40 metros en promedio. Mientras, el largo total de la vía se extiende redondeando los 23 metros, de acuerdo a lo que dejan ver los restos de ambos pretiles.

El puente fue construido hasta alcanzar una altura de 15 metros sobre el nivel del río, medidos desde el intradós de la clave y la superficie media del cauce. Carece de pilares u otro tipo de soportes verticales edificados, dado que se desplanta en forma directa sobre los taludes naturales de roca sólida sedimentaria de los márgenes del río. A partir de una altura aproximada de ocho metros sobre el nivel medio del cauce, arrancan ambos lados del arco, reposando sobre dicha base rocosa hasta llegar a sumar en el intradós otros siete metros por encima de la corriente. La altura total, tomando en consideración lo restante para llegar al nivel de la vía de paso se acerca a los 17 metros. Esta sólida base natural ha constituido un insuperable fundamento que ha garantizado la estabilidad de la estructura, a pesar de las importantes avenidas del río Cajonos, las que en ocasiones llegan a rebasar la altura total del puente, depositando troncos y ramas sobre la vía del mismo.

En la siguiente imagen se pueden apreciar las grandes formaciones rocosas que tiene el fondo de la barranca en ambas riberas del río. Empero, el material predominante que se empleó para la fábrica de la mampostería del puente fue otro tipo de piedras, principalmente



Puente del Diablo en la Sierra Norte Oaxaqueña, visto desde el S.O.
Foto: Luz Cervantes, mayo 2010

calizas. Estas también son abundantes en el sitio y tienen la ventaja de ser más fáciles de trabajar en forma de pedruscos aparejados con mezcla de cal y arena. Por lo que hace a la cal, la materia prima para elaborarla es relativamente abundante en las cercanías, además de que hay suficiente madera para poder alimentar los hornos a fin de fabricar dicho cementante.

Desde su construcción, probablemente hacia la segunda mitad del siglo XVIII, el puente ha servido como enlace entre decenas de comunidades zapotecas y mixes, asentadas en ambas riberas oriental y occidental del cauce. Además, durante la época virreinal era un punto nodal de comunicación entre las ciudades de Oaxaca y el puerto de Veracruz.¹⁴ Así, buena parte de la Mixteca, los Valles Centrales y hasta la región de la Sierra Sur Oaxaqueña tenían en ese puente un elemento estratégico para dar salida a sus productos (de manera especial aquellos, como la grana cochinilla, que tenían como destino la península ibérica¹⁵ y el resto de Europa, así como otras mercancías que también eran enviadas a las islas caribeñas).

Acerca de su designación como Puente del Diablo, muy extendida desde hace muchos años, cabe señalar que para los zapotecos la edifi-

¹⁴ Javier Castellanos, "El Arco (El Puente del Diablo)", en *Leyendas Zapotecas*, 2a ed. (Oaxaca: Ediciones Conocimiento Indígena, 2012), 91.

¹⁵ María de los Ángeles Romero Frizzi, "Los caminos de Oaxaca", en *Las Rutas de la Nueva España*, edit. Chantal Cramaussel (Zamora: El Colegio de Michoacán, 2006), 126.

cación es conocida como El arco o, de manera más completa, cuando lo dicen en su idioma: Dxu'a Arco (Puente del arco). Sin embargo, la leyenda que atribuye su construcción al diablo, que tiene importantes componentes mestizos, se aproxima a la recién vista en el de Durango. Expuesta en breve es la siguiente: las comunidades de las proximidades a la barranca del Cajonos no podían construir el puente e invocan al diablo para que lo haga en una noche. Éste pide que a cambio de la obra le entreguen a una joven, pero el pretendiente de ella se opone. El consejo de ancianos acuerda engañar al diablo con el truco del gallo que canta al ser apretado antes de que concluya el puente. Entonces, se da el canto del ave, y el diablo se aleja furioso y derrotado cuando sólo faltaban de colocar unas pocas piedras.

Empero, más allá de los divertido y hasta jocoso del planteamiento fantasioso, debe insistirse en que sí algo destaca de este puente es haber sido construido en un sitio por demás complicado. No hay ningún testimonio documental que dé cuenta de las complicaciones que hubieron de sortearse para edificarlo. Sin embargo, basta con ver el sitio donde se levantó para aquilatar las hondas dificultades que deben haber padecido quienes lo materializaron. Con los procedimientos constructivos del siglo XVIII y las nulas condiciones de seguridad con las que trabajaban en las obras, es muy probable que los accidentes hayan estado a la orden del día.

Puente del Diablo en Coatepec, Veracruz

A escasos seis kilómetros al sudeste de Coatepec se yergue este puente de singular solidez constructiva, sirviendo a la actual carretera asfaltada que une a esa población con Las Trancas, en el centro del estado de Veracruz. Se desplanta sobre el río Pixquiac, que nace en la ladera oriental del Cofre de Perote, formando un cauce que trae agua durante todo el año, con ocasionales crecientes intempestivas. Probablemente esto debe haber incidido para la realización de la fábrica del puente, con sus dovelas de piedra de cantería labrada y aparejadas a hueso, formando una muy bien aparejada bóveda de cañón corrido. Ésta tiene una altura de 7.20 metros, medida desde el intradós de la clave y el nivel medio de la superficie del río. A su vez, el arco único del puente tiene un claro de 11.0 metros y una longitud de bóveda de 7.80 metros.

Esta última dimensión hace que el de Coatepec sea el puente más ancho de vía de todos los que aquí se examinan. Una vía con un ancho de esas dimensiones cuenta con la suficiente capacidad de aforo para que circulen sobre el puente y sin problema dos anchos vehículos pesados de carga actuales, en ambos sentidos y en forma simultánea. La



Bóveda del Puente del Diablo, en Coatepec.
Foto: G. Boils, octubre 2009

trar cualquier ampliación (sobre todo si está fue realizada con cuidado y con los mismos materiales y sistemas constructivos del puente original).

Su construcción data de los últimos años del siglo XVI, siendo muy probable que se la haya concluido después de 1594.¹⁶ Fue financiada por don Francisco Hernández de la Higuera, español oriundo de Santibáñez de Béjar, provincia de Salamanca y quien era propietario de la hacienda e ingenio de la Santísima Trinidad. Éste era una unidad de producción afincada en la localidad de El Grande, a tres kilómetros al sudeste de Coatepec, que constituía el establecimiento de producción azucarera más importante de la región Coatepec-Xalapa en aquel tiempo.¹⁷ Para la realización del puente el hacendado azucarero celebró un contrato de obra el 25 de julio de 1594 con el cantero poblano Agustín de Oliva, quien residía en la propia hacienda y se responsabilizó de la construcción. Unos meses más tarde, en octubre del mismo año, el oficial de cantería Juan Merino, también de Puebla de los Ángeles, se hizo cargo de la obra con un salario de seis reales diarios y bajo la dirección de Oliva.¹⁸ En la construcción participó una abundante cantidad de fuerza de trabajo y mano de obra indígena. El costo total de la obra ascendió a 7 000 pesos, lo que representaba una cantidad considerable para aquella época. Empero, la calidad de construcción del puente parece justificar la suma pagada.

En relación a su gratuita designación como Puente del Diablo, aparece de nueva cuenta la leyenda acerca de



Costado sur del Puente del Diablo,
en Coatepec, Ver.
Foto: G. Boils, octubre 2009

¹⁶ Enrique Gregorio Zoza, *Diálogo con los puentes de Coatepec*, Colección Pincel, Pluma y Voz (Xalapa: Editorial Coatepec, s.f.), 7.

¹⁷ Gilberto Bermúdez Gorrochotegui, *El Mayorazgo de la Higuera* (Xalapa: Universidad Veracruzana, 1987), 13.

¹⁸ Bermúdez, *El Mayorazgo de la Higuera*, 20-22.

la dificultad para poder levantar dicha estructura. En este caso el supuesto pacto con el diablo fue concertado entre éste y el hacendado de la Higuera, dado que no había forma de realizar la obra. Llama la atención que, en todo caso, el arreglo no haya sido con el responsable de la obra como, de manera infundada, se sostiene que ocurrió en varios de los puentes que aquí se examinan. Más que la ignorancia sobre los verdaderos maestros canteros que construyeron el puente de Coatepec, parece ganar peso la propensión en el imaginario popular que hace revestir de un sentido mítico las realizaciones materiales que se antojan complicadas o extraordinarias.

El puente sigue estando en uso, soportando el peso intermitente y excesivo de los grandes camiones de transporte que circulan sobre él con cargas de varias decenas de toneladas y cuyo constante flujo lo ha ido deteriorando. Los lugareños han solicitado a diversas autoridades locales, estatales y hasta federales que se haga una evaluación sobre el estado que guarda el puente, pues temen que haya sufrido fatiga estructural. Lo cierto es que casi no se le ha dado mantenimiento durante periodos muy prolongados, ni siquiera se suelen realizar las necesarias tareas de limpieza y de desmonte de la vegetación que casi lo cubre en sus costados. Las imágenes anteriores son testimonio de cómo las plantas, los arbustos y hasta árboles lo tenían invadido en 2009.

A principios de octubre de 2016 se llevaron a cabo algunas tareas de rehabilitación del puente, que consistieron fundamentalmente en limpieza y desyerbado de los taludes cercanos del río y la que se encontraba invadiendo ambos costados del inmueble. Asimismo, se hicieron labores de limpieza y restitución de las cunetas, para que el agua de lluvia fluya y no se encharque en la vía, además de que se realizaron tareas de desazolve en el lecho del cauce. En estas actividades participaron brigadas integradas por miembros de las juntas de mejoras materiales de las localidades de Tuzamapan y Mahuixtlán, cercanas a esa histórica estructura. Aunado a ello, en esas fechas se solicitó la intervención de especialistas del INAH y de la Secretaría de Infraestructura del gobierno veracruzano para que hagan una evaluación sobre las condiciones estructurales del puente.¹⁹

Puente del Diablo en Malinaltenango, Estado de México

Enclavado en fondo de la barranca formada por el río Malinaltenango, que se sitúa al poniente del poblado del mismo nombre, este otro Puen-

¹⁹ "Rehabilitan el Puente del Diablo en Coatepec", *Formatosiete*, 6 de octubre de 2016, 2, <http://formato7.com/2016/10/06/rehabilitan-puente-del-diablo-coatepec/>

te del Diablo salva dicho cauce, que forma el límite entre los municipios de Ixtapan de la Sal y Zacualpan. Esto es la región sur del estado de México, y a unos tres o cuatro kilómetros al sur, se encuentra el límite con el estado de Guerrero. El río nace en la vertiente sur del Nevado de Toluca y sigue una trayectoria hacia el sur-sudeste hasta encontrarse con el San Jerónimo y luego sumarse a otros afluentes del río Balsas.

El puente está constituido por dos arcos. El mayor de ellos es un arco rebajado que forma una bóveda vaída, que tiene aproximadamente nueve metros de claro y alrededor de 8.40 metros de altura, medidos entre el intradós de la clave y el nivel de la superficie del agua. Este arco es el que se muestra del lado izquierdo de la imagen y también es el que se emplaza sobre la corriente permanente del Malinaltenango. En la siguiente foto se le muestra en forma exclusiva.

El otro arco es de medio punto y tiene un claro aproximado de tres metros, así como una altura ligeramente mayor a los tres metros. Está situado hacia el lado oriental de la vía (el lado derecho de la imagen en esta página). Su función es la que se denomina de alivio, es decir, cuando hay creciente que satura y amenaza con colapsar al puente, ese arco funge como un recurso de descarga, para canalizar el excedente en el gasto del río. El ancho del puente, y por tanto también la longitud de la bóveda, son de 4.15 metros en promedio. El largo total es de alrededor de 18 metros, medidos tomando como base la longitud de los pretiles. La vía del puente es de trazo quebrado, con su parte más elevada en el centro del arco mayor. Por su parte, el ancho de la vía delimitado por los pretiles es de 3.22 metros, mientras que el espesor de cada uno de los pretiles es un poco mayor a los 45 centímetros.

La solución estructural que sus constructores dieron a este objeto arquitectónico es muy similar a la que vimos en el puente de la Sierra Norte Oaxaqueña, esto es: se desplantó la bóveda principal del puente en forma directa sobre los taludes rocosos en ambos márgenes del río,



Los dos arcos del Puente de Malinaltenango.
Foto: G. Boils, agosto 2011



sin que haya ningún pilar de soporte. Ésta es una fórmula constructiva que al mismo tiempo que facilita la materialización de la estructura, dado que ahorra tiempo y dinero, le garantiza muy amplios márgenes de estabilidad a la misma. La mejor evidencia de esta consideración nos la ofrece el hecho de que el puente tiene cuando menos alrededor de dos siglos y medio de haber sido edificado y sigue estando en pie, a pesar de la falta de mantenimiento y la invasión de las plantas que lo cubren parcialmente.

Por lo que hace al componente mítico asociado a su denominación, éste se corresponde por lo menos con la de dos de los puentes vistos aquí, a saber: la construcción no se podía entregar en el plazo comprometido por parte del responsable de la obra, quien invocó y pactó con el diablo a cambio de su alma, pero con la condición de que el maligno debería concluir el trabajo antes de que cantara el gallo. La parte socarrona de la leyenda se repite, pues el constructor tiene previamente escondido un gallo, al que aprieta para que cante cuando la tarea está casi por quedar terminada. Entonces el diablo resulta burlado, y se retira furioso y muy frustrado.

Este puente, cuyos verdaderos constructores permanecen anónimos como en la mayoría de los casos, fue fundamental para comunicar el real de minas de Zacualpan con las zonas agrícolas del Valle de

Arco principal del Puente del Diablo en Malinaltenango.

Foto: G. Boils. 28 de agosto de 2011

Toluca, situadas al nordeste de la zona minera. Esto tanto para poder sacar el mineral (sobre todo plata), como para proveer de abasto a la población que trabajaba en las minas; así como para hacer llegar los insumos para la extracción y beneficio del mineral. El real de minas de Zacualpan no tenía otra vía para poder cruzar el río de Malinaltenango y la realización del puente facilitó la comunicación. Hoy ha quedado fuera de las vías de comunicación carretera y sólo lo usan algunos campesinos, pastores y vaqueros de la zona.

Puente Del Diablo en Buenavista, Michoacán

El puente se encuentra a menos de un kilómetro al nor-nordeste de la localidad de Buenavista Tomatlán, dentro de la región de Tierra Caliente del estado de Michoacán. Está construido sobre el río Buenavista que nace en el Pico de Tancítaro, montaña situada a unos 30 kilómetros al norte del actual municipio de Buenavista y en su mayor parte dentro del municipio de Tancítaro. El río Buenavista es un cauce que trae agua todo el año y es tributario del río Tepalcatepec, de cuya cuenca forma parte.²⁰ El puente consta de un solo arco rebajado, con un claro de nueve metros y una altura de 7.5 metros. Tiene una longitud aproximada de 17 metros y el ancho total de su vía es de 4.35 metros, y no quedan más que vestigios incipientes de lo que alguna vez fueron sus pretilos. Su vía es de traza quebrada, teniendo el punto de mayor altura en el centro. Se trata de una estructura fabricada con mampostería a base de pedruscos de roca basáltica y cementante constituido por mortero de cal y arena. Las dovelas que forman su bóveda son pedruscos de forma irregular, por lo que el proceso de acañamiento, con el que se va conformando el desarrollo del arco, se logró a partir del mortero, más ancho en extradós y más estrecho en el intradós.

El puente se construyó en las postrimerías del periodo virreinal, se puede inferir que ya existía en 1790 cuando hubo una "Inspección Ocular" que pasó por el pueblo de Tomatlán y en la que se describe el Camino Real hacia el norte "[...] pasando por el Puente del Diablo".²¹ También fue a finales del siglo XVIII cuando se estableció la cercana hacienda del Nacimiento, actualmente en ruinas. Es probable que la edificación del puente se haya realizado precisamente bajo el patrocinio de la hacienda dado que, por una parte, el puente cubría una necesidad

20 Esteban Barragán López *et al.*, *Patrimonios. Cuenca del río Tepalcatepec* (Morelia: El Colegio de Michoacán/Gobierno del estado de Michoacán, 2007), 187.

21 Virginie Thiébaud y Alberto Aguirre, "Procesos en los paisajes de la Tierra Caliente de Michoacán", en *Contribuciones desde Coatepec* 20 (2011): 87.



de comunicación importante para ese establecimiento agropecuario, mientras que por la otra, la hacienda era una empresa que podía sufragar los gastos de su construcción. El Puente del Diablo de Buenavista Tomatlán fue clave para facilitar el tránsito a través del camino real hacia el norte, desde Tepalcatepec y Buenavista Tomatlán, en dirección a Tancítaro, y luego hacia Valladolid y Guadalajara. Vale decir que era un paso obligado de esa vía de comunicación que unía la Tierra Caliente michoacana con las tierras templadas y la Sierra Purépecha del norte de Michoacán.

En torno a la participación del diablo como autor de la construcción, la leyenda sobre el de Buenavista repite los lugares comunes que hemos visto en los casos anteriores. Aunque como el puente michoacano ha quedado casi en total abandono, la reproducción de la leyenda está poco difundida. Sin embargo, la denominación del puente si está totalmente generalizada y no parece que en la región se recuerde algún otro nombre para el mismo inmueble. En todo caso, lo cierto es que durante décadas el puente no parece haber tenido mantenimiento alguno. Si bien no aparenta tener problemas estructurales, sí es notable el desgaste de su mampostería por efecto de la intemperie. Incluso, como se mencionó, sus pretilas prácticamente han desaparecido.

Más allá de leyendas que denotan falta de conocimiento sobre los orígenes de los puentes de fábrica antiguos, está el hecho de que la comunidad de Buenavista Tomatlán tiene en muy alta estima al puente

Puente del Diablo en Buenavista Tomatlán
Foto: Luz Cervantes, agosto 2011

que nos ocupa. Un indicador de ese aprecio colectivo está en que dentro del escudo del municipio quedó incluido ese puente (en el cuartel derecho inferior de los cuatro que forman el centro del emblema de la municipalidad). Sin embargo, también debe admitirse que el puente ha dejado de ser en nuestro tiempo una estructura que tenga mucho valor de uso. En realidad sólo lo cruzan vehículos ligeros, peatones y animales de habitantes de las rancherías cercanas. Además, algunos jóvenes lo aprovechan para saltar al río, que en ese tramo tiene la suficiente profundidad para poderse tirar un clavado.

Reflexiones concluyentes

Una primera cosa que llama la atención es la solidez constructiva de los seis puentes que aquí hemos examinado, misma que les ha permitido mantenerse en pie a lo largo de cuando menos dos siglos y medio. Quienes los proyectaron y materializaron fueron, sin duda, practicantes del oficio de construir, con la suficientemente experiencia, para levantar estructuras que han servido a lo largo de periodos tan prolongados. Esto adquiere mayor importancia cuando tomamos en consideración que fueron edificados para vehículos de un peso muy menor al de los que existen en nuestro tiempo y que varios de los puentes aquí vistos son usados por esos gigantes del transporte terrestre.

En seguida, no se puede desatender que tres de los inmuebles examinados en estas páginas fueron construidos en lugares que son por demás riesgosos para poder trabajar tendiendo puentes. Incluso lo son con los procedimientos constructivos contemporáneos y las estrictas medidas de seguridad con se desempeñan los trabajadores de la construcción en la actualidad. De donde se sigue que no es de extrañar que hayan producido algún asombro entre los usuarios de la época en que se les construyó. Más aún, no es tampoco nada extraño que muchos de ellos pensarán que su edificación rebasaba las capacidades humanas.

El pensamiento mítico, al igual que el gusto por las leyendas, están muy arraigados en el imaginario popular y hasta se les puede llegar a encontrar en algunas personas letradas. Cuando algo resulta un tanto inexplicable, no es remoto que se acuda a darle un origen sobrenatural o a pensarse que fue realizado por seres a los que se les atribuyen facultades excepcionales, que superan con mucho las capacidades humanas. Así, si la construcción de un puente toma años o cuando menos meses para ejecutarse, la leyenda atribuye que esos seres del imaginario pueden realizarla en una sola noche. Cuando el registro y la memoria acerca de quienes levantaron los

puentes se pierden o se ignora, entonces queda libre el camino a la imaginación y a la superstición, para suponer que su autor bien pudo haber sido el diablo.

En nuestro país la denominación *Puente del Diablo* no se reduce a los seis ejemplos aquí abordados, aunque la mayoría de aquellos que no vimos y a los que se les denomina así tienen también otro nombre, con el que son más conocidos. Además, los otros Puentes del Diablo fueron construidos en épocas posteriores al periodo virreinal. Lo más notable de esto es que no es exclusivo de México denominar a puentes como *Del Diablo*. En una nómina personal (seguramente incompleta) están registrados seis Puentes del Diablo en España, ocho en Francia, nueve en Italia, dos en Portugal, tres en el Reino Unido, dos en Suiza y Eslovenia, y uno en Alemania, Bolivia, Chile, Colombia, Bulgaria, Holanda, Estonia y Rumania. Lo más notable es que muchos de esos puentes en otras latitudes tienen leyendas similares a las de los de la Nueva España y también algunas de ellas tienen su origen en el medioevo.

Referencias

- ARRÓNIZ, Joaquín (hijo). *Ensayo de una historia de Orizaba*. s.l.: Imprenta de J. B. Aburto, 1867.
- AVITIA HERNÁNDEZ, Antonio. *Historia Gráfica de Durango*. México: edición de autor, 2013. Edición electrónica en pdf.
- BARRETT, Ward J. *La hacienda azucarera de los Marqueses del Valle*. México: Siglo XXI, 1977.
- BERMÚDEZ GORROCHOTEGUI, Gilberto. *El Mayorazgo de la Higuera*. Xalapa: Universidad Veracruzana, 1987.
- BECERRA, José Carlos. *El otoño recorre las islas*. México: ERA, 1973.
- BÜLER, Dirck. "La construcción de puentes en ciudades virreinales y su impacto en la estructura social y urbana". *Boletín de Monumentos Históricos* 16 (2009): 142-54.
- MARTIN, Cheryl E. "Historia social del Morelos colonial". En *Morelos cinco siglos de historia regional*, coordinado por Horacio Crespo, 81-93. Cuernavaca: Universidad Autónoma de Morelos, 1984.
- DUBERNARD CHAUVEAU, Juan. *Códices de Cuernavaca y unos títulos de sus pueblos*. México: Miguel Ángel Porrúa, 1991.
- FLORESCANO, Enrique. "La formación de los trabajadores en la época colonial 1521-1750". En *La Clase obrera en la historia de México de la colonia al imperio*, coordinado por Pablo González Casanova, 72-74. México: Siglo XXI, 1980.
- HEREDIA, Carolina. "Descubren otro arco en el Puente del Diablo". *El Siglo de Durango*, Durango, 19 de septiembre, 2010, 10.
- LLANAS Y FERNÁNDEZ, Roberto. *Ingeniería en México, 400 años de historia pública en la Ciudad de México*. México: Instituto de Ingeniería-UNAM, 2015

- ROJAS RABIELA, Teresa. "La organización del trabajo para las obras públicas: el coatéquitl y las cuadrillas de trabajadores". En *El trabajo y los trabajadores en la historia de México* compilado por Elsa Cecilia Frost, Michael C. Meyer y Josefina Zoraida Vázquez, 41-65. México: El Colegio de México, 1979.
- SEBILLOT, Paul. *Le travaux Publics et les Mines, dans les Traditions et les Superstitions de tous les Pays*. Paris: J. Rotschild Editeur, 1894.
- THIÉBAUT, Virginie y Alberto Aguirre. "Procesos en los paisajes de la Tierra Caliente de Michoacán". *Contribuciones desde Coatepec* 20 (2011): 75-100.
- TRUJILLO JIMÉNEZ, Patricia. "Las Barrancas de Cuernavaca". *Boletín de la Academia General de Biología* 4 (2003): s.p.
- ZOZA, Enrique Gregorio. *Diálogo con los puentes de Coatepec*, Colección Píncel, Pluma y Voz. Xalapa: Editorial Coatepec, s.f.