



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS
SUPERIORES EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

**EL CAMINO REAL DEL SUR
EN EL SIGLO XVII:**

**ARRIERÍA Y TRÁNSITO COMERCIAL ENTRE OAXACA
Y LA AUDIENCIA DE GUATEMALA**

T E S I S

QUE PARA OPTAR AL GRADO DE

MAESTRA EN HISTORIA

P R E S E N T A

DIANA FELICITAS ORTIZ VÁSQUEZ

DIRECTORA DE TESIS: DRA. TERESA ROJAS RABIELA

MÉRIDA, YUCATÁN, SEPTIEMBRE DE 2020

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo de investigación no habría sido posible sin el apoyo que aportó a dicha empresa el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT), al proporcionarme una beca con la cual pude dedicarme tiempo completo a los estudios de maestría, así como a este proyecto de investigación. Asimismo, me gustaría expresar mi entero agradecimiento al CIESAS Peninsular, por proporcionarme un espacio en el que me fue posible compartir con académicos y estudiantes de diversas áreas de conocimiento, que me han permitido crecer y mejorar las herramientas de investigación de que dispongo en este continuo crecimiento profesional.

A la Dra. Teresa Rojas Rabiela quiero expresarle mi entera gratitud, respeto y admiración. En especial, reconozco la enorme confianza que depositó en mí para terminar este proyecto, el cual se encontró con muchos obstáculos en el camino. Personalmente, puedo decirle que la construcción de este trabajo ha sido una de las experiencias más gratas que he tenido en mi vida, pues todos sus comentarios, correcciones y apuntes, me ayudaron a reconocer las deficiencias que poseo como estudiante para trabajar en mejorarlas; sobre todo, la experiencia de su asesoría me sigue ayudando a ver los documentos y la información más allá de lo que a simple vista se nos muestra. Su apoyo como asesora es un lujo del que tuve el privilegio de gozar y que me gustaría nunca perder; el respeto y cariño personal, son dos elementos que me encantaría seguir cultivando con usted.

A todos los académicos del CIESAS Peninsular, también quiero expresarles mis agradecimientos, cada uno de sus comentarios fueron piezas claves para llevar a buen término este trabajo, especialmente me gustaría reconocer los aportes y comentarios de los Dres. Gabriela Solís, Pedro Bracamonte, Edgar Mendoza y el Mtro. Javier Ramírez, pues como expertos en estos temas me ayudaron a identificar los puntos en los que mi trabajo flaqueaba, ayudándome a corregirlos durante el camino. A los integrantes de la coordinación del posgrado, es decir, Paulina, Shushmita y Yessenia, no las puedo dejar de lado en estos agradecimientos, pues sin su apoyo tampoco habría sido posible para mí darme abasto con todo el ajetreo y vueltas técnicas que el posgrado requiere.

A mis compañeros quiero agradecer la amistad que me brindaron, sus comentarios siempre positivos me empujaron muchas veces a replantearme una y otra vez el giro de este proyecto. Especialmente quiero agradecerle a ti Eve, porque más allá de ser una compañera y colega, la amistad que las tierras yucatecas me regaló es la tuya, la que me sigues brindando hasta

el día de hoy y que aprecio fuertemente. Confío en que esta amistad seguirá dando frutos y que un día, no muy lejano, podremos releer estas palabras ya desde otra perspectiva académica y personal, siempre juntas, apoyándonos mutuamente como hasta ahora.

Por último, y no por ello menos importante, quiero darle las gracias con todo mi ser a mi madre, ese ser incomparable que me acompaña en cada una de las aventuras que he decidido realizar en estos años. Creo que hasta ahora realmente te das cuenta de lo mucho que disfruto haciendo esto, me encanta que siempre me escuchas aunque termine atosigándote o no entiendas lo que te comento sobre mis inquietudes y avances en mi trabajo. Como tú bien has dicho en algún momento, la mitad del mérito de este trabajo te corresponde a ti, mi fiel compañera, porque sin ese enorme amor que me expresas a través de tus acciones este trabajo no habría culminado de ninguna manera. La vida es mejor contigo a mi lado, tu confianza me anima a seguir dando lo mejor de mí.

Diana.

ÍNDICE

Introducción	3
Capítulo 1. El Camino Real del Sur	12
1.1 Antecedente del antiguo camino comercial mesoamericano	15
- Geografía histórica de Oaxaca	22
- Antecedente histórico del gran camino comercial del Sur	27
1.2 Oaxaca en la frontera sur: cambios económicos, sociales y políticos en el siglo XVII	36
1.2.1 Tiempos de cambio	41
1.2.2 La rebelión de 1660	56
1.3 La puerta del Sur: los caminos de Oaxaca	63
Capítulo 2. De tamemes a mulas: el funcionamiento de la arriería en Oaxaca en el siglo XVII	84
2.1 La arriería en la Nueva España: una perspectiva histórica	88
2.1.1 Introducción del ganado: la llegada de las mulas a la Nueva España	92
- Un ejemplo de legislación sobre la licencia del uso del hierro para marcar ganado	104
2.1.2 Estancias y composiciones de ganado	107
2.2 Los hatos y sus dueños	114
2.3 El grupo arriero: constitución interna	126
2.3.1 Arrieros en el siglo XVII: la participación de los indios y las castas en el tráfico de mercancías	132
2.4 Las compañías de fletes	142
2.4.1 Compañías de mancomunidad	143
2.4.2 Compra y venta de mulas	146
2.4.3 Entre el negocio y la desconfianza: demandas	150
Capítulo 3. Circulación de personas y mercancías: conexiones comerciales entre Oaxaca y la Audiencia de Guatemala	157
3.1 ¿El siglo de la depresión? Nueva España en el siglo XVII	158
3.1.1 Nueva España ante la tormenta	161

3.1.2 Oaxaca en el escenario novohispano: el circuito comercial del sur y algunos productos explotados a finales del siglo XVI y principios del XVII	166
3.2 Comercio de ultramar y contrabando en el Pacífico durante el siglo XVII	173
3.2.1 La real cédula de 1631	176
3.2.2 Apogeo de los puertos de Acapulco y Nueva Veracruz	180
- Nueva Veracruz	181
- Acapulco	183
3.3 Tráfico comercial entre Oaxaca y la Audiencia de Guatemala	192
3.3.1 La Audiencia de Guatemala	193
3.3.2 Las ferias del añil centroamericano	203
3.3.3 La semilla del cacao	207
3.4 Los circuitos de comunicación de Chiapas	216
Conclusiones	230
Bibliografía	240
Archivos	261
Anexos	273

INTRODUCCIÓN

Esta tesis tiene como eje central analizar el quehacer económico desarrollado por los arrieros en torno al flete de bienes y servicios por el camino real del sur en Oaxaca, durante el siglo XVII, así como las relaciones comerciales que se tendieron a partir de estas redes de intercambio entre la Nueva España y la Audiencia de Guatemala.

El proceso económico que se desarrolló alrededor de la explotación del camino real del sur, originaron cambios económicos, políticos, sociales y hasta culturales. Este camino, en especial, hunde su raíz histórica por lo menos desde los últimos años del Postclásico en Mesoamérica y mantuvo su parte activa hasta el siglo XVII, periodo en el que he decidido concluir esta investigación, aunque en realidad podemos encontrar referencias sobre la permanencia de ciertos tramos de comunicación vigentes hasta nuestros días.

La importancia que adquirió este camino me llevó a partir de él para realizar la presente investigación. Tomando al *camino del sur* como hilo conductor, el primer capítulo se dedica a analizar la importancia que un camino puede tener en un grupo social dado, tanto por su estructura como por su función social y económica. En específico, interesa abordar la influencia que el camino de Oaxaca mantuvo desde que formó parte, primero, del *gran camino comercial mesoamericano* y que siguió manteniendo, posteriormente, cuando ciertos tramos fueron reutilizados como caminos de herradura que, con el tiempo, estableció una vía que sería conocida como el *camino real de Oaxaca* (desde finales del siglo XVI y vigente durante todo el XVII).

Conocer el desarrollo histórico de un camino es indispensable para conocer el quehacer de las sociedades que a su alrededor se asentaron, así como la influencia que dichos tramos han ejercido fuera del ámbito local o regional, pues los caminos han sido parte fundamental del crecimiento económico de los grupos humanos, a través de los cuales hombres y mujeres, además de construirlos y recorrerlos para suplir sus necesidades básicas, han podido establecer relaciones económicas, políticas y hasta de ayuda mutua con otras sociedades, más o menos lejanas.

Prueba de lo anterior se refleja en las actividades de exploración terrestres y marítimas que el ser humano ha promovido desde la antigüedad, cuyos resultados (satisfactorios o no para quienes lo organizan, invierten y llevan a cabo), ha permitido trazar rutas óptimas para interrelacionarse con otros grupos humanos, ya sea para adquirir los recursos para su alimentación, vestido u otras necesidades. De esta manera, el mundo poco a poco se fue

conectando pues el desplazamiento fue condicionando la existencia y desarrollo de pueblos, ciudades e, incluso, imperios.¹

El movimiento que supone el traslado humano a través de los caminos ha tenido diversos momentos de innovación o adaptación, pues conforme la historia ha ido avanzando el ser humano ha pasado de utilizar solo sus piernas para recurrir a la explotación de animales, tales como las mulas en el caso concreto que ahora nos interesa, el uso de carretas y carros tirados por animales, embarcaciones de distinto tipo, y, en épocas contemporáneas, distintos transportes movidos por diversas energías como carros y otras máquinas accionadas con carbón, vapor, electricidad, diésel o gasolina, constituyéndose como una verdadera revolución en el área del transporte, que le ha permitido movilizarse a distintos puntos del mundo, ya sea por tierra, mar o aire. Para Bernardo García Martínez, la función principal de los caminos consiste en encauzar y facilitar el desplazamiento entre un punto y otro, evitando la desorientación y el movimiento errático de los hombres y las mujeres.²

Los medios de transporte de los que una sociedad hace uso, son fundamentales para su desarrollo y en torno a las vías por donde se mueven se gesta toda una red de relaciones entre los hombres y mujeres y el espacio físico en el cual viven. En este sentido, es la sociedad la que determina la importancia de un camino por sobre otras vías de comunicación, pues es este espacio “el material “pasivo”, sobre el que se ejercen las acciones humanas”.³ A partir de lo anterior, se puede deducir que es la geografía el elemento que puede obstaculizar o beneficiar el desarrollo histórico de un espacio, sobre todo, en lo que refiere al establecimiento de infraestructuras de explotación tales como puertos, ciudades, centros mineros y agrícolas, entre otros.

A partir de esta breve introducción sobre la importancia de los caminos en el desarrollo histórico de cualquier sociedad, en el primer capítulo pretendo centrar mi análisis en una vía en específico: el camino real de Oaxaca. Elegir dicho espacio por sobre otros, deriva en que su presencia ha sido rememorada por diversas fuentes, desde antes de la llegada de los españoles, como parte de una importante red de comunicación pedestre, que unía el Altiplano central con

¹ Serge Gruzinski, al analizar las consecuencias de los viajes de exploración y las interrelaciones establecidas a partir de las nuevas comunicaciones por parte de los europeos en el siglo XVI, describió que el movimiento generó más y más movimiento, aquí el grupo más temerario, lejos de desalentarse por lo desconocido a que se enfrentaban, conectaron los dos hemisferios “y las cuatro partes del mundo”. Gruzinski, S. (2010). *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. México. Fondo de Cultura Económica. pp. 154-157.

² García Martínez, B. (2006). Veredas y caminos en tiempos del automóvil. *Arqueología Mexicana*, 81, 66-69.

³ Viqueira, J. P. (2006). Ires y venires de los caminos de Chiapas (Épocas prehispánica y colonial). En C. Cramausel (Edición), *Rutas de la Nueva España* (pp. 137-176). Michoacán: El Colegio de Michoacán. pp. 137-138.

Centroamérica, sobre todo, en los últimos años del Postclásico. Posteriormente, durante la época colonial, este camino se ajustó al uso de animales de carga, como las mulas, a través de los caminos de herradura que llevaron al desuso de algunos tramos antes caminados solo a pie.

Gracias a la importancia de este camino durante los primeros años coloniales, algunas de las antiguas cabeceras mesoamericanas permanecieron vigentes en el nuevo entramado de comunicaciones, entre ellas las siguientes dos en Oaxaca: Antequera y Tehuantepec, la primera ubicada en los valles centrales y la segunda, en el istmo de Tehuantepec.

Dado que es necesario situar al lector en el espacio que se estudia, procederé a describir el devenir histórico experimentado durante el siglo XVI, con la introducción del aparato colonial, las empresas de exploración y los cambios económicos experimentados a partir del establecimiento de nuevas unidades de producción minera, agrícola y ganadera. Asimismo, me interesa destacar la influencia específica que el Marquesado del Valle ejerció en Oaxaca, particularmente en el istmo de Tehuantepec, así como los problemas experimentados en el siglo XVII, a raíz de la corrupción en torno a la venta de los oficios de corregidor y alcalde mayor, además de los repartimientos forzosos, con las consecuencias que éstos tuvieron, entre ellas la rebelión de 1660; sin olvidar, los efectos que estos cambios tuvieron en el quehacer económico de las dos cabeceras antes mencionadas y, por ende, de la sociedad oaxaqueña colonial del siglo XVII.

En este mismo capítulo me ocuparé de describir algunas de las rutas y distancias existentes entre algunos de los pueblos y villas del tránsito, sobre todo, de aquellas que participaban de las actividades económicas de las dos cabeceras que interesa analizar, a partir de información obtenida en las relaciones geográficas y algunos diarios de viaje. Tomando lo anterior como referencia, describiré algunos de los pueblos que formaron parte del camino principal de Oaxaca, que se dirigía hacia Chiapa, para lo cual utilizaré como elementos comparativos la descripción del viaje de fray Alonso Ponce, referida por Antonio de Ciudad Real a fines del siglo XVI, y la del chanfre Mioño, escrita en el siglo XVIII. Al confrontar la información extraída de ambos escritos –con alrededor de 200 años de diferencia-, buscaré definir coincidencias, vigencia o desaparición de los pueblos por los que pasaron dichas personas cuando viajaron desde la ciudad de México hasta la Audiencia de Guatemala, justificando la elección de ambas descripciones frente a lo que podría parecer un decisión arbitraria.

Ahora bien, después de establecer la importancia que la ruta de Oaxaca tuvo para el fortalecimiento del intercambio humano y comercial, procederé a continuar con el análisis del proceso de innovación experimentado en el camino real del sur, sobre todo, en lo que refiere a

la adaptación de los caminos pedestres a los de herradura, a través de los cuales se desplazaron tanto viajeros, comerciantes y, sobre todo, arrieros, siendo este último oficio el objeto de interés a analizar en el segundo capítulo, por ser este grupo el encargado de recorrer la extensión de la colonia novohispana a lo largo y ancho del territorio.

Dedicados al transporte de bienes y servicios con ayuda de animales de carga, principalmente las mulas, los arrieros desplazaron paulatinamente a los tamemes mesoamericanos, pues con las acémilas eran capaces de transportar una mayor cantidad y carga (peso) de objetos, en un tiempo mucho menor que el que requería el transporte humano.

Además de lo anterior, también debe considerarse el papel que desempeñó el establecimiento de caminos de herradura en la rápida aceptación de este oficio, pues estos derroteros fueron mucho más baratos de costear y mantener que los requeridos para el tránsito de carretas por ser de menor anchura, lo que resultaba beneficioso en áreas donde el espacio para movilizarse era reducido, como en los cerros y barrancos, además que, en las temporadas de lluvia, las mulas no se quedaban atoradas en el lodo como sucedía con las carretas. Esto fue determinante en el predominio que el oficio tuvo en México desde el siglo XVI, hasta el siglo XX, cuando las nuevas tecnologías en el área del transporte fueron disminuyendo su importancia.

En este capítulo centraré una parte del análisis en el cambio que supuso la introducción de la ganadería mayor y menor en el Nuevo Mundo, la cual tuvo fuertes repercusiones en áreas como la economía, la sociedad y hasta la misma ecología del espacio. Precisamente, este será un punto nodal en el trabajo puesto que el paisaje novohispano será fuertemente influido por la introducción de las acémilas, pues si bien es cierto que durante los primeros años coloniales la adquisición de estos híbridos estuvo restringido al comercio con la isla de Cuba, lo cierto es que no pasó mucho tiempo antes de que los peninsulares se dieran cuenta de los beneficios que podría traer la crianza de dichos animales en las nuevas tierras conquistadas, sobre todo, al considerar la facilidad que mostraron para asimilarse al anfractuoso y complejo entorno geográfico americano, así como a los alimentos de que aquí se disponía para los animales.⁴

La explotación mular durante los siglos XVI y XVII, se realizó a partir de tres actividades principales: crianza, venta y uso para el transporte. En a cada una de estas actividades, se requirió mano de obra que, con los años, se especializó en oficios “con diferentes aprendizajes y

⁴ Suárez Argüello, C. E. (1997). Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 47.

categorías al interior de cada uno de ellos”.⁵ Particularmente, la que escribe tiene interés en destacar el aprendizaje y oficio de los arrieros, es decir, el área dedicada a su uso en el transporte.

Arrieros, mulas y caminos, fue el conjunto que definió la “revolución del transporte” en la Nueva España,⁶ pues a través de la relación entre el grupo social, los animales y las vías, el desarrollo económico del virreinato novohispano alcanzó importantes logros y beneficios en los tres siglos que perduró. ¿Qué hubiera sido la historia económica colonial sin estos animales y sus compañeros humanos?

Como parte de este capítulo definiré el oficio de los arrieros a partir de la jerarquización interna que existió tanto del grupo humano como del animal, pues el establecimiento de estas categorías aseguraba, en cierta medida, que el viaje pudiera realizarse sin contratiempos. Entre la jerarquización humana, que veremos con mayor detenimiento más adelante, se encontraban los dueños de los hatos, seguidos por el mayordomo, los cargadores, los sabaneros, los hatajadores y los aprendices, estos últimos quienes se integraban al grupo para familiarizarse con las vicisitudes del oficio antes de decidir vincularse a este trabajo con formalidad. Cada uno de estos elementos humanos desempeñaban tareas específicas que, en términos generales, estaban encaminadas al cuidado de los animales que componían una recua, así como al proceso que requería el traslado de los productos encargados y, por ende, a su descargó al finalizar el flete.

Ahora bien, un tema que poco se ha estudiado, pero que no debe pasar desapercibido, es el de la presencia de indios y castas como arrieros, puesto que resulta notoria la participación que tuvieron en este oficio durante la historia colonial. Particularmente, en el contenido de este capítulo destacaré la participación de los pardos, sobre todo, en el caso oaxaqueño, donde no solo eran trabajadores del hato sino que, además, también fueron, en algunos casos, comerciantes y/o dueños de recuas, las cuales explotaban mediante el tráfico de mercancías a través de la carrera larga entre Oaxaca y Guatemala, principalmente con la Alcaldía de Chiapa.

Un análisis que se pretende hacer en este segundo capítulo está encaminado a describir la caracterización del oficio de la arriería como infame o vil. Considero que algunos de los argumentos que pesaron en esta identificación colonial sobre el oficio, tuvieron que ver con la presencia de pardos y mestizos dentro de los grupos como dueños y trabajadores, lo cual sería entendible si lo observamos a partir del análisis sobre la limpieza de la sangre, el peso del color

⁵ Lacoste, P. (2005). Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII. *Estudios Ibero-Americanos*, 31(1), 7-34.

⁶ Para más información véase “De caminos, mulas y barcos. Los transportes en el México colonial y en los primeros años de vida independiente”. En Jáuregui, L. (2004). *Los transportes, siglos XVI al XX*. México: Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial.

de la piel y la calidad del nacimiento de las personas, en una sociedad que basaba los estatutos sociales y morales coloniales a partir de los traídos de España.

En la sociedad de la Nueva España, basada en las obligaciones coloniales, la arriería fue una alternativa para grupos como los pardos y los mestizos, pues no les obligaba a pertenecer a ninguna corporación como los pueblos de indios o las haciendas. A pesar del peligro que representaban los constantes viajes, la arriería podía llegar a proporcionar beneficios económicos nada despreciables con los cuales poder amasar un capital, como podremos ver en alguno de los ejemplos que trataremos más adelante.

El quehacer de la arriería también se fundamentó en las formas en las que los mismos integrantes del grupo se relacionaron para conseguir acrecentar sus bienes, por ejemplo, con la formación de compañías de mancomunidad que podían realizarse entre arrieros, arrieros y mercaderes, o mercaderes y dueños de recuas (propietarios de alguna hacienda). En estas negociaciones fueron especialmente importantes dos elementos: las mulas y el dinero. Para legalizar este tipo de compañías era necesario recurrir a las instancias correspondientes y delimitar las obligaciones y beneficios a través de un contrato notarial, de lo cual daré un ejemplo también.

Asimismo, también expondré algunos ejemplos sobre la compra y venta de mulas en Oaxaca, haciendo énfasis en los datos recabados en un documento que relaciona la venta de acémilas en varios pueblos de la zona Alta. Si bien, hacen falta estudios que refieran datos de este tipo con los cuales puedan realizarse análisis comparativos a profundidad, lo cierto es que integrarlas ahora al trabajo, sin duda, servirá para otros investigadores que se interesen en el tema en el futuro. Probablemente con el tiempo, y nuevos documentos, esta área de la ganadería mular, la que se refiere a la venta de animales, pueda esclarecerse proporcionándonos un mejor escenario de esta parte de las actividades económicas en Oaxaca, tanto de las zonas altas como del istmo de Tehuantepec.

Ahora bien, en el caso que nos atañe, es decir, en el sur, como ya se ha dicho anteriormente, el camino real sirvió para comunicar a dos de los grandes polos o cabeceras regionales de Oaxaca, es decir, Antequera y Tehuantepec. Tal fue la importancia que dichas cabeceras tuvieron que, a partir de ambos, el quehacer económico en el sur novohispano se consolidó a partir de la comunicación establecida entre México, Puebla y Veracruz en Nueva España, mientras más al sur, mantenía la red de comunicación con Chiapas, el Soconusco y Santiago, en la Audiencia de Guatemala.

De esta forma, a partir del ejercicio y relación que se estableció entre arrieros-mulas-caminos, pretendo desarrollar el tercero y último capítulo, tomando en consideración la manera en la que la circulación de bienes y servicios a través del derrotero del sur fue realizado, permitiendo las relaciones mercantiles entre la Nueva España y la Audiencia de Guatemala, durante el siglo XVII.

Para ello se describirán los sucesos acaecidos en el ámbito local e internacional, sobre todo, para comprender los problemas económicos que atravesó el virreinato novohispano y que repercutió en el auge del comercio marítimo en el Pacífico que, para dicho siglo, ya experimentaba un importante crecimiento, derivado del intenso movimiento mercantil que promovió la Carrera de Asia con los productos llegados en la Nao de China, y su posterior circulación gracias a la feria de Acapulco, ya fuera desde la legalidad o la ilegalidad.

Entre otros temas que también tocaré en el desarrollo de este capítulo, estarán los problemas bélicos, como la Guerra de los Treinta Años, que derivaron en la pérdida de la hegemonía de la Corona española en Europa; la piratería y el contrabando que asolaron las aguas, puertos y villas de las colonias hispanas, en específico del puerto de Huatulco en el Pacífico (Oaxaca), y que restringieron el tráfico comercial portuario; así como las disposiciones que la Corona estableció para limitar el tráfico en el Mar del Sur, afectando tanto a Nueva España, como a Centroamérica y Perú.

Esta descripción histórica servirá para comprender algunas de las acciones que la Audiencia de Guatemala implementó con el fin de reactivar el tráfico terrestre, sobre todo, a partir de las restricciones marítimas de 1631 y del establecimiento del puerto de Veracruz como uno de los dos únicos puertos desde donde se podía participar en el tráfico de la Carrera de Indias. De esta manera propongo la descripción y análisis de una red comercial terrestre intervirreinal, que se estructuró en torno al camino real del sur de Oaxaca durante el siglo XVII, el cual comunicó directamente a esta zona con Chiapas y la Audiencia de Guatemala, y viceversa.⁷

⁷ A diferencia de la poca atención que se ha prestado a las redes terrestres y las relaciones económicas que tuvieron lugar en el sur de la Nueva España, varios han sido los estudios que han tomado en consideración las relaciones entre el virreinato con otros espacios colonizados, tanto en el continente americano como en el asiático, a partir de la organización del espacio portuario, sobre todo, con las exploraciones y los contactos comerciales entre los distintos territorios colonizados. Algunos trabajos que versan sobre el contacto marítimo entre Nueva España con otras colonias son: Pinzón Ríos, G. (2014). Desde tierra hacia el horizonte marítimo. Una reflexión sobre la relevancia de los establecimientos portuarios del Pacífico novohispano. *México y la cuenca del Pacífico*, 3(7), 67-87; Ita, L. (2003). Los puertos novohispanos, su hinterland y su foreland durante el siglo XVI. En Marco Antonio Lavadazo (Coordinador), *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX* (pp. 3-38). México: Porrúa, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas; Yuste, C. (2007). *Emporios transpacíficos. Comerciantes*

Siguiendo el marco de este análisis destacaré la importancia que algunos productos tuvieron durante el periodo, es decir, el siglo XVII, entre ellos el añil, el cacao y los “géneros” o productos manufacturados traídos tanto de Castilla como de China, como embutidos, vino, ropa de diversos tipos para hombre, mujer, jóvenes y niños, telas de algodón y seda, entre otros, que arribaban a la Nueva España a través de las Carreras de Indias y de Asia.

Tomando en consideración estos productos, en específico, describiré la relación que su circulación ejerció en el establecimiento de un monopolio que ciertos grupos de comerciantes en Santiago de Guatemala, utilizaron para acaparar los dos productos de exportación más importantes de la Audiencia centroamericana: el colorante azul y la semilla de cacao. Para ello, el análisis del capítulo integrará el peso que tuvieron los repartimientos de productos de ultramar llegados al puerto de Veracruz, movilizadas a través de las recuas de mulas que eran pagadas bajo la autoridad de una serie de agentes novohispanos cuyas redes de amistad, compadrazgo o de trabajo con la élite guatemalteca aseguraban el traslado, tanto de ida como de vuelta, de los productos que permitían el ciclo vicioso.

Aunque a primera vista la selección de los productos en los que centraré mi atención podría parecer arbitraria, lo cierto es que ha sido realizada así para poder delimitar el alcance de este trabajo, ya que no cabe duda que durante el siglo XVII podemos encontrar otros productos que lograron establecer su nicho de comercialización dentro del espacio económico tanto de Nueva España como de Guatemala, lo que me llevaría a rebasar el espacio de este estudio. Además de ello, también se ha demarcado de esta forma debido a que los documentos con los que cuento se refieren en su totalidad a estos productos, traficados a través del camino real de Oaxaca, lo que me ha permitido decantarme por ellos.

Por último, y no por ello menos importante, es de mi interés añadir la descripción y análisis de los derroteros que Oaxaca compartía con la Alcaldía de Chiapa, sobre todo durante el siglo XVII, puesto que pienso que al tratarse del territorio de la Audiencia de Guatemala más cercano a la Nueva España (y por tanto a la frontera sur como considero en este proyecto a Oaxaca), podría mostrar interesantes referencias sobre las rutas que los arrieros utilizaron en sus viajes, además de que en algunos de los documentos encontrados se refieren el tráfico de mercancías realizados tanto en el Soconusco en la costa, como en Chiapa de Indios en el centro de la Alcaldía.

En todo este ambicioso proyecto, el interés se mantendrá en observar y analizar el tráfico del sur, no como espacio interseccionado por las demarcaciones territoriales del virreinato de la Nueva España o de la Audiencia de Guatemala del siglo XVII, sino como un todo, un espacio relacionado a través de inmensas redes de intercambio que funcionaron desde la época mesoamericana y que encontraron un lugar de subsistencia durante la colonia, manteniendo su estatus como ejes articuladores, cuyas permanencias rebasaron, incluso, los años posteriores al control de la Corona española y del México independiente.

Estos caminos añejos fueron testigos del movimiento de cientos de generaciones que buscaron hacerse de las ventajas que la comunicación podía ofrecerles con otros espacios. Sin embargo, a pesar de lo fácil que podría resultar desviar nuestra atención a los beneficios obtenidos de ellos, sobre todo económicos, este trabajo busca tomar como hilo conductor la vertiente del quehacer de aquellos quienes se encargaron de explotarlos, refiriéndome entonces a los agentes quienes permitieron su auge y subsistencia: primero por los tamemes y, después, durante la época colonial, los arrieros.

En específico, este oficio dedicado al transporte nos mostrará cómo estos agentes silenciosos decidieron recorrer la extensión de los derroteros dentro y fuera del virreinato de la Nueva España, a pesar de los peligros que los viajes pudieran depararles. Asimismo, el contenido de este trabajo busca dar a conocer un poco más del quehacer en torno al cual se desarrolló el grupo arriero, aquel del que incluso hasta el día de hoy, todavía quedan muchas dudas referentes a su composición histórica.

Capítulo 1. El Camino Real del Sur

Andar por los caminos enseña mucho...

El llano en llamas, Juan Rulfo.

Desde la antigüedad para la especie humana ha sido importante movilizarse de un punto a otro, no solo para suplir las necesidades básicas sino también porque el constante movimiento ha hecho posible, a través de la historia, la interacción y conexión entre dos o más grupos lejanos. Con la exploración de nuevas tierras los seres humanos comenzaron a trazar las primeras rutas migratorias, que se sirvieron de puntos o señales naturales como peñas, ríos o cascadas, para orientarse en viajes posteriores, dando origen a las primeras rutas, los primeros caminos.

Hoy en día viajar es un asunto tan cotidiano que pocas veces nos detenemos a analizar las innovaciones tecnológicas que nos han permitido romper las barreras del tiempo y el espacio en el traslado a casi cualquier punto en el globo terráqueo. Más allá de utilizar solo las piernas también hemos recurrido a la explotación de animales como mulas, burros, bueyes, llamas y caballos, así como al uso de carretas y embarcaciones movidas con fuerza humana, vela u otros medios para este fin. A partir del siglo XIX contamos con máquinas de vapor (carbón), electricidad, diésel, gasolina y energía solar, que nos mueven por tierra, cielo y mar en periodos muchos menores que los requeridos en los siglos anteriores, antes de la revolución industrial.

Pero los transportes difícilmente servirían de la misma manera sin la presencia de las rutas que los guían a través de espacios óptimos y seguros. Estas rutas o caminos, son aquellos trazos o líneas imaginarias que conforme generalizan su función, dan origen a la construcción y mantenimiento de espacios tangibles, explotados por uno o más grupos humanos, requiriendo para su permanencia su actualización, según las necesidades de cada época, para que el tránsito a través de ellos no decaiga y con ello, irremediabilmente, llegar a su deterioro y olvido.

El historiador Juan P. Viqueira describe que los medios de transporte de los que una sociedad dispone, llámese animales de carga, carretas, navíos, etc., son fundamentales en la medida en que determinan los derroteros privilegiados o desechados de un grupo, pues el medio natural es el material “pasivo” “sobre el que se ejercen las acciones humanas”, en el que la

geografía puede volverse un obstáculo o un beneficio para diferentes tipos de proyectos.⁸ A ello habría que agregarle el peso que un sistema económico, en potencial desarrollo, tiene sobre el establecimiento de infraestructuras de explotación como los puertos, las ciudades, los centros mineros y agrícolas, entre otros.

Ya sea desde el espacio terrestre, fluvial, lacustre, marítimo o aéreo, los caminos han jugado un papel trascendental en el desarrollo humano en todos los rincones del mundo, sin los cuales, la interacción y creación de redes de intercambio habrían sido extremadamente difíciles o imposibles. Se trata de circuitos en los que las sociedades humanas han invertido trabajo, organización, capital, tiempo, materiales y hasta una dosis de aventura,⁹ sobre todo, en entornos recién descubiertos o poco explorados.¹⁰

Es por ello que la reconstrucción histórica de un camino encuentra en los pequeños detalles las piezas del rompecabezas de su devenir. Para encontrar su rastro muchas veces es necesario recurrir a las raíces más antiguas, a los indicios materiales que prueban su existencia pasada o bien recuerdan su presencia, como son los conservados en la tradición oral y los documentos escritos producidos por los pueblos que se han asentado en su entorno o los han utilizado.

En esta investigación me referiré a México, específicamente al sur de su territorio, a Oaxaca, donde he seleccionado un camino para su estudio histórico, poniendo la mirada en su raíz mesoamericana dado que las fuentes nos indican que fue creado en la época prehispánica, a partir de los contactos milenarios entre grupos humanos (étnicos) que supieron hacer uso del espacio y la geografía de su entorno, para constituir una gran red de intercambio y de vías

⁸ Viqueira, J. P. (2006). Ires y venires de los caminos de Chiapas (Épocas prehispánica y colonial). En C. Cramausel (Edición), *Rutas de la Nueva España* (pp. 137-176). Michoacán: El Colegio de Michoacán. pp. 137-138.

⁹ En muchos casos influidos por la literatura popular "sobre la mente, la conducta y los actos de sus contemporáneos españoles en el siglo XVI". Algunas obras literarias que promovieron esta conciencia fueron *La Celestina*, *El Lazarillo de Tormes* y, sobre todo, *Don Quijote de la Mancha*, de Miguel de Cervantes. Leonard, I. A. (2006). *Los libros del Conquistador*. México: Fondo de Cultura Económica. p. 10.

¹⁰ Sobre los entornos descubiertos, los diarios de viaje funcionan como vetas de información desde los que podemos encontrar pasajes descriptivos, a través de una operación discursiva en el que el narrador nos hace partícipes, no sólo de su valor y esfuerzo, sino también, de aquellos que le acompañan. A diferencia de las descripciones formales, los relatos de viajes se establecen a partir de un itinerario y una cronología en cuya relación se expone información del espacio recorrido y de los habitantes del mismo; aquí el narrador es capaz de seleccionar para su informe elementos históricos, económicos, geográficos, etnológicos, etc. López de Mariscal, B. (2004), *Relatos y relaciones de viaje a la nueva España en el siglo XVI: un acercamiento a la definición del género*. En Isaías Lemes, Roberto Nival, Alejandro Alonso (Coordinadores), *Actas del XIV Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas* (pp. 361-372), Vol. 4. Nueva York: Juan de la Cuesta-Hispanic Monographs. p. 362.

terrestres para el transporte humano (cargadores o tamemes), que comunicó el centro del actual México con Centroamérica.

De interés resulta la vigencia del mismo derrotero durante la época colonial, cuando se ajustó al uso de animales de carga -tales como las mulas-, y de carretas; y por lo tanto de los nuevos o reacondicionados caminos “de herradura”, que llevaron al desuso de algunos de sus antiguos brazos de comunicación pedestre humana. Estos caminos de herradura fueron aquellas vías estrechas por donde solo podían transitar animales de transporte con cascos y pezuña, como los caballos, las mulas y los burros (a los cuales se les adaptan herraduras para evitar el desgaste y la rotura). Por ser más estrechos difícilmente podían transitar en ellos las carretas, que necesitaban un espacio más amplio y mejores condiciones para evitar accidentes.

Los caminos de herradura se convirtieron, con el paso del tiempo y por poco más de tres siglos hasta la aparición del ferrocarril y los automóviles, en las rutas más utilizadas por los viajeros, comerciantes y arrieros, ya fuera caminando, a lomo de acémila¹¹ o a bordo de carretas y carruajes tiradas por caballos, mulas, bueyes o burros, según el caso.

La arriería, el oficio dedicado al transporte de bienes y servicios con animales de carga (principalmente mulas, con auxilio de burros, diferencias que abordaré a profundidad en el segundo capítulo), fue desplazando paulatinamente a los tamemes de origen mesoamericano ya que no sólo podían movilizar cargas mayores y más pesadas en los nuevos espacios abiertos por los caminos de herradura sino que, además, resultaba más barato el transporte ya que dichos caminos eran menos difíciles de mantener en comparación con los utilizados para la circulación de carretas tiradas por bueyes.

Así es como en el paisaje del camino del sur, las acémilas formaron parte de la cotidianidad de muchos pueblos y sus alrededores, desde la segunda mitad del siglo XVI hasta muy entrados los años del México Independiente, pues su uso se generalizó a todos los sectores de la sociedad, desde hacendados hasta campesinos, siendo los arrieros que las manejaban, quienes más explotaron las ventajas de dichos animales.

A continuación expondré parte de la historia de este interesante camino del sur, cuya descripción comenzaré por finales del Postclásico, cuando alcanzó un importante grado de especialización a través de la utilización que los mexicas y sus comerciantes hicieron de él, seguido por los cambios que la intrusión del aparato colonial novohispano gestó en los brazos de la comunicación prehispánica, que mantuvo vigentes los caminos reales y de herradura,

¹¹ Según la Real Academia Española, el término acémila hace referencia tanto a la mula como al macho de carga. Las mulas son híbridos hembras nacidas a partir del cruce de un burro con una yegua, mientras los machos o mulos, son los híbridos nacidos de un caballo y una burra.

actualizados a partir de dos polos: Antequera y Tehuantepec; para, en los capítulos posteriores, analizar la participación de los arrieros en el tránsito comercial procedente de la Audiencia de Guatemala, que se dirigía al puerto de la Nueva Veracruz, pasando por el derrotero que nos interesa y que comunicaba, además, a la ciudad de México, Puebla y Acapulco.

Para ello retomaré parte de la discusión sobre los conceptos de región histórica y frontera, que servirán de puente para describir el desarrollo histórico de dicha ruta, y los derroteros que funcionaron durante los siglos XVI y XVII, a partir de escritos coloniales como las relaciones geográficas, los diarios de viaje y otros documentos.

1.1 Antecedente del antiguo camino comercial mesoamericano

Hablar del antiguo camino comercial mesoamericano, más allá de hacer referencia a una única vía que enlazó el Altiplano Central con Centroamérica, hace referencia a un conjunto de distintos brazos de comunicación locales y regionales que alcanzaron su máximo flujo de intercambio durante la expansión comercial y militar mexicana a finales del Postclásico, manteniéndose activo durante los primeros años coloniales, cuando la reorganización de los asentamientos indios derivó en el desuso y desaparición de algunos de ellos, sobre todo, durante la segunda mitad del siglo XVI y principios del XVII.

Así, entre caminos y pueblos de indios se tejió una importante relación que nos lleva a preguntarnos sobre el papel que desempeñaron los antiguos derroteros prehispánicos en el auge o decadencia de las otrora cabeceras comerciales mesoamericanas, en el comercio, negociación y traslado de productos en el extremo sur de la Nueva España, en el curso de los siglos posteriores a la conquista. Dada la complejidad que cada uno de los siglos coloniales presentó decidí acotar esta investigación al siglo XVII para poder mostrar algunos de estos cambios.

Para el estudio histórico de nuestro país resulta imprescindible comprender los importantes cambios ocurridos a partir de la interrelación entre los caminos mesoamericanos reutilizados y los de nueva creación durante la época colonial, en la comunicación, abastecimiento e intercambio de las tierras ya conquistadas por los españoles.

Asimismo, es importante retomar la discusión sobre los nuevos medios de transporte introducidos, que sustituyeron a los tamemes mesoamericanos (sin que estos desaparecieran totalmente), con la introducción del ganado mular y las carretas de madera con dos ruedas, que agilizaron y modificaron los tramos, las cantidades y volúmenes de productos transportados y los nuevos nodos económicos creados en las tierras conquistadas, tanto para el abasto interno como para la integración económica con la metrópoli, a partir del siglo XVI.

Estos cambios produjeron una transformación del paisaje, sobre todo en la segunda mitad del siglo XVI, con la implantación e impulso de estancias de ganado, el desuso de antiguas rutas y el auge de otras, que adquirieron mayor importancia por estar asentadas en las tierras bajas y llanas, donde las mulas y las carretas podían movilizarse mejor.

Las vías mesoamericanas continuaron en uso, ahora con las recuas de mulas manejadas por arrieros, las carretas tiradas por bueyes, y la navegación (de ultramar y cabotaje), que mantuvieron la vigencia de las viejas cabeceras políticas indígenas, pero que, en algunos casos, también propiciaron la creación de nuevos nodos o centros económicos regionales, articulados a través de redes de comunicación que, poco a poco, fueron especializándose en el curso de los tres siglos coloniales.¹²

Tras el proceso de conquista que los españoles llevaron a cabo en el centro del país, pero también en el norte y el sur del continente, el gobierno colonial implantó un aparato de gobierno y una infraestructura que, en ocasiones, se sirvió de elementos mesoamericanos, que fueron adecuados para la explotación de las tierras recién incorporadas al Imperio español, siendo las antiguas redes de comunicación una de las más importantes, pues a través de éstas continuaron las expediciones de exploración y conquista, sobre todo en el sur, a la vez que permitieron la colonización y ocupación del territorio a través de la producción y crianza de ganado, el comercio, la distribución y venta de productos agrícolas, ganaderos y manufacturados, que llegaron a convertirse en el eje rector de las economías locales, regionales y ultramarinas.

La pervivencia de las redes de comunicación que los conquistadores encontraron ya establecidos desde el Altiplano central hasta Centroamérica, fueron el resultado de un importante trabajo de agrupación de zonas estratégicas exploradas, conquistadas o aliadas, de diferentes pueblos mesoamericanos que se habían especializado bajo la influencia mexicana.¹³

Este predominio es identificable en las estructuras regionales que integraron la llamada *geografía de los mexicas*, propuesto por Bernardo García Martínez quién, en términos generales, describió el mapa geográfico y político de la influencia de este grupo mesoamericano durante las últimas décadas del Postclásico. Otra pervivencia del mundo precolombino en la estructura colonial del siglo XVI, fue la subsistencia de cuerpos políticos prehispánicos que fueron

¹² Reyes Garza, J. C. (1996). Los arrieros de la sal. El transporte de la sal y su impacto en la economía local de Colima durante el virreinato. En Juan Carlos Reyes G. (Coordinador), *La Sal en México II* (pp. 149-160). México: Universidad de Colima, Gobierno del Estado, Secretaría de Cultura de Colima. p. 150.

¹³ García Martínez, B. (2004). *El desarrollo regional, siglos XVI al XX*. México: Universidad Autónoma de México, Editorial Océano de México S.A. de C.V.

rediseñados como “pueblos de indios”,¹⁴ y aunque con los años dichos cuerpos políticos sufrieron distintas adecuaciones, es innegable la raíz histórica retomada de la estructura del *altepetl*.¹⁵

La primera mitad del siglo XVI trajo consigo importantes cambios en Oaxaca, determinados, principalmente, por su riqueza geoestratégica, particularmente por contener un istmo, un estrechamiento territorial que acerca al océano Atlántico con el Pacífico, este último conocido como *Mar del Sur*. Para los conquistadores, los descubrimientos fueron esenciales para el rápido enlace de los grupos originarios con los peninsulares y, por ende, para la implantación del régimen colonial novohispano.

Hablar de la geo estrategia del espacio nos permite tratar de racionalizar las acciones humanas que ahí se han desarrollado con el fin de optimizar la explotación de sus recursos. Angel Bassols Batalla, al analizar estas áreas, las describe como regiones geoeconómicas que poseen distintos rangos, dependiendo del área que abarquen, sus características particulares y su complejidad interna. Estas regiones geoeconómicas se van consolidando conforme el progreso afina la fuerza de producción, la industrialización o la especialización interna e internacional (llámese agrícola, ganadera, mineral o forestal). Sobre todo, las grandes regiones básicas o zonas geoeconómicas sirven como estructuras de planeación económica en las que se integran otras regiones intermedias (“o simplemente regiones”), subregiones (“que resultan de la participación de las regiones”), o microrregiones (“espacios muy limitados de terreno”).¹⁶

Refiriéndonos propiamente a Oaxaca, diversos estudios establecen que ya desde el Postclásico, esta zona había gozado de alta estima pues era la puerta para ingresar, desde el Altiplano central hacia Centroamérica, en el intercambio comercial mesoamericano. Fue tal la importancia de las redes de comunicación creadas, que algunos de aquellos antiguos derroteros

¹⁴ García Martínez, B. (2008). Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico. México: El Colegio de México. p. 18.

¹⁵ Para Bernardo García los “pueblos” tienen un antecedente directo en los cuerpos políticos prehispánicos, que contaron con “identidad definida, legitimidad y gobierno propio”. Aunque podían convertirse en tributarios de alguna otra entidad de mayor tamaño, estos “estados independientes” mantenían, hasta cierto punto, una autonomía y llegaron a formar dinastías o “uniones equiparables a una confederación”. Para referirnos a estos señoríos o ciudades-estado es posible utilizar el concepto náhuatl de *altepetl* o los equivalentes que esta palabra tenga en otras lenguas. “Señoríos, pueblos y municipios”. En Banco preliminar de información relativa a la genealogía de las unidades políticas y territoriales básicas de Mesoamérica, Nueva España y México. México: El Colegio de México. p. 15.

¹⁶ Bassols Batalla, Á. (1990). La teoría. El conocimiento de las regiones. En Javier Delgadillo Macías y Felipe Torres Torres (Coordinadores), 30 años de investigación económica regional en México. El pensamiento y la obra del geógrafo Ángel Bassols Batalla, (pp. 37-118). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas. pp. 57-59.

se convirtieron en “caminos de herradura”, que se integraron al camino real del sur durante la época colonial.

Sobre los caminos de herradura sabemos que hacia 1476 los Reyes Católicos habían intentado establecer leyes que versaran sobre la utilidad y buen funcionamiento de las vías terrestres, en especial en lo concerniente a los delitos que se cometían en zonas despobladas por donde surcaban las vías principales del reino en Europa. La importancia de legislar el cuidado de los caminos tenía que ver con las regalías que la Corona percibía de los peajes, además del desenvolvimiento económico que las regiones experimentaban con el tráfico. Conforme fue pasando el tiempo, algunas rutas tomaron especial importancia, por lo que los caminos pasaron a ser conocidos como *caminos principales*, que serían los antecedentes directos de los *caminos reales* que se conocieron en el Nuevo Mundo, desde la segunda mitad del siglo XVI.¹⁷

Ahora bien, en lo que concierne a un camino real, María Luisa Pérez describe que estas vías no siempre seguían una ruta fija establecida en los mejores terrenos, de hecho, un camino real alternaba calzadas, caminos de herradura e incluso veredas; por tanto, lo que conocemos como camino real se constituye más como un concepto que como un hecho o espacio físico, como podríamos llegar a imaginar, por la singularidad con la que se establecieron. La revalorización de estas rutas en investigaciones recientes tiene que ver con su permanencia en distintos tiempos históricos, su importancia y función, desempeñada en el enlace de recursos diversos, así como por la seguridad y protección que otorgaban hacia los que la trajinaban.¹⁸

La legislación hispana sobre los caminos tiene un interesante antecedente en las Partidas de Alfonso X, el sabio. En dichas ordenanzas reales, se regularon los caminos como parte de un bien, que junto a los ríos y los puertos eran públicos:

“Los ríos y los puertos y los caminos públicos pertenecen a todos los hombres comunalmente, en tal manera que tanto pueden usar de ellos los que son de otra tierra extraña, como los que moran y viven en aquella tierra de donde son”.¹⁹

Los Caminos Reales, también llamados *Camino del Rey*, eran todas aquellas vías de comunicación principal tanto del reino español, como de las provincias del Nuevo Mundo. Esta área de circulación resultaba importante para el Estado, pues a través de ellos se transportaba el

¹⁷ Pérez González, M. L. (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. Anuario de estudios americanos, 58(1), 33-60. p. 39.

¹⁸ Pérez, Los caminos reales de América en la legislación y en la historia, pp. 49-50.

¹⁹ López Estrada, F. & López García, M. T. (Editores). (1992). Alfonso X el sabio. Las Siete Partidas: Antología. Madrid: Castalia. Tercera Partida, título 28, ley 6.

erario y eran el medio por donde se trasladaban las órdenes y leyes del Estado, por lo cual fueron objeto de cuidado y vigilancia.

Un camino real español en la Nueva España se diferenció de uno prehispánico principalmente por el tipo de transeúntes que los recorrió, pues a diferencia de los caminos pedestres de tamemes que se crearon en Mesoamérica, en los primeros no sólo transitaron los seres humanos sino también caballos, bueyes, mulas y burros, dando origen a los caminos de herradura. Con el mejoramiento de las vías de comunicación y la introducción de la rueda en las zonas de mayor crecimiento económico, como los puertos o las ciudades, algunos caminos se convirtieron en caminos de carretas.²⁰

Los caminos adquirieron relevancia en los procesos de ocupación territorial en la antigua Mesoamérica y en la Nueva España, así como en la instalación y mantenimiento de nuevas redes de comunicación permanente entre enclaves urbanos, estancias, haciendas y presidios,²¹ por mencionar algunos ejemplos. La trascendencia de dichas vías en la vida cotidiana de la población les dotó de un reconocimiento histórico formándose así rutas claves de intercambios, como por ejemplo, el camino real de tierra adentro en el norte de México o el camino real del sur en Oaxaca.²²

No debemos olvidar que en la creación y explotación de estas redes de intercambio y comunicación mucho tuvo que ver el auge y decadencia de los grupos étnicos que los controlaron antes de la llegada de los españoles. Por ejemplo, en Oaxaca, si nos referimos a los caminos del istmo de Tehuantepec encontraremos la presencia del grupo binnizá o zapoteco, que mantuvo el control del derrotero en alianza con los mexicas primeramente, y después con los españoles, a partir de la primera mitad del siglo XVI.

Ante el escenario del primer cuarto del siglo XVII, la pregunta que salta a relucir es ¿cómo logró el aparato colonial sentar las bases del transporte y la movilización de bienes y servicios en las tierras conquistadas, para usufructuarlas en beneficio de la Corona? Para responderla uno de los elementos más importantes que debe tomarse en cuenta es el del *usufructo*,

²⁰ Arciniegas, G. (1995). Introducción. Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra. En Pilar Moreno de Ángel y Jorge Orlando Melo González (Directores del Proyecto), Mariano Usenche Losana (Editor Académico), Caminos reales de Colombia (pp. 19-34). Colombia: Fondo FEN-Colombia. p. 20.

²¹ Establecidos a la vera de los caminos, eran puestos de avanzada militar que se ubicaban en sitios estratégicos como afluentes de agua, minas o fronteras de los poblados, “pues su función defensiva residía básicamente en la protección de los poblados y, en menor medida, de los caminos y de la frontera”. Carrillo Acosta, R. & Castillo Ruiz, I. (2017). Transformación de las fortificaciones en el norte del camino real de Tierra Adentro en México: el caso del presidio de El Pasaje. *Devenir*, 4(8), 97-122; p. 103.

²² Carrillo, Transformación de las fortificaciones en el norte del camino real, pp. 98-100.

pues este concepto teórico nos servirá para analizar el quehacer económico en el cual participaron los arrieros que explotaron el camino real del sur en Oaxaca.

Aunque el usufructo es un concepto teórico que puede ser abordado desde diversos puntos de vista como el económico, jurídico o de sucesión, para la presente investigación lo retomo para definir el derecho otorgado sobre los bienes que los arrieros adquirían para su transporte en la Nueva España durante el siglo XVI, específicamente, en la región oaxaqueña en ese mismo tiempo, a través de los contratos notariales que firmaban con los dueños de las mercancías.

El origen del concepto de usufructo se remonta al Derecho Romano, el cual hace referencia al uso y goce de un bien que se otorga a una persona (que no es su propietario), para cualquier clase de beneficio o aprovechamiento, siempre y cuando no afecte la sustancia del mismo. Actualmente este tipo de acuerdos se pueden establecer a través de voluntades, ser onerosos o bien gratuitos.²³ Una persona puede disfrutar un bien a través del usufructo, conservando su forma y sustancia, o bien adquiriendo la autorización del titular para que dicho objeto pueda servir para el consumo social en cualquier ámbito.²⁴

Desde la jurisprudencia, cuando se comercian bienes consumibles, es decir que se agotan con el primer uso, como los alimentos, las cosas muebles o el dinero (los cuales también pueden ser llamados cuasi-usufructo cuando no se puede disponer directamente de la sustancia), puede analizarse en distintas categorías de análisis, por ejemplo, uno en el cual la persona que usufructúa el bien adquiere la propiedad del mismo pero no su disfrute total; u otro, donde el dueño cede la totalidad del control y los beneficios del producto, en cuyo caso el usufructo de los últimos solo depende del nuevo acreedor.

Las razones por las cuales este tipo de transacciones se llevan a cabo pueden ir desde una incompatibilidad que el propietario original tenga con el producto o sus beneficios, hasta la necesidad experimentada en tiempos turbulentos que solo puede ser soslayada a través de la venta legítima de los bienes de que se dispone. En este sentido, un bien determinado usufructuable solo es transferible a través del derecho real²⁵ o de un derecho de obligación; este último se traduce en el crédito personal que adquiere un constituyente, con las atribuciones

²³ Moreno Quesada, B. (1959). El usufructo de la nuda propiedad. Anuario de Derecho Civil, 12(2), 535-568. p. 539.

²⁴ Jordano Barea, J. B. (1948). El cuasi-usufructo como derecho de goce sobre cosa ajena. Anuario de Derecho Civil, Fascículo 3, 980-1023. p. 981.

²⁵ Derecho que concede a un titular la propiedad directa o inmediata de una cosa determinada.

jurídicas correspondientes, para asegurar el buen término del contrato y los beneficios esperados.²⁶

En Nueva España podemos encontrar muchos casos donde al celebrar acuerdos notariales entre partes, sobre ciertos productos, se observa la participación no sólo de mercaderes y comerciantes, sino también de arrieros, en el flujo de mercancías entre Centroamérica y Nueva España, a través del camino real del sur. Estos últimos usualmente adquirirían derechos de obligación para asegurar la mercancía a transportar; en la jurisprudencia este quehacer es conocido como *senadoconsulto*, que admite el usufructo de cualquier bien, incluyendo los bienes consumibles:

“La mediación del *senadoconsulto* permite el usufructo sobre bienes consumibles, no ya como residual respecto a un conjunto patrimonial sobre el que recaiga el usufructo, sino porque puede recaer en los patrimonios, básicamente integrados por bienes de consumo, tanto por razones comerciales como por explotación económica”.²⁷

El *senadoconsulto* se ocupa también del usufructo que afecta tanto bienes consumibles como a la *numerata pecunia* -que no es un bien consumible sino un valor de crédito-, a través de una garantía de restitución con la que se asegure la reintegración del bien al patrimonio del propietario original.

Baste decir que convertirse en propietario de un bien y usufructuarlo a través del derecho de obligación, traía consigo ventajas y desventajas ya que, si bien es cierto que podía ejercerse sobre ellas todos los derechos para extraer el mayor beneficio económico, en caso de algún inconveniente que no permitiera enajenarlas de todas formas, todavía se estaba obligado a restituir su valor. Esto no sucedía en los casos donde se trataban de bienes propios y no de créditos, en cuyo caso sólo se expresa en la pérdida del capital personal sin afectar a terceros.

La discusión sobre el discurso del usufructo tiene sentido al preguntarnos ¿De qué manera fueron explotadas las nuevas tierras para el beneficio de la Corona española, a través del servicio de la arriería?; sin embargo, antes de poder llegar a contestar esta pregunta primero debemos abocarnos al análisis de la geografía histórica del espacio elegido para su estudio, pues poco podremos lograr si no comprendemos el importante papel que jugó el camino comercial del sur oaxaqueño en el nuevo orden colonial, principalmente durante el siglo XVII.

²⁶ Jordano, El cuasi-usufructo como derecho de goce, p. 985.

²⁷ Mollá Nebot, S. (2015). Usufructo de Pecunia. Aplicación a los fondos de inversión desde la ley de jurisdicción voluntaria. Madrid: Editorial DYKINSON, S.L. p. 43.

- Geografía histórica de Oaxaca

Hacia 1949, el historiador francés Fernand Braudel propuso una importante innovación para el análisis histórico, a partir de la convergencia de dos ciencias que hasta entonces habían trabajado cada una por su lado: la Geografía y la Historia, con las cuales buscaba analizar la realidad humana a través del tiempo y el espacio.

Su obra *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*, fue una apuesta por la interacción del conocimiento y las perspectivas derivadas de esas dos ciencias, con el fin de realizar reconstrucciones más completas de una entidad al trasluz del quehacer que un grupo humano podía desarrollar, en un tiempo-espacio determinado, más allá de las estructuras y las coyunturas.²⁸

Para Ángel Bassols, si bien es cierto que las regiones forman parte de un territorio estructurado que no necesita del arbitrio humano para existir, es con el quehacer humano como se desarrollan sistemas económicos o sociales, que muchas veces muestran realidades muy distintas a las regiones naturales *per sé*. En estos espacios, las sociedades conocen las “leyes naturales” del área elegida y ejercen influencia sobre ella para, eventualmente, conseguir algún beneficio; así mismo, las colectividades pueden conocer las causas de su propio devenir, organizándose y aprovechando de mejor manera los recursos de que dispone para, “en última instancia, dirigir en uno u otro sentido la marcha de los sucesos históricos”.²⁹

A partir de estos planteamientos sobre el estudio de la geografía histórica el paisaje fue un elemento clave para analizar el desarrollo de una sociedad a través de la historia, puesto que en él han quedado plasmados las interrelaciones de los humanos con el medio en que habitan, entendido como el área donde se forman las asociaciones entre la forma física y las culturas, que una sociedad expresa a través del tiempo.³⁰

Para Juan Pedro Viqueira, los paisajes son fenómenos sociales totales, donde se plasman tanto los elementos geográficos originales, las técnicas, las formas de organización social del grupo, como los valores de una sociedad determinada. El análisis de los paisajes se conecta, íntimamente, con el de las regiones, al buscar profundizar en el conocimiento, la descripción y

²⁸ Braudel, F. (1987). *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*, traducción Mario Monteforte Toledo, Wenceslao Roces y Vicente Simón. México: Fondo de Cultura Económica.

²⁹ Bassols, La teoría. El conocimiento de las regiones, pp. 41-42.

³⁰ García Martínez, B. (2014). En busca de la geografía histórica. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 327-364). México: El Colegio de México. p. 328.

el análisis del aprovechamiento que un grupo humano hace de un espacio, en una época determinada, donde las historias particulares de los integrantes crean su propia dinámica.³¹

Poco a poco, diversos conceptos teóricos fueron incorporándose en el desarrollo del estudio de la geografía histórica, uno de los cuales fue el de la “región”, que se volvió parte central de las discusiones actuales en las Ciencias Sociales y en la Historia.

Si bien en diversos estudios el concepto ha sido vinculado principalmente con las relaciones económicas y los espacios geográficos fronterizos que tienden a interactuar entre sí, más que con sistemas externos, Eric Van Young sugiere que debemos tomar en cuenta que muchas veces los límites de estos espacios no siempre son tangibles, identificables o congruentes con los rasgos topográficos, ni con las dimensiones oficiales que una entidad puede otorgarle (llámese pueblo, ciudad o nación). Por ello, es necesario ir más allá de la geografía del espacio, siendo esto el verdadero reto a sortear en este tipo de estudios.³²

En la formación de regiones económicas, tres factores intervienen en su crecimiento: primero, la existencia de núcleos urbanos, cuya influencia abarca tanto lo económico, como lo social, cultural o político; segundo, la especialización que una región puede llegar a experimentar por la división del trabajo, el cual no siempre se concentra en una ocupación principal, que se acompaña de otras secundarias, promoviendo el “conjunto productivo” y, por último, el sistema de vías de comunicación, que permiten a un espacio desarrollar lazos internos y externos con las actividades productivas, ligando los espacios secundarios con el polo central, de allí que una región “debe desarrollar por lo tanto lazos económicos con sus vecinos o incluso con regiones distantes”.³³

De esta manera, el estudio de la región nos insta a establecer cuáles son los factores, de distinto orden, que funcionan como motor del espacio regional, desde los proyectos de vías de comunicación, la inversión de capitales, la migración e inmigración, el establecimiento y

³¹ Viqueira, J. P. (1997). Cronotopología de una región rebelde. La construcción histórica de los espacios sociales en la Alcaldía Mayor de Chiapas (1520-1720). Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales. Francia: École des Hautes Études en Sciences Sociales. pp. 17-20; “Somos enemigos del determinismo geográfico, pero no por ello cerramos los ojos a la verdad de que en la vida humana, en la producción económica y en la formación de regiones, los aspectos naturales deben tomarse siempre en cuenta. El grado de intervención puede ser menor o mayor, dependiendo del adelanto que dicha colectividad haya alcanzado, pero nunca será inexistente”. Bassols, La teoría. El conocimiento de las regiones, p. 43.

³² Van Young, E. (1987). Haciendo historia regional. Consideraciones metodológicas y teóricas. Anuario Instituto de Estudios Históricos y Sociales, 2, 255-281. pp. 257-258.

³³ Bassols, La teoría. El conocimiento de las regiones, pp. 48-49.

desarrollo de centros de población, la aparición de oligarquías de poder, hasta los aspectos culturales y étnicos, que se tejen en un espacio determinado, en la sociedad que lo transforma.³⁴

En el caso de la Nueva España, que ha sido objeto de investigaciones de este tipo, el aprovechamiento que la sociedad hizo de sus recursos naturales, es observable en múltiples manifestaciones que la historia de la colonización nos legó. Por ello, parte de este texto se ocupa de las transformaciones ocasionadas en el paisaje, originadas en la concesión de estancias de ganado mayor y menor, la agricultura extensiva, que fue posible por el uso de arado tirado por animales, la consolidación de las haciendas, así como el desarrollo de un nuevo sistema de transporte apoyado en la reutilización y/o establecimiento de rutas mercantiles, solo por mencionar algunos ejemplos.³⁵

Vale decir también que estas manifestaciones coloniales difícilmente habrían alcanzado un rápido establecimiento y especialización, de no haber sido por el aprovechamiento diferenciado que los españoles hicieron de las estructuras preexistentes de los grupos mesoamericanos, en específico, la de los mexicas de finales del Postclásico, y de los zapotecos en Oaxaca en el mismo periodo.

Precisamente, en este último punto, es necesario repensar la conquista de México, a través de la idea de una empresa global que, más allá de buscar únicamente el sometimiento de la capital mexica, tuvo especial interés en la absorción de los señoríos independientes, que mantuvieron alianzas con este grupo mesoamericano en la vertiente del Golfo y en el Pacífico, particularmente en Oaxaca, pues como bien describió Bernardo García Martínez:

“La creación política de los españoles, el Reino de la Nueva España, fue un heredero directo del imperio mexica y conservó, reconstruida pero sin solución de continuidad, su misma capital. La preservación de su nombre, o de parte de él, México, fue un hecho de gran significado. En este proceso se hizo sentir la influencia de Hernando Cortés y su percepción de lo que debía ser una empresa de conquista, rica en pervivencias”³⁶

Recapitulando, podemos observar cómo, a través de redes de la comunicación, las estructuras regionales y, sobre todo, la configuración geográfica y política de impronta mexica de las últimas décadas del Postclásico, los conquistadores españoles construyeron - ¿o valdría la

³⁴ Zarauz López, H. L. (2018). *Revolución y rebeliones en el Istmo de Tehuantepec*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. p. 23.

³⁵ García, En busca de la geografía histórica, p. 329.

³⁶ García Martínez, B. (2004). *El desarrollo regional, siglos XVI al XX*. México: Universidad Autónoma de México, Editorial Océano de México S.A. de C.V. p. 21.

pena decir, innovaron?-, un modelo de estructura colonial de comunicaciones, que fue perfeccionándose durante sus tres siglos de existencia.³⁷

Para los conquistadores, el mapa geográfico y político mexicana que describió y analizó Bernardo García Martínez, fue importante en la medida en que les permitió conocer antiguos caminos y veredas, desde los cuales establecieron los centros y/o cabeceras regionales, y que tuvieron como uno de sus fines controlar el intercambio político y comercial novohispano, a la vez que afrontaron el reto de vincular estos nodos para el servicio y beneficio de la Corona, ya fuera por la vía pacífica o la armada.

Pues bien, retomar el análisis de los centros estratégicos que se derivaron del mapa geográfico mexicana, estriba en que la zona de nuestro interés fue uno de ellos. Hablamos de Oaxaca, localizada por Hernán Cortés cuando recién había conquistado Tenochtitlan y fue sorprendido con la noticia de cierto mar situado en el extremo sur, espacio que, a la postre, sería el punto de partida desde donde se emprendería la conquista de Centroamérica.

Gracias a los escritos de religiosos y conquistadores sabemos que la historia colonial temprana de Oaxaca se caracterizó por el desarrollo de un importante florecimiento económico, posible gracias a su vinculación con el entramado colonial a través de la vía pacífica a la que se integró, sobre todo a partir de la alianza forjada entre la cabecera regional más importante del istmo, es decir, el señorío de Tehuantepec, al mando de Cosijopí, con los españoles (aunque no en todos los pueblos la aceptación de los conquistadores fue igual). En las décadas posteriores, con la dominación y colonización en la zona sur, se originó un tenso equilibrio entre la elite indígena local, el Marquesado del Valle y la Corona.

La influencia de Hernán Cortés y su Marquesado del Valle en Oaxaca no puede ser pasada por alto tan fácilmente, dado que las actividades económicas que el conquistador introdujo fueron determinantes para la bonanza y el fortalecimiento económico experimentado en los años siguientes, sobre todo a partir del establecimiento de un astillero en Tehuantepec, de la formación de estancias de ganado, de minas y de las llamadas haciendas marquesanas, tanto en los valles centrales como en el istmo de Tehuantepec. Cabe destacar que la presencia del Marquesado no sólo impactó en la economía del espacio que abarcó, sino también en el terreno jurídico y político, dada su capacidad para imponer y controlar el nombramiento de corregidores y alcaldes mayores.

A lo largo de su historia, el Marquesado experimentó pocos cambios, el más importante de los cuales ocurrió en 1560, con la pérdida de la jurisdicción del puerto y la villa de

³⁷ García, *Las regiones de México*, p. 18.

Tehuantepec, a partir de una disposición real que la Corona impuso sobre este espacio, sobre todo en lo concerniente a los beneficios jurídicos que gozaba, con lo cual la estructura interna del marquesado se orientó a la explotación de las tierras que conservó en la zona.

En el caso de los valles centrales, el marquesado coexistió con las autoridades novohispanas, instaladas en la ciudad de Antequera, en una relación que no siempre fue amistosa, pues en repetidas ocasiones derivó en diversos enfrentamientos por los términos de las jurisdicciones políticas de cada una, cuyos límites resultaban por demás difusas.

Ahora bien, en el caso del istmo, esta difícil relación fue especialmente importante por la condición de zona fronteriza entre la Nueva España y la alcaldía de Chiapa. El antiguo señorío de Tehuantepec generó un especial interés en la Corona pues por él pasaba el camino real que comunicaba el Altiplano Central con el Soconusco, así como con Chiapas y Guatemala, elemento que por sí mismo le daba cierto estatus preferencial.³⁸

En Nueva España, y en específico en Oaxaca, algunas cabeceras mesoamericanas fueron convertidas en “pueblo de indios”,³⁹ tanto en los valles centrales como en el istmo, además del establecimiento de nuevos asentamientos, en la medida en que las redes de intercambio se consolidaron a través de la conservación, el establecimiento y la modificación de las rutas hasta entonces conocidas.

La reestructuración de los pueblos de indios por medio de las congregaciones religiosas primero, y civiles posteriormente, trajo consigo su incorporación gradual a la cristianización, a las instituciones coloniales y a las formas de vida españolas creadas para la población conquistada y, de hecho, este reordenamiento espacial consideró aspectos tanto sociales como políticos, urbanísticos y arquitectónicos, definidos a partir de la cultura española de la época, así como de modelos creados especialmente para los reinos de ultramar.⁴⁰

George Foster considera que en lo que respecta al planeamiento de las ciudades en las colonias hispanas de América, en retícula y simétricas, fueron ideadas y cuidadosamente direccionadas según los usos y conocimientos de los conquistadores y demás administradores, después de un detallado análisis del proceso urbanístico acaecido en las ciudades españolas de Europa, Foster concluye que:

³⁸ Machuca Gallegos, L. (2007). Comercio de sal y redes de poder en Tehuantepec en la época colonial. México: Fomento Cultural Banamex, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 27.

³⁹ “Pueblo de indios” fue la unidad política territorial básica de la población indígena durante el dominio español, se caracterizó por contar con una identidad definida, gobierno propio y reconocimiento legal. Un pueblo de indios podía estar compuesto por uno o más asentamientos dentro de sus límites. Véase García, Señoríos, pueblos y municipios, en Baco preliminar de información, p. 12.

⁴⁰ Jiménez, A. (2006). El Gran Norte de México. Una frontera imperial en la Nueva España (1540-1820). Madrid: Editorial Tébar, S. L. p. 48.

“por la época en que los españoles diseñaron sus ideales pueblos de plano reticular con plaza, la mayor parte de sus ciudades ya había sido construida o reconstruida y, solo en el Nuevo Mundo le fue posible realizar los planos de perfecta simetría tan estimados por los burócratas españoles de aquel tiempo”.⁴¹

En el escenario presentado hasta aquí, el papel del camino real del sur fue decisivo en las acciones de las autoridades coloniales, así como de sus consecuencias sobre el devenir histórico de la zona. De esta forma, en torno al derrotero de Oaxaca, se articuló el sistema comercial de intercambio y, por consiguiente, del transporte con las regiones vecinas.

Sería erróneo describir las características y cambios experimentados en esta importante vía durante el siglo XVII, sin referirnos antes brevemente a su historia, esa que hunde sus raíces en la época mesoamericana y que expondré a continuación.

- **Antecedente histórico del gran camino comercial del Sur**

La vida útil de un camino puede ser efímera o durar cientos de años, longevidad que depende en gran medida de que la red de comunicación que se teje a partir de ella, permita la interacción constante entre dos o más lugares. Asimismo, para esta permanencia también se deben tener en cuenta los aspectos físicos, tales como la morfología del terreno donde pasa o la relación entre la vía principal y los tramos secundarios, que conectan desde lo local hasta lo regional e, incluso, más allá de éstos. Por último, la vigencia de un camino también está definido por el esfuerzo puesto tanto por una sociedad para su creación, como para su mantenimiento, al considerarla como un recurso invaluable para su desarrollo social.

Los caminos son, por tanto, testigos mudos de las transformaciones e innovaciones que dieron lugar a los cambios ocurridos después de la llegada de los españoles. En Oaxaca, el camino real del sur fue acaso la continuación o pervivencia de los afanes y quehaceres de varios grupos mesoamericanos de la región y sus vecinos a través del devenir histórico, incluso durante la época colonial.

Lo que se ha descrito como el gran camino comercial mesoamericano, ha despertado desde hace mucho tiempo curiosidad entre los investigadores, en realidad y como ya lo señalé, no era una única vía sino un conjunto de varios derroteros, cuyos trayectos fueron explorados y mejorados, hasta encontrar los tramos idóneos que permitieron agilizar la movilización de los bienes y servicios requeridos por los diferentes pueblos mesoamericanos. En la historia antigua

⁴¹ Foster, G. M. (1962). *Cultura y conquista: la herencia Española de América*. Xalapa: Universidad Veracruzana. pp. 94-95.

de México, este proceso de integración y adaptación se fortaleció a través de alianzas y conquistas entre los distintos grupos étnicos que habitaban el territorio.

Alrededor del gran camino comercial mesoamericano se estructuró todo un mapa político, es decir, una red de relaciones sociales, culturales y políticas que, para Bernardo García Martínez, se compuso de “un mosaico de estados independientes, con el ocasional surgimiento de estructuras mayores producto de conquistas o alianzas” que, como proyecto, se benefició tanto de los intercambios como de los tributos e impuestos, establecidos en ciertas zonas.⁴²

Ahora bien, para hablar de la ruta del sur mesoamericana, es necesario remontarnos en el tiempo hasta *Monte Albán*, pues será en la época de esta importante ciudad de Mesoamérica donde se establecieron las primeras redes del intercambio regional, con el fin de generar las conexiones que unirían los valles centrales con las redes de comunicación del sur, construyendo un eje rector desde el cual se estructuraron las relaciones de la metrópoli Monte Albán con una gran variedad de cabeceras independientes.⁴³

Tres de las propuestas que abordan la fundación de Monte Albán, proponen que: 1) su fundación respondió a la necesidad de regularizar las relaciones con poblaciones vecinas, para integrar eficazmente la región, sobre todo con la elite política de San José Mogote; 2) al observar el rápido crecimiento de San José Mogote y el Valle de Etna, las poblaciones de Tlacolula y del Valle Grande pactaron para fundar Monte Albán, con el fin de bloquear la expansión de aquéllos y, 3) propone que, contrario a la segunda, San José Mogote se convirtió en una entidad política fuerte que, al preparar su expansión sobre Tlacolula y el Valle Grande, decidió trasladarse a la cima de una montaña para desde ahí controlar mejor las diversas entradas, como parte de una operación estratégica.⁴⁴

La influencia de Monte Albán fue tal que este centro llegó a tener importantes redes establecidas entre los caminos y las ciudades, fungiendo esta metrópoli como eje de intercambio comercial. Se ha llegado a considerar que Monte Albán desplegó estas redes de intercambio en el área oaxaqueña, tratando de adquirir productos que la elite gobernante apreciaba, tales como las conchas marinas para el ajuar ornamental, las frutas tropicales y otros bienes exóticos.

⁴² García, El desarrollo regional, p. 17.

⁴³ Monte Albán tuvo su ascenso del Formativo tardío (500 a.C.-250 a.C.) hasta el Clásico temprano (300-500 d.C.). Véase Ramón Celis, G. (2013). La pérdida de influencia de Monte Albán en la transición del formativo al clásico y los cambios en las redes de intercambio del Istmo de Tehuantepec. *Textos Arqueopáticos*, 1(02), 9-22. p. 11.

⁴⁴ Parece ser que esta última opción ha sido la más aceptada, a partir del análisis de diferentes vestigios arqueológicos encontrados en la zona, que muestran patrones de asentamiento de diferentes orígenes en lo que fuera Monte Albán I. Véase Ramón, La pérdida de influencia de Monte Albán, p. 10.

Algunas de las zonas donde se ha comprobado la presencia del Estado zapoteco son la Mixteca Alta, la Mixteca Baja, el valle de Ejutla, el valle de Miahuatlán, el valle del río Solá, la cañada de Cuicatlán, el valle del Río Verde y el sur del Istmo de Tehuantepec. Aunque la arqueología se ha encargado de demostrar las relaciones de intercambio entre estos lugares con Monte Albán, se sabe que no estuvieron subyugadas políticamente, sino que basaban sus interacciones en el plano económico, principalmente.⁴⁵

El proceso de decadencia de Monte Albán a fines del Clásico resulta tan complejo que no hay un consenso en torno a la explicación del porqué de su abandono; sin embargo, lo que sí queda claro es que con la caída de la ciudad, el poder político que representó se fragmentó y en su lugar se alzaron varias ciudades-Estado, que llegaron a tener relevancia en los años posteriores. Entre las urbes que destacaron después de Monte Albán estuvieron Mitla, Yagul y Zaachila, esta última también llamada Teozapotlán, que experimentó su auge a partir del 1200 d.C.⁴⁶

Si bien es cierto que muchos elementos de la cultura de Monte Albán siguieron vigentes en los pueblos de Oaxaca, ahora interesa destacar el de los caminos, cuyo uso y explotación continuó en manos de las ciudades-Estado que entonces ostentaban el poder regional, pero sin llegar a ser más importantes que dicha metrópoli.

Después de Monte Albán, uno de los centros regionales que llamaría la atención por el poder político y militar que desarrolló fue Zaachila. Acerca de esta ciudad sabemos que durante el Postclásico, y hasta la llegada de los españoles, logró centralizar el poder a través de un ascenso de tipo militarista, periodo conocido como Monte Albán II, seguido por una formación teocrática relativamente descentralizada; hacia los siglos XV y XVI, Zaachila se encontraba fragmentada en ciudades rectoras y aldeas tributarias.⁴⁷

A pesar del poder político, militar y económico que representaba esta ciudad, no se sabe por qué razón, hacia la segunda mitad del siglo XV, los zapotecos de Zaachila mudaron la sede

⁴⁵ Ramón, La pérdida de influencia de Monte Albán, pp. 11-12.

⁴⁶ Winter, M. (2000). La zona oaxaqueña en el Clásico. En Linda Manzanilla y Leonardo López Luján (Coordinadores), Historia Antigua de México, vol. II. El horizonte Clásico (pp. 41-64). México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, Miguel Ángel Porrúa. p. 61.

⁴⁷ Varese, S. (1982). Apuntes para una historia de la etnia zapoteca. Guchachi' Reza, 11, 3-6. p. 3.

de control político principal hacia Tehuantepec, bajo el liderazgo del *Coquí*⁴⁸ Cosijoeza, instalándose en el fuerte de Guiengola⁴⁹ y en Tehuantepec.

Sobre el suceso migratorio ocurrido en Zaachila, la arqueóloga Judith Zeitlin considera que se debió a la necesidad de ampliar la producción de alimentos para la ciudad principal, sin embargo, Oudijk plantea que más bien, en el trasfondo, el interés giraba en torno al control de las rutas comerciales hacia el Soconusco, principalmente, pues el derrotero permitía el acceso a recursos de valor como metales, piedras preciosas, pieles, plumas y cacao, entre otros.⁵⁰

El asentamiento zapoteco mantuvo una tensa estabilidad ante los otros grupos que habitaron el área hasta que, en 1469, Axayácatl, el tlahtoani mexica, realizó la primera incursión militar en la región istmeña, buscando hombres para sacrificar durante su entronización, suceso rememorado en códices como el *Telleriano-Remensis* y el *Vaticano-Río*, así como en escritos coloniales como el debido a Burgoa o a Torres de Laguna.

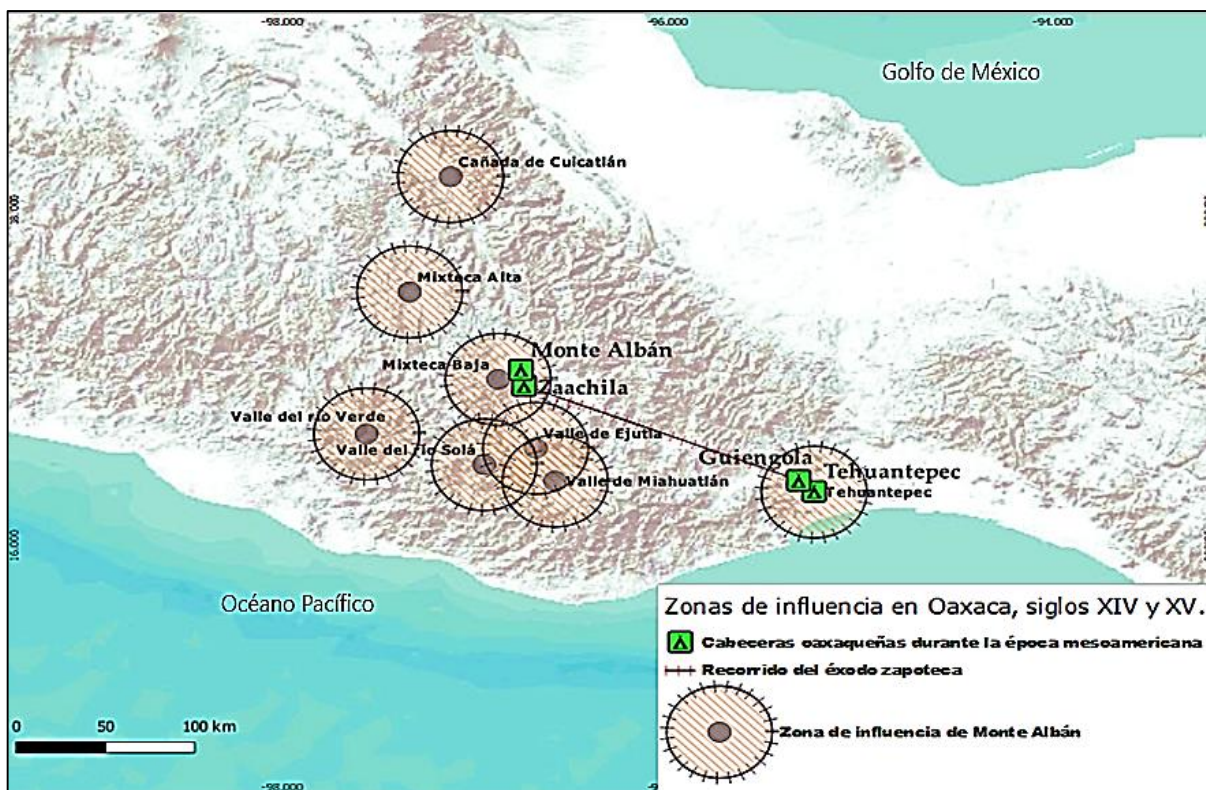
Durante esta incursión, los mexicas siguieron la antigua ruta que partía del valle de México y atravesaba los valles de Puebla y Tlaxcala hacia la costa del Golfo, donde una vez llegado a Veracruz se dirigía hacia el istmo. Este era el camino que había funcionado desde el

⁴⁸ Cosijoeza perteneció al linaje de los “grandes señores” o gobernantes que también eran llamados *tijocoquij* o simplemente *Coquí*. Cruz, V. de la. (1983). Rebeliones indígenas en el Istmo de Tehuantepec. Cuadernos Políticos, 38, 55-71. p. 60. No se especifica cuáles eran los beneficios y responsabilidades que el título otorgaba en la sociedad zapoteca, tampoco de la forma de su transmisión. Si bien es cierto que casi siempre se ha dado por hecho que la transmisión se realizaba de forma hereditaria entre la familia principal, esto en sí no ha sido estudiado a profundidad. Sería importante analizar si el título zapoteco fue equiparable al *tlahtoani* del Altiplano Central, que era un rango otorgado de por vida con el que se adquirían los derechos sobre las tierras y los *macehualli* (tributarios pertenecientes al título). Este rango no se heredaba, sino que se sucedía por elección entre los miembros destacados del linaje, la mayoría de las veces por hazañas bélicas. Martínez, H. (1984). Tepeaca en el siglo XVI. Tenencia de la tierra y organización de un señorío. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, p. 58; Judith Zeitlin describió que una de las ambiciones principales de un *Coquí* era ser reconocido como un “señor conquistador” o *coquitao huezaquiqueche*, es decir, “un gran señor hacedor de conquistas”. Zeitlin, J. F. (2005). Cultural Politics in colonial Tehuantepec. Community and state among the Isthmus Zapotec, 1500-1750. California: Stanford University Press. Zeitlin lo describe como (“lord conqueror”) (“literally a great lord, maker of vanquished communities”). Véase capítulo 1, “Tales of the binni gulassa. Native History and the Zapotec Conquest of Tehuantepec”.

⁴⁹ Del zapoteco *Guia'* (piedra) y *gola* (grande o mayor) “piedra grande” o “cerro grande o antiguo”. Cruz, V. de la. (2007). El pensamiento de los Binnigula'sa: Cosmovisión, religión y calendario con especial referencia a los Binnizá. México: CIESAS, CONACULTA, INAH, Casa Juan Pablo Centro Cultural, IEEPO. p. 16. Según la página oficial del INAH se desconoce la extensión total de la ciudad. Destaca la plaza principal, el juego de pelota que estaban destinados a actividades públicas y ceremoniales, además de plataformas, patios, cuartos, almacenes, tumbas y escaleras de acceso, también cuenta con pozos de agua o piscinas donde predomina el alto grado de elaboración y refinamiento en la arquitectura. La cronología del área fecha su aparición alrededor de 1350 d.C. El derrotero que pasaba por este lugar cayó en desuso aproximadamente en la segunda mitad del siglo XVI.

⁵⁰ Michel, O. & Maarten, J. (1998). Tributo y territorio en el Lienzo de Guevea. Cuadernos del Sur, 12(5), 53-102. p. 65.

reinado del tlatoani mexica Huitzilíhuítl, hacia 1398.⁵¹ Cabe destacar que no era la única ruta que conectaba el altiplano central con Centroamérica, sino que existían otras dos, que lo comunicaron a través de Xolota y Amaxtlán hacia el istmo, o bien, atravesando desde Veracruz a Guatemala, sin pasar por Tehuantepec.⁵²



Mapa 1.- Zona de influencia de Monte Albán y algunas cabeceras oaxaqueñas de importancia durante los siglos XIV y XV. Elaboración propia.

Cerca de dos décadas después de la primera incursión mexica sobre el área oaxaqueña, otro movimiento armado se abalanzó sobre la zona istmeña cuando, en 1488, la Triple Alianza -México, Texcoco y Tacubaya-, guerrearon contra los zapotecos de Tehuantepec, argumentando que estos últimos habían atacado a los *pochtecas*, los comerciantes a larga distancias.⁵³ Según el

⁵¹ Según María Castañeda de la Paz, Huitzilíhuítl gobernó de 1397 hasta 1417. Fue hijo de Acampichtli, se casó con Miahuaxíhuítl hija del señor de Cuernavaca. Durante su reinado Huitzilíhuítl conquistó Toltitlán, Cauhtitlan, Chalco, Tulancingo, Xalcotan, Otomba, Texcoco y Acolman. Castañeda de la Paz, M. (2017). Huitzilíhuítl. *Arqueología Mexicana*, 143, 16-17. pp. 16-17.

⁵² Cruz, V. de la (1981). *Las guerras entre Aztecas y Zapotecas*. Oaxaca: Publicaciones del Honorable Ayuntamiento Popular de Juchitán. pp. 3-8; Pineda, E. (1999). *Descripción geográfica del departamento de Chiapas y Soconusco*. México: Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas, Fondo de Cultura Económica. p. 4.

⁵³ Se suele acoplar la imagen de los *pochtecas* con la de mercaderes mesoamericanos; su nombre deriva del barrio de Pochtán, donde vivían muchos de ellos. Ross Hassing describe que los *pochtecas* comerciaban

Códice Mendoza, en este avance militar fueron conquistados 45 pueblos, entre ellos “Tecuatepec, Mazatlán, Iztatlán, Comitlán (ahora Comitancillo), Izuatlán”.⁵⁴

Con el libre tránsito por las tierras zapotecas, los mexicas controlaron Chiapas y la zona del Soconusco. Lo que ahora conocemos como el Soconusco, perteneció al Señorío de los Mames y era gobernado desde Gueguetenango; sin embargo, desde 1486 el mexica Ahuítotl subyugó el área, cambiándoles el nombre a Jaconocho y obligándolos a pagar como tributo ropas de algodón, plumas de colores, cacao y pieles de tigre, entre otras cosas.⁵⁵

Los tributos e impuestos, en especie o trabajo, fueron en la historia del México antiguo “instituciones básicas” que, junto al intercambio, dentro y fuera de las regiones, permitían la adquisición de diversos bienes, promoviendo la circulación e interacción entre el productor, las comunidades y las elites gobernantes.⁵⁶

Según Luz María Mohar, a través de los tributos los gobiernos mesoamericanos extraían el excedente económico de los pueblos conquistados, por medio de dos formas: el tributo al Estado y el tributo local. Un ejemplo del primero lo tenemos en el beneficio económico que en el centro de México se daba al *Huey Tlatoani* de Tenochtitlan, por los pueblos circunvecinos o aquellos vencidos en guerra. Por otro lado, el tributo local fue el pago que la gente del común daba para el sostén de sus gobernantes inmediatos.⁵⁷

Otra medida importante en el México antiguo, fue el intento mexica de redefinir las regiones de valor estratégico mediante un proceso de poblamiento, que fue interrumpido por la conquista.⁵⁸ Por ejemplo, en el caso de Chiapas, el historiador Juan P. Viqueira considera que éstos crearon pueblos de hablantes náhuatl en las rutas alternativas entre Tenochtitlan y el Soconusco, como reflejo de un sistema ampliamente utilizado en el centro y sur de Mesoamérica.

mercancías selectas y costosas (materia prima y ya trabajada), como artículos de oro, plumaria, piedras valiosas talladas, entre otros objetos, que fueron transportados por largas distancias. Los pochtecas, además, cumplían trabajos de expedición ya que en su recorrido buscaban mejorar las rutas ya conocidas. Para más información, véase Hassing, R. (2013). El comercio a larga distancia en Mesoamérica y los pochtecas. *Arqueología Mexicana*, 122, 36-41; o bien, el capítulo IX de la clásica obra, Sahagún, B. de. (1830). *Historia general de las cosas de Nueva España*. México: Imprenta del Ciudadano Alejandro Valdés. Donde se detalla a este grupo así como su ocupación.

⁵⁴ Cruz, La guerra entre aztecas y zapotecas, p. 7.

⁵⁵ Voorhies, B. (1989). Un modelo del sistema político pre-azteca del Soconusco. *Mesoamérica* 18, 329-369. pp. 329-330.

⁵⁶ Rojas, J. L. de. (1993). A cada uno lo suyo. El tributo indígena en la Nueva España en el siglo XVI. Michoacán: El Colegio de Michoacán. p. 12.

⁵⁷ Mohar, L. M. (1979). Modificaciones del tributo prehispánico en Oaxaca en el siglo XVI. El impacto de la conquista española. México: Centro de Investigaciones Superiores del INAH, Cuadernos de la Casa Chata No. 16. p. 5.

⁵⁸ García, El desarrollo regional, p. 17.

En este proceso, la lengua náhuatl desempeñó el papel de lengua franca, a través de la cual pueblos mesoamericanos vecinos de distintas lenguas pudieron comunicarse. Durante la época colonial la imposición de esta lengua en muchas zonas, ayudó a los españoles a obtener información sin tener que recurrir a muchos intérpretes. Investigadores como Viqueira han llegado a suponer que “en algún lejano momento los hablantes de una misma lengua conformaron una unidad económica, tal vez reforzada por alguna forma de gobierno común o por alianzas políticas más o menos estables”.⁵⁹

La costa de Oaxaca, desde el Preclásico, se fortaleció como un importante corredor donde interactuaba el comercio de diferentes grupos étnicos de México y Centroamérica, en cuyo espacio se utilizaron dos rutas, a saber: primero, la fluvial y la navegación de cabotaje, que utilizaba los esteros, manglares y la costa, controlados por grupos más allá de Chiapas; segundo, aprovechando la franja costera más angosta por la ruta terrestre, a través de la cual se tejieron las comunicaciones entre el istmo de Tehuantepec, el valle de Oaxaca, la costa del Golfo y el centro de México por un extremo y, por el otro, con Chiapas y el Soconusco, así como con varias regiones de Guatemala, muy probablemente a través del intercambio de cacao.⁶⁰

La hegemonía mexicana sobre la franja istmeña se tambaleó en 1494, cuando los zapotecos istmeños se rebelaron contra ella, según describe el *Códice Telleriano-Remensis*, la rebelión se inició en los pueblos de Mixtecapán, Zapotecapán y Tehuantepec.⁶¹ Los zapotecas salieron triunfantes ante las avanzadas y el asedio mexicano en el fuerte de Guiengola, pero fue la alianza matrimonial entre el *Coquí* Cosijoeza y una princesa mexicana, de nombre Coyolicatzín⁶², en 1498, lo que determinaría el cese de las hostilidades entre los dos grupos. De esta pareja nacería Cosijopí, el último señor de Tehuantepec.⁶³

El gobierno de Cosijoeza fue próspero, pues la alianza con los mexicanos le permitió gozar de autonomía y respaldo ante sus enemigos regionales mientras que, por su parte, los mexicanos aseguraron los caminos del istmo de Tehuantepec, para comerciar a través de ellos y afianzar su influencia política y económica.

⁵⁹ Viqueira, Cronotopología de una región rebelde, pp. 43-45.

⁶⁰ Ordaz Díaz, E. (2009). El camino real del Soconusco: eje de articulación comercial entre la provincia de Oaxaca y la audiencia de Guatemala en el siglo XVI. En Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón (Coordinadoras), Caminos y mercados de México (pp. 241-260). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Nacional de Antropología e Historia. p. 244.

⁶¹ Cruz, La guerra entre Aztecas y Zapotecas, pp. 3-5; También Romero Frizzi, M. (1990). Economía y vida de los españoles en la Mixteca Alta: 1519-1720. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

⁶² Hija de Ahuitzol, también llamada Quetzalcóatl, Xilabella y Pelaxilla.

⁶³ *Cosijo* o *Cosijo*, “tormenta o lluvia”; *pji*, “viento”. Barros van Höwell tot Westerfliet, A. (2007). Cien años de guerras mixtas: territorialidades prehispánicas, expansión burocrática y zapotecización en el Istmo de Tehuantepec durante el siglo XVI. *Historia Mexicana*, 57(2), 325-403. p. 342.

Hemos tratado de esbozar una introducción general acerca de cómo durante la época mesoamericana algunos nodos económicos o cabeceras fueron creadas y afianzadas a partir de largas guerras, alianzas y tradiciones, “adquiridas, controladas y explotadas en tiempos precortesianos y poscortesianos”, como describió años atrás Ross Hassing, en su icónico texto *Comercio, tributo y transportes*.⁶⁴

De hecho, siguiendo la línea de pensamiento de Hassing, es posible establecer que en toda esta vorágine de cambios, el sistema de transporte jugó un papel esencial, ya que durante la época mesoamericana fueron los pochtecas y sus tamemes⁶⁵ quienes se encargaron de los primeros reconocimientos de la geografía para el establecimiento de rutas, itinerarios de viaje, cargas de productos, etc., con los que pudieron comerciar, aunque parte de este esfuerzo fue realizado con el fin de aventajar y expandir el comercio, es innegable el beneficio político que los mexicas tomaron de él a partir de la explotación de las redes de comunicación que les unían.⁶⁶

Entrada la época colonial, algunos caminos cayeron en desuso comercial y fueron transitados de manera local, debido principalmente a la introducción del ganado mular, que alargó las rutas a la vez que acortó el tiempo de entrega, permitiendo la movilización de elementos pesados a través de mejores vías, sobre todo, las establecidas en las tierras bajas y llanas que con el tiempo fueron conocidos como caminos de herradura.

Previo a la conquista, existieron caminos y veredas con funciones variadas, el más importante de los cuales fue conocido en náhuatl como *ohquetzalli*, que puede entenderse como camino real, por su envergadura, que unía las ciudades del valle de México con poblados distantes de Centroamérica; otros caminos eran señalados a partir de su división, anchura, elementos físicos, conocimiento local, etc.⁶⁷ En el caso de Oaxaca, gracias al arduo trabajo realizado por

⁶⁴ Hassig, R. (1990). Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI. Versión española de Juan José Utrilla. México: Editorial Patria, S.A. de C.V. pp. 13-15.

⁶⁵ Según Ross Hassing esta palabra proviene del náhuatl *tlamemeh* o *tlamamah* (tla “algo”; memeh o mamah “transportar”). Llevaban artículos sobre las espaldas en recipientes de bejuco tejido o *petlacalli*, sobre unos transportes o *cacaxtli*, que estaba sostenidos por mecapales y cubiertos de cuero para proteger el producto. Establecían, además, las condiciones de porteo, es decir, las cargas, distancias y pagos, a la vez que se encargaban de la llegada, distribución y permanencia de los artículos. Hassig, Comercio, tributo y transportes, pp. 36-38.

⁶⁶ Es decir, a menor volumen pero mayor valor comercial era posible extender la distancia del recorrido de cierto producto, a ello habría que agregarse la eficiencia del transporte. Hassig, Comercio, tributo y transportes, pp. 32-33.

⁶⁷ Según Ross Hassing los caminos podían dividirse en *ohtli* o “camino en sentido general”; *ochpantli* o camino principal, ancho pero difícil; *conbaches*, lugares lodosos y con curvas; *ohpitzactli* o vereda estrecha; *ixtlapalohtli* o atajo “que va también derecho cuando otros caminos curvean”; *ichtacahtli* o “camino secreto, al cual muy pocos conocen”; *ixiohtli*, vereda pequeña y estrecha poco conocida; *ohquetzalli*, camino nuevo; *ohcolli*, camino Viejo. Hassig, Comercio, tributo y transportes, p. 39.

diversos investigadores, se tiene conocimiento de tres rutas principales que la atravesaban desde los valles centrales hacia el sur:

“Primero [...] una ruta que iba por la cañada de Tehuacán y la vertiente sur del Golfo de México, señalando a Teotitlán del Camino como el punto donde los aztecas se desviaban a la sierra mazateca y a Tuxtepec. Sobre el Pacífico sitúan un segundo sistema de mercados integrado por Tututepec, Huatulco, Suchiltepec, Tehuantepec y los chiapanecos, pero relacionado con Teozapotlán⁶⁸, a través de Miahuatlán. El tercero, comprende la región mixteca y el trayecto que conduce a Coixtlahuaca y a Cuilapan, en los valles centrales de Oaxaca. Más allá de este lugar [...], una ruta por la Mixería que, bajando a Nejapa, habría seguido a Jalapa del Marqués y a Guiengola”.⁶⁹

En Oaxaca, desde el Clásico hasta el Postclásico tardío, el movimiento de productos se realizó básicamente a través de las sierras que rodean el cauce del río de Tehuantepec, por ejemplo en Guiengola, lugar donde nace precisamente el río Tehuantepec, la preminencia de este recurso hídrico estriba en que cerca de su desembocadura, Cortés establecería un puerto, cuya etapa de plenitud abarcaría de 1540 a 1575, cuando fue desplazado por el de Acapulco. También estaba el camino que unía las costas istmeñas y los valles centrales, que subía a través de los llanos de Tlacolula, vía que ha sido nombrada como *Lass Gue é*.⁷⁰

Con los cambios originados a partir de la conquista, durante la primera mitad del siglo XVI, el derrotero principal fue conocido como el Camino Real de Huatulco que, además de comunicar las costas oaxaqueñas entre sí, servía de entrada y salida de embarcaciones comerciales entre el Perú y el lejano Oriente; sin embargo, a pesar de la importancia de este puerto, las epidemias y la piratería llevaron a su posterior decadencia y abandono.

Para sortear los diversos problemas que presentó el flujo marítimo desde la segunda mitad del siglo XVI, fue necesaria la introducción y crianza de acémilas, que fueron utilizadas para el tráfico mercantil, con lo cual se modificaron los tramos y productos transportados, dando lugar a un proyecto de circuito comercial estructurado a partir de algunos tramos del antiguo camino mesoamericano, que continuó vigente hasta el México Independiente, mientras otros caminos fueron perdiéndose o sirviendo como parte de la comunicación local.

⁶⁸ Otro nombre con que fue conocida la ciudad de Zaachila.

⁶⁹ Fahmel Beyer, B. (2005). El camino de Tehuantepec. *Anales de Antropología*, 39-II, 9-24. p. 10. Recordemos que el derrotero de Guiengola cayó en desuso aproximadamente en la primera mitad del siglo XVI.

⁷⁰ Fahmel, El camino de Tehuantepec, p. 13; Ver Vázquez Mendoza, Nahui Ollin. (2013). Huatulco, Oaxaca: fragmentos de una historia colonial de abandonos y melancolías, *Relaciones*, 34(134), 159-192. pp. 159-192.

Ahora bien, para entender los cambios experimentados en Oaxaca en el siglo XVI, es necesario conocer parte de su devenir, específicamente en la etapa que va de los primeros años coloniales hasta la segunda mitad del siglo XVII, cuando estallaría la rebelión más importante sucedida en el extremo sur oaxaqueño.

Este movimiento ha sido objeto de múltiples investigaciones, entre ellas la de Héctor Díaz-Polanco, y aunque hemos dedicado un apartado a dicho movimiento, debemos aclarar que será tratado superficialmente y solo para situar al lector en un escenario donde la información sobre el quehacer de los arrieros es casi nula, así como porque una hipótesis que he formulado me lleva a considerar que durante este periodo se incrementó la especulación en los precios de diversos productos, uno de ellos serían las crías de mulas para la venta, además de que posterior al levantamiento es posible reconocer un repunte en las transacciones comerciales que pasaban por Oaxaca.

1.2 Oaxaca en la frontera sur: cambios económicos, sociales y políticos en el siglo XVII

Es usual que al hablar de “frontera” llegue rápidamente a la mente la imagen de una línea o trazo que funcione como separación entre dos o más espacios, no solo perceptibles sino también palpables. En la dimensión histórica, los espacios geográficos que enmarcan una frontera son escenarios controvertidos, donde es posible observar distintas muestras de alteridades en interacción.⁷¹

Estos espacios ofrecen una gran cantidad de datos para analizar desde distintas áreas como la conformación social, política, económica y cultural de una o varias sociedades determinadas, que se desenvuelven en dicha geografía; a través de ellas no sólo podemos observar las conquistas y las expansiones imperiales, sino también los procesos de introducción, aparición o desaparición de entidades políticas o culturales, lo mismo que de sistemas económicos.

En estas áreas interactúan la difusión, el contacto y la aculturación de dos o más grupos, que ponen en marcha mecanismos de ataque, defensa, adaptación e innovación. La frontera es ese espacio donde los grupos humanos se unen o repelen a través de un símbolo de posesión territorial marginal, ante el poder hegemónico de un centro rector. Entonces, más allá de referir únicamente a una línea divisoria como marcador geopolítico, nos conduce a comprenderlas

⁷¹ Mantecón Movellán, T. A. & Truchuelo García, S. (2016). La(s) frontera(s) exteriores e interiores de la Monarquía Hispánica: perspectivas historiográficas. *Historia Crítica*, 59, 19-39. p. 20; Grimson en Carpio, Chimalapas, una frontera móvil, p. 35.

como el lugar en el cual confluyen las ideas, los movimientos y las expresiones de la historia, porque la frontera no se trata de algo fijo sino de algo “inacabado e inestable. Un objeto que como producto histórico de la acción humana puede ser –y es-, reestructurado y resignificado”.⁷²

La frontera pone a prueba la funcionalidad de la supervivencia de las sociedades pues “verifica la firmeza de la fe religiosa de los miembros de cada sociedad, su lealtad a las instituciones y a los principios ideales de conducta”. Por ello, cuando la historia de una frontera es larga, su estudio requiere considerarla a partir de procesos de mediana y larga duración, que permitan analizar los cambios más significativos desarrollados en su trayectoria.⁷³

Aunque existen distintas perspectivas desde las cuales se puede abordar el estudio de una frontera, a esta investigación le viene mejor la desarrollada por Bernardo García Martínez, quien define uno de sus aspectos como *frontera funcional del espacio*.⁷⁴

La frontera como concepto de análisis parte del pensamiento moderno, que tiene su base teórica en la escuela sistémica, que no solo considera la determinante territorial en el momento de delimitar áreas o espacios exclusivos, pues considera que existen algunas determinantes menos perceptibles, que definen áreas simbólicas, étnicas, culturales, lingüísticas, económicas o políticas.

De esto se puede elucidar que las fronteras, al ser consideradas como áreas de influencia, acumulan elementos superpuestos o entremezclados, de allí que su esencia sea una estructura compleja que, en gran medida, es el resultado de la combinación del medio físico con el acontecer histórico en que se ha desarrollado.

Aunque es cierto que tanto el mar como las cadenas montañosas son considerados como fronteras naturales, vistos desde la dimensión geográfica, el análisis debería observar el ejercicio de los poderes que la definen, la preservan, protegen o redefinen cuando es amenazada o atacada.⁷⁵

Ahora bien, regresemos nuevamente al mapa territorial mesoamericano, tomando en cuenta el establecimiento de varios puntos estratégicos que confluyeron en torno a la capital mexicana, como al área hegemónica del centro de México, con Tenochtitlan, a través de las redes de intercambio, la zona oaxaqueña se colocó como frontera física entre Mesoamérica y Centroamérica con la franja istmeña.

⁷² Hernando, A. M. (2004). El tercer espacio: cruce de culturas en la literatura de frontera. *Revista de Literaturas Modernas. Los espacios de la literatura*, 34, 109-120. pp. 111-112.

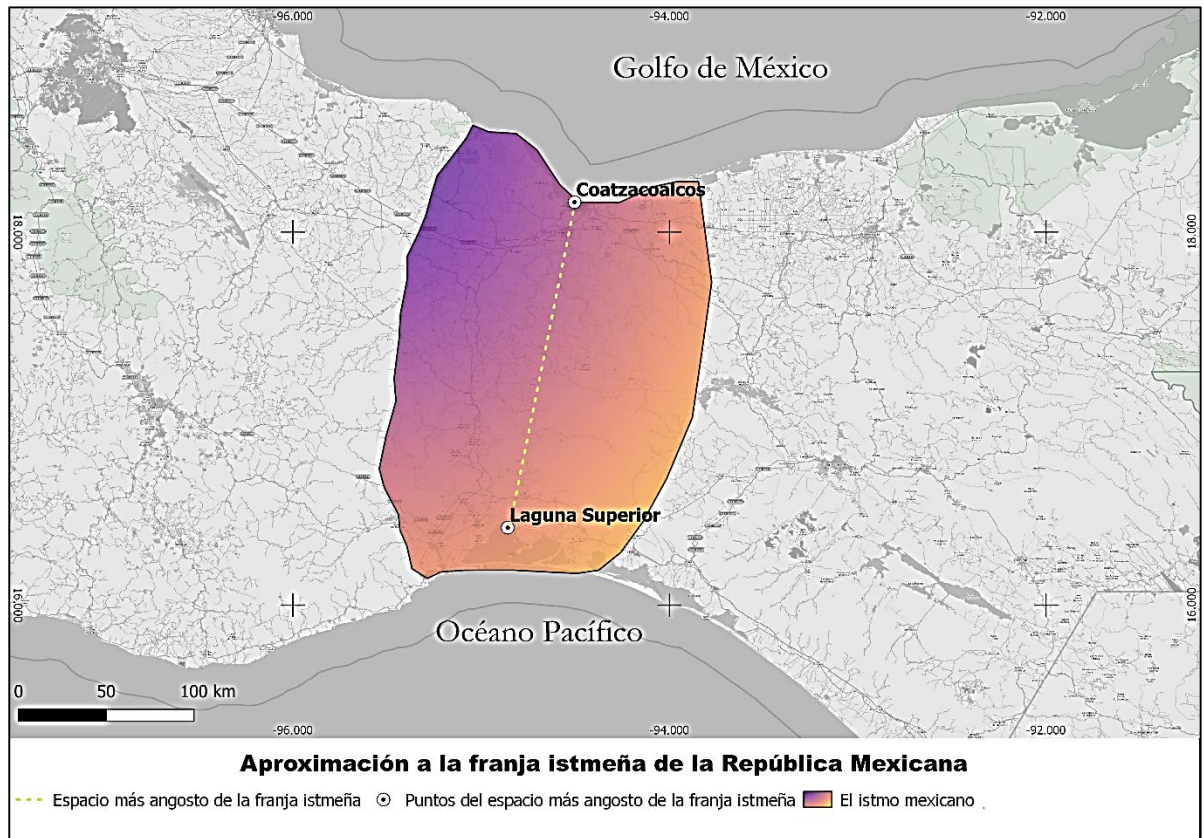
⁷³ Jiménez, El Gran Norte de México, p. 24.

⁷⁴ García Martínez, B. (2014). El espacio del (des)encuentro. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 365-402). México: El Colegio de México. p. 367.

⁷⁵ Martínez, El espacio del (des)encuentro, pp. 367-371.

Con los españoles, el mapa territorial básico de la organización colonial mantuvo a la ciudad de México como la capital, además de la permanencia de las vertientes del Golfo y del Pacífico como zonas geoestratégicas, tributarias y de intercambio.⁷⁶ En la vertiente del Pacífico oaxaqueño se alzaron dos espacios predominantes: los valles centrales y el istmo de Tehuantepec, considerando, además, que entre estas áreas destacaban ciudades intermedias que participaban activamente en el intercambio de bienes y servicios. Para este tiempo el área oaxaqueña seguía funcionando como una frontera pero esta vez, entre Nueva España y la Audiencia de Guatemala.

Como parte de la descripción física de la zona de estudio, para el lector es importante conocer que visto desde la administración territorial actual, Oaxaca está situado en la porción meridional de la actual República Mexicana, limita al norte y noroeste con Veracruz y Puebla, al este con Chiapas, al sur con el Océano Pacífico y al oeste con Guerrero, representando el 4.8% de la superficie nacional.



Mapa 2.- Aproximación a la franja istmeña. Elaboración propia.

Sobre este territorio, hablando propiamente de su constitución geográfica, presenta una gran variedad de ecosistemas, gracias a su complejidad topográfica, geológica, climática y

⁷⁶ Martínez, El espacio del (des)encuentro, p. 375.

biológica, particularmente llamativa por sus paisajes montañosos y sus amplios valles.⁷⁷ Si bien es cierto que los paisajes montañosos dominan casi todo el panorama oaxaqueño, fueron los grupos humanos de los valles centrales quienes tomaron ventaja de ellos, principalmente como mecanismos de defensa, que llevaron al posterior desarrollo de entidades políticas que a la postre se volvieron cabeceras o sujetos (aliados o subyugados).

Para Marcus Winter, estos centros alcanzaron su apogeo demográfico, extensión territorial, redes de intercambio y explotación del espacio, en los años anteriores a la conquista. De hecho, es notable constatar que la distribución actual de algunos grupos étnicos oaxaqueños corresponde a los descritos hacia finales del Postclásico y de los siglos posteriores a la conquista.⁷⁸

En el istmo de Tehuantepec se asentaron grupos étnicos como los ikoots, zapotecos y mixes, entre otros. Este espacio ha sido ampliamente reconocido como espacio fronterizo con Centroamérica y, de hecho, durante la época colonial los escritos de viajeros y conquistadores de los siglos XVI y XVII lo describen como el último punto desde el cual se partía hacia las tierras recién conquistadas del sur, como Chiapas, por ejemplo.⁷⁹

Se sabe que el istmo es la franja de tierra más delgada de México y cuenta con aproximadamente 250 km de norte a sur, estrechándose entre el río Coatzacoalcos⁸⁰ y la Laguna Superior, donde alcanza apenas 195 kilómetros de ancho.⁸¹ Al norte, topa con las costas del

⁷⁷ Jesús Ordoñez, M. de. (2000). El territorio del estado de Oaxaca: una revisión histórica. *Investigaciones Geográficas*, 42, 67-87.

⁷⁸ Véase Winter, M. O. (1990). La dinámica étnica en Oaxaca prehispánica. En Bartolomé M. A y A. M. Barabas (Coordinadores), *Etnicidad y pluralismo cultural: la dinámica étnica en Oaxaca* (pp. 99-141). México: Conaculta, Dirección General de Publicaciones.

⁷⁹ En el caso de los Chimalapas Carlos U. del Carpio describe que esta zona montañosa puede analizarse como una “frontera móvil” en el sentido en que la línea límite entre Chiapas y Oaxaca se ha desplazado periódicamente dependiendo de las coyunturas políticas e históricas. En esta zona se fundaron misiones fronterizas desde donde se organizaban expediciones para buscar a los indígenas que vivían dispersos para luego obligarlos a asentarse en congregaciones; de esta manera, los Chimalapas fue una región aislada en la que la conquista penetra tardíamente. Carpio Penagos, C. U. del. (2011). Chimalapas, una frontera móvil en el sur de México. En Rocío Ortiz Herrera y Carlos U. del Carpio Penagos (Coordinadores), *Seis ensayos sobre historia de Centroamérica* (pp. 33-64). Chiapas: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas. pp. 33, 37.

⁸⁰ En la relación de 1580 se menciona que en lengua antigua le decían “Cuetlazculapa (Cuetlaxcoapan) que quiere decir río de tripas cercado de aguas y ciénagas, llamaronle así porque dicen que antiguamente mataban sobre este río mucha cantidad de indios sobre tarde y para cenar, lavaban en él las tripas”. Este río nacía en las sierras de Tehuantepec “sale a la mar por el Norte, tiene tres brazos de agua en la barra y en tiempo de invierno tres y media; está a tres leguas desta Villa la mar y cinco leguas por la playa”. Melgarejo Vivanco, J. L. (1999). *Historia de Coatzacoalco hasta 1599*. Veracruz: Impresiones Vicente Pérez, S.A. de C.V. pp. 161-162.

⁸¹ Zarauz, *Revolución y rebeliones en el Istmo de Tehuantepec*, p. 26; Nahmad lo describe como “un estrecho de tierra de tan solo 300 kilómetros de ancho, en una superficie menor a 4 millones de hectáreas, con un antigüedad de por lo menos 3,500 años de civilización (1,500 antes de Cristo), lo que hace de esta región contemporánea de Egipto, Mesopotamia, India y China”, Nahmad, S. (2005). *Diagnóstico regional del Istmo*

Golfo, en Veracruz, y al sur con el Océano Pacífico; al oeste se puede establecer como límite el río Tonalá, que separa, además, los estados de Veracruz y Tabasco, mientras que al oeste limita con el río Jaltepec.

En la parte norte del istmo encontramos suelos fértiles, bañados por ríos y arroyos caudalosos, pantanos, ciénegas, manglares, sabanas y selvas, mientras que en el sur abundan grandes extensiones de llanuras menos fértiles, ríos pocos caudalosos y lagunas de diversas relevancias, además de salinas, estas últimas factor de importancia en el desarrollo económico, tanto local como regional.⁸²

Hacia el centro de Istmo confluyen la Sierra Madre del Sur y la Sierra de Chiapas, destacando también la Sierra de los Chimalapas que, hacia el norte, es conocida como Sierra de Tres Picos, y al sur como Sierra Atravesada; en este último se localiza el único paso seco en el istmo, que bordea la cordillera, atravesando desde Asunción Ixtaltepec⁸³ hasta la zona de los Chimalapas y las montañas de Ocozocuaula, que formaba parte del derrotero mesoamericano que la comunicaba con Chiapas. La zona de los Chimalapas y el istmo de Tehuantepec fueron, durante la época colonial, la frontera natural entre Nueva España y Guatemala.⁸⁴

Por sí mismo, un istmo es una entidad compleja ya que por definición se refiere al espacio de tierra situado entre dos mares; su importancia reside en la configuración física, que se expresa en:

“la unión o separación en las fundaciones potenciales de circulación y de intercambio que ésta permite entre dos océanos y en su posición en relación con los grandes flujos de hombres y de mercancías que estructuran el sistema mundo a partir de lugares dinámicos”.⁸⁵

de Tehuantepec. Proyecto Perfiles Indígenas, Emanuel Gómez Martínez (investigador responsable). Oaxaca: CIESAS Unidad Istmo. p. 4.

⁸² Zarauz, Revolución y rebeliones en el istmo de Tehuantepec, p. 26.

⁸³ Actual municipio que se encuentra a 30 metros sobre el nivel del mar, es el punto más bajo de la cadena de lomeríos de la Sierra Atravesada. Villagómez Velázquez, Y. (2008). Política hidroagrícola y los Binniza (Zapotecos) en el Istmo Oaxaqueño. En Israel Sandre Osorio y Daniel Murillo (Editores), Agua y Diversidad Cultural en México (pp. 55-66). Montevideo: Programa Hidrológico Internacional de la Oficina Regional de Ciencia para América Latina y el Caribe de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. p. 55.

⁸⁴ Nahmad, Diagnóstico regional del istmo de Tehuantepec, p. 9.

⁸⁵ Velázquez, E., Leonard, E. & Hoffmann, O. & Prévot-Schapira, M. F. (2009). La región inasequible: estado grupos corporados, redes sociales y corporativismos en la construcción de los espacios del Istmo mexicano. En Emilia Velázquez, Eric Leonard, Odile Hoffmann y M. F. Prévot-Schapira, El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI) (pp. 19-55). México: Publicaciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Developpement (IRD). p. 19.

Como espacio geoestratégico, en el istmo se desarrollaron algunos señoríos, entre los que destacó el de Tehuantepec que controlaba la región a la llegada de los españoles, seguido por Tlacotepec, Tetitlán, Chihuitán, Ixtaltepec e Ixtepec, casi todos ubicados entre los ríos de Tehuantepec y el río de los Perros o *Gigu Bicn*.⁸⁶ La cabecera de Tehuantepec mantuvo parte de su poderío al integrarse al Estado colonial como aliado de los españoles, a partir de la alianza que el Señor zapoteca pactó con Cortés.

En la frontera sur de la Nueva España el Camino Real establecido en Oaxaca fue la continuación de las redes de intercambio tendidas por diversos grupos pre y post coloniales, que entendieron la riqueza estratégica que la geografía les otorgaba para amoldarla a los diferentes intereses de su propio devenir, haciéndose patente el aprovechamiento que uno o varios grupos han hecho del entorno en el que viven, como ya he referido en la introducción de este capítulo.

No es de extrañar que esta zona se convirtiera en el foco de atención de Hernán Cortés, sobre todo en la empresa de conquista, así como para la consolidación del Marquesado del Valle que, como veremos más adelante, llevó a la Corona a promulgar una serie de ordenanzas con el fin de absorber los beneficios jurídicos de la región istmeña, en un intento por frenar el poderío y expansión del conquistador.

Por sí misma, la historia del Marquesado es amplia y profunda en muchos aspectos, como bien lo demostró Bernardo García Martínez en su libro *El Marquesado del Valle*. Para evitar extender el apartado dedicado al señorío que fundó Cortés, retomaré dos aspectos principales: primero, el establecimiento de las haciendas y las estancias de ganado marquesanas, que van a frenar el nutrido asentamiento español en la zona hasta la segunda mitad del siglo XVI y, segundo, en concordancia con lo anterior, el crecimiento de la población negra que sustituyó la fuerza de trabajo indígena, a raíz de su dramática caída demográfica causada por las epidemias, y que, con el paso de los años, se desarrollaron en otros oficios como el del arriero –que veremos en el capítulo siguiente-.

1.2.1 Tiempos de cambio

En la historia antigua de México, uno de los sucesos que marcaron un antes y un después en la vida política, económica, social y cultural de los pobladores de la antigua Mesoamérica, fue el de la conquista de Tenochtitlan, en 1521. Esta fecha definió el fin del poderío e influencia del imperio de la Triple Alianza.

⁸⁶ Véase “Territorio y poblamiento”, en Reina, L. (2019). *Historia del Istmo de Tehuantepec: Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Cuando la noticia de la caída de la metrópoli mexicana recorrió los pueblos del centro y el sur de Mesoamérica, sus aliados y opositores tuvieron distintas reacciones, de acuerdo con su posición política y sus necesidades. En Oaxaca, los zapotecos del istmo, antiguos aliados del imperio desde 1498, procedieron a establecer contacto con los conquistadores a fin de formar una alianza con ellos.⁸⁷

Para Víctor de la Cruz, la alianza entre los zapotecos de Tehuantepec y los españoles fue posible debido a la fragmentación de los propios zapotecos en varias ciudades rectoras, con aldeas tributarias, que no constituían núcleos compactos o Estados; además de lo cual también estaban presentes las necesidades particulares del momento, ya que el Señor zapoteca Cosijopí se encontraba asediado por los mixtecos de Tututepec,⁸⁸ a la vez que se enfrentaba al señorío de Jalapa, que era apoyado por el señor de Tequisistlán. A pesar de que Jalapa era un pueblo zapoteco, no prestaba servicio a Cosijopí, aunque sí se encontraba subordinado política y económicamente al señorío de Tehuantepec.⁸⁹

Tenemos conocimiento de los primeros acercamientos entre zapotecas y españoles gracias a las crónicas escritas por los conquistadores, ejemplo de lo cual se encuentra en la Tercera Carta de Relación enviada por Hernán Cortés al Rey, en la cual describió como una comitiva de un pueblo *zaputeco* llegó a Tenochtitlan, con una oferta de alianza, presentes de oro y la noticia de cierto mar en el sur.⁹⁰ La solicitud de la comitiva era simple: que los famosos hombres bestias (hombres montados a caballo), les ayudaran a vencer a sus enemigos, con quienes guerreaban por aquel entonces.⁹¹

Este encuentro despertó el interés de Cortés, específicamente por la noticia del Mar del Sur, pues como estrategia que era, la existencia de un gran cuerpo hídrico era importante por la posibilidad de establecer puertos desde donde seguir la exploración, pues el grupo también describió la existencia de tierras que se extendían más allá de sus dominios por el sur. Con dicha

⁸⁷ “Baste decir que al momento del contacto Tehuantepec era controlado por un poderoso señorío zapoteco, que había logrado mantenerse fuera de la órbita del control de los aztecas”. Machuca Gallegos, L. (2008). “Haremos Tehuantepec”, Una historia colonial (Siglos XVI-XVIII). Oaxaca: Colección Diálogos de los Pueblos originarios de Oaxaca, Culturas Populares, CONACULTA, Secretaria de Cultura del Gobierno de Oaxaca, CIESAS, Fundación Alfredo Harp-Helú. p. 15.

⁸⁸ Cruz, V. de la. (1983). Rebeliones indígenas en el Istmo de Tehuantepec. Cuadernos Políticos, 38, 55-71. p. 60.

⁸⁹ Machuca Gallegos, L. (2005). Como la sal en el agua: la decadencia del cacicazgo de Tehuantepec (siglos XVI-XVIII). En Margarita Menegus Bornemann y Rodolfo Aguirre Salvador (Coordinadores), El cacicazgo en Nueva España y Filipinas (pp. 165-201). México: Centro de Estudios sobre la Universidad, Universidad Nacional Autónoma de México, Plaza y Valdés. p. 169.

⁹⁰ Cortés, H. (2018). Cartas de relación. México: Editorial Porrúa.

⁹¹ Díaz del Castillo, B. (1976). Historia verdadera de la conquista de la Nueva España, Introducción y notas de Joaquín Ramírez Cabañas, Undécima edición. México: Editorial Porrúa, S.A. p. 396.

información, el conquistador ordenó que Pedro de Alvarado partiera a las tierras sureñas para pacificarlas en su nombre. En su juicio de residencia, Alvarado describió parte de aquel proceso, de la siguiente manera:

“Al tiempo que yo fui a la dicha provincia de Guaxaca ya estaba pacífica e no hice malos tratamientos a los naturales antes muy buenos e me partí de la dicha provincia e fui en busca de la mar del sur la cual descubrí e tome la posesión de ella por vuestra majestad, estando en Tututepeque trayéndolo al servicio de vuestra majestad tuve [tome?] allí treinta e cinco mil o treinta e seis mil pesos oro los cuales envíe a esta Ciudad”.⁹²

Para Tzvetan Todorov, la pacificación fue el proceso por el cual se buscó que los jefes locales aceptaran servir a la Corona, aunque en muchos casos fue necesario recurrir a las armas, lo que primaba era el interés en que los nativos aceptaran la religión cristiana y el nuevo orden colonial, sin llegar a la violencia, para lo cual era necesario conocer el espacio en cuestión, es decir, conocer qué tipo de gente la habitaba, cuáles eran sus ritos, cómo se comunicaban con otros pueblos, etc.⁹³

Parte de este pensamiento se ve expresado en el escrito del militar del siglo XVI, Bernardo de Vargas Machuca (1557-1662), quien consideraba que a los nativos se les debía atraer a través de la comunicación, para conservarlos, por su importancia, algo que al parecer muchos conquistadores de su época tendían a olvidar o ignorar:

“porque mediante el trabajo que en esto se toma, se tendrá el premio de lo que esperan, que es ver la tierra pacificada, y los naturales domésticos: y demás de esto, se redime mucha guerra que nos suelen dar, estando descansados y holgados, porque toda su guerra son trasnochadas, que como gente traidora, [...] y lo más principal es que se tomen algunos de ellos, para asegurar las pases”.⁹⁴

Ahora bien, no mucho después de la pacificación que los españoles llevaron a cabo en la región, el Señor de Tehuantepec recibió el bautismo adoptando el nombre de don Juan Cortés Cosijopí, en honor a su padrino Hernán Cortés, en 1526.⁹⁵

⁹² Rayón, Ignacio L. (1847). Proceso de Residencia contra Pedro de Alvarado, paleografiado del manuscrito original. México: Impreso por Valdés y Redondas. p. 73.

⁹³ Todorov, T. (1998). La conquista de América. El problema del otro. Traducción Flora Botton Burlá. México: Siglo XXI Editores S.A. de C.V. pp. 187-188.

⁹⁴ Vargas Machuca, B. de. (1892). Milicia y descripción de las Indias. Vol 1. Madrid: Librería de Victoriano Suárez. p. 226.

⁹⁵ Gay, J. A. (1978). Historia de Oaxaca. Tomo 1, Edición facsimilar. Oaxaca: Gobierno del Estado de Oaxaca. p. 230. Un dato ampliamente difundido en la historiografía oaxaqueña es el de que Cosijoeza fue bautizado en Zaachila el 18 de febrero de 1522 por fray Bartolomé de Olmedo, tomando el nombre de don Gerónimo Carlos Zúñiga, Cortés y Velasco, mientras su esposa Coyolicatzín adoptó el de doña Isabel de los Ángeles de Austria y León. Habría que poner en paréntesis dicha afirmación puesto que, si tomamos en cuenta los datos

La alianza zapoteco-española trajo a Cosijopí serios problemas con los pueblos circunvecinos, como Ixtepeji, Cuilapam y Xalapa, que se levantaron en armas contra ellos por haber hecho amistad con los cristianos y dejar que descubrieran el Mar del Sur.⁹⁶

A pesar de ello, la historia de la dominación colonial de la región comenzó y, al menos para la primera mitad del siglo XVI, esta alianza se caracterizó por el establecimiento de relaciones de poder entre la elite indígena y los españoles, que permitieron a los primeros mantener su estatus y poder en la región, y a los segundos, introducir los elementos de la organización colonial a través de las reducciones (congregaciones). La segunda mitad del siglo XVI fue más turbulenta que la anterior, pues se desarrolló la lucha entre Cortés y la Primera Audiencia, con el fin de contrarrestar y aminorar el poderío del conquistador, enfrentamientos que tuvieron importantes repercusiones políticas en toda la Nueva España.⁹⁷

En la segunda mitad del siglo XVI se originó un profundo cisma entre la elite nativa, los españoles y la Iglesia en la zona istmeña cuando, en 1561, el cacique Juan Cortés fue denunciado ante la Inquisición por fray Bernardo de Santa María, al “sorprenderlo haciendo ofrendas y sacrificios a sus antiguas deidades”, siendo consignado por ello al Santo Oficio.⁹⁸ Tras un juicio, que duró un año aproximadamente, ante la Audiencia de la Nueva España, Juan Cortés fue condenado a perder sus pueblos, las rentas que percibía y el cargo de gobernador, muriendo en Nexapa tan solo dos años después, en 1563. De acuerdo con el historiador José Gay, “los vasallos le conservaron hasta la última hora el amor que siempre le profesaron: en su viaje a México fue honrado por todos los pueblos del tránsito”.⁹⁹

Es irónico el final que tuvo el cacique de Tehuantepec, pues fue gracias a la ayuda que prestó a los españoles que el proceso de evangelización en Oaxaca con los dominicos, y la introducción de los controles coloniales, pudieron llevarse a cabo con celeridad.

proporcionados por Laura Machuca, Cosijoeza I habría muerto 20 años antes de la conquista española, por lo que se habría estado confundiendo a Cosijoeza con otro hombre, presente al momento de la conquista. Machuca, *Como la sal en el agua*, p. 168.

⁹⁶ Machuca, *Haremos Tehuantepec*, p. 16.

⁹⁷ Machuca, *Haremos Tehuantepec*, p. 24.

⁹⁸ Martínez Gracida, M. (1988). *El rey Cosijoeza y su familia: reseña histórica y legendaria de los últimos soberanos de Zachi*. México: Secretaría de Fomento. p. 137.

⁹⁹ Gay, *Historia de Oaxaca*, p. 403. No se conoce el paradero de los documentos originales de este proceso, sin embargo, sabemos que participaron en el juicio fray Juan de Córdova y fray Juan de la Mata que sirvieron de intérpretes durante el mismo, por orden del obispo fray Bernardo de Alburquerque. Burgoa, F. de. (1934). *Geográfica descripción de la parte septentrional, del polo ártico de la América y nueva iglesia de las Indias Occidentales, y sitio astronómico de esta Provincia de Predicadores de Antequera, Valle de Oaxaca*. Edición facsímil, 2º volumen. México: Talleres Gráficos de la Nación, Publicaciones del Archivo General de la Nación. p. 377.

Para cuando Cosijopí falleció, Oaxaca y en específico Tehuantepec, ya se constituía como una alternativa económica, gracias a los caminos prehispánicos reutilizados, que permitieron el comercio entre la Nueva España y Centroamérica, la activación económica y el auge comercial portuario con el Perú, el comercio de la sal (que tuvo una importante aceptación y crecimiento en la economía novohispana) y de otros productos.¹⁰⁰

Según la historiadora Laura Machuca, existieron varios cacicazgos de la Nueva España que poseyeron salinas, entre ellos Tututepec, Igualtepec, Tonalá, Cuzcatlán, Tepexi de la Seda, Tlacolula y Tehuantepec, en el último de los cuales, en específico, los caciques mantuvieron el control del recurso; asimismo, también existieron algunos pueblos que controlaron pequeñas salinas como San Francisco, San Mateo y San Dionisio del Mar, Astata, Huamelula, Juchitán y dos barrios de Tehuantepec, Tagolaba y San Blas.¹⁰¹

En la expansión del comercio de la sal, los arrieros y sus mulas jugaron un papel importante para su traslado, sin embargo, aunque la autora describe que resulta difícil rastrear este movimiento de fletamento ya que no se trataba de un producto de especialización, ha logrado demostrar que fue movilizado a través del camino real que unía a la ciudad de México con Oaxaca, Chiapas y Guatemala, y precisamente en estos dos últimos lugares sería donde el comercio cobró especial importancia, aunque no excluye la posibilidad de que los arrieros la movilizaran también en Puebla (Tehuacán) o el puerto de Veracruz.¹⁰²

Durante el siglo XVI es posible observar que el istmo fue favorecido con una “relativa autonomía”, en comparación con otros lugares, donde la implantación colonial fue más severa. El historiador Héctor Díaz-Polanco considera que esto fue posible por la lejanía de la zona, así como por la protección que el cacique Juan Cortés Cosijopí dio a su pueblo, además de la cobertura del Marquesado del Valle en la región, que frenó el desmembramiento de las tierras, ya por entonces en distintas manos de españoles.¹⁰³

La tentativa colosal de unificar todos los territorios conquistados bajo el control de la Corona española tuvo que adaptarse, en un principio, a la estructura socio-política que ya se

¹⁰⁰ Fahmel, El camino de Tehuantepec, pp. 10-13.

¹⁰¹ Hacia el siglo XVIII algunos de los barrios que estaban sujetos a Tehuantepec eran San Blas Atempa, Santa Cruz Tagolaba o Thagolano*, Santa Cruz Jalisco, San Jacinto Tapaguichi, San Jerónimo Vinizo, San Juan Atotonilco, San Juan de los Cerrillos, San Juan Guichivere, Santa María Asunción Diagabeche o Tiagabeche*, Santa María Lieza, Santa María Reoloteca, San Pedro Vixhana, San Pedro Guichixigui, San Sebastián, Nuestra Señora de la Natividad, Ruatarii*, Laborio* e Ystaltepeque*. Machuca, Como la sal en el agua, pp. 66; 86; Los marcados (*) en Parroquia de Santo Domingo Tehuantepec, El Sagrario, sección sacramentos, serie bautismos, número de expediente 7, caja 1, 1749-1769, ff. 1-12.

¹⁰² Machuca, Comercio de la sal, pp. 183-185.

¹⁰³ Díaz-Polanco, H. (1992). Autonomía y cuestión territorial. Estudios Sociológicos, Etnicidad y sus representaciones: Problemas Teórico-Metodológicos, 10(28), 77-101. p. 82.

había logrado asentar en los territorios que comprendían Mesoamérica, como por ejemplo, en lo referente a los gobernantes y la tenencia de la tierra, aunque prontamente ambas áreas fueron transformadas bajo el manto de la legislación indiana con el fin de adecuarlas para el beneficio hispano.

Este proceso se llevó a cabo durante los primeros años coloniales, cuando el derecho prehispánico mantuvo validez al asociarse con el cacicazgo, reconocido inicialmente por los españoles, pero con el paso del tiempo se alejó de la tradición indígena, ocasionando la decadencia y pérdida de muchos linajes indígenas antiguos. A decir de la historiadora Margarita Menegus, es posible distinguir tres etapas fundamentales en la historia de los cacicazgos:

“una primera, correspondiente al reinado de Carlos V, en donde prevaleció la intención confusa de conservar derechos antiguos, a la vez que se otorgaron algunos privilegios nuevos, sobre todo a aquellos caciques que colaboraron activamente con la Corona en la conquista; una segunda etapa, encabezada por Felipe II, cuando la institución adquirió un perfil más definido dentro del orden colonial, a través de diversas disposiciones dictada por el rey; finalmente un tercer momento, en el siglo XVIII, en el que constatamos, a través del ejercicio de los abogados, cómo se equiparó el cacicazgo con el mayorazgo”.¹⁰⁴

Durante el siglo XVI el cacicazgo fue utilizado como una medida para solucionar los problemas de derechos y privilegios de los señores naturales, frente al acaparamiento de los españoles, en temas como el terrazgo, el tributo, la tenencia de la tierra, las sucesiones y los derechos y beneficios de ciertos negocios; esto llevó a que en algunos lugares como Oaxaca, la pervivencia de la propiedad de las tierras en manos de la nobleza indígena y el alto nivel social de los gobernantes nativos, fuese un rasgo distintivo de la sociedad de los valles centrales y el istmo durante la época colonial.¹⁰⁵

Uno de los problemas más comunes que presentaron los cacicazgos fue el de la sucesión, cuando sus miembros intentaron alinearse a los patrones genealógicos y de sucesión europeos. Durante el reinado de Felipe II se ordenó a la Audiencia Real llamar y oír a las partes involucradas en este tipo de conflictos, para que a partir de esto se tomara una decisión, con base en la costumbre que cada pueblo tuviera en materia de sucesión.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Menegus, M. (2005). El cacicazgo en Nueva España. En Margarita Menegus Bornemann y Rodolfo Aguirre Salvador (Coordinadores), *El cacicazgo en Nueva España y Filipinas* (pp. 13-70). México: Universidad Autónoma de México, Centro de Estudios sobre la Universidad, Plaza y Valdés S.A. de C.V. p. 13.

¹⁰⁵ Taylor, W. (1970). Cacicazgos coloniales en el valle de Oaxaca. *Historia Mexicana*, 20(1), pp. 1-41. p. 1.

¹⁰⁶ Menegus, *El cacicazgo en Nueva España*, p. 16.

Los beneficios de las sucesiones en la sociedad indígena a finales de la colonia llevó a que se desarrollaran dos grupos de poder indígena: por un lado aquellos fincados en el privilegio y patrimonio heredados y, por el otro, los que se hicieron de una autoridad a partir de la adquisición de presencia y autoridad en los pueblos al ostentar cargos públicos, participar en el comercio, sobre todo en lo tocante al área del transporte, y la adquisición de tierras, que utilizaron para diversos fines.¹⁰⁷

En el sur de la Nueva España, las actividades económicas despuntaron, en especial la ganadería, modificando sustancialmente el paisaje, tal como lo describió, por ejemplo, fray Juan de Torquemada en su obra *Monarquía Indiana*, respecto a la zona norte de istmo, la que colindaba con los Tuxtlas y la costa de Coatzacoalcos,¹⁰⁸ donde había muchas estancias, en las cuales se criaban “incrédulos ganados [...] que si no se ve casi no se cree”.¹⁰⁹ Las estancias de ganado mayor y menor solo se detenían ante las barreras naturales de los bosques del Cempoaltepec y los ríos Trinidad y Jaltepec, alrededor de las estancias de ganado las tierras fueron utilizadas, principalmente, para la producción de alimento y forraje.¹¹⁰

Los beneficios de la actividad ganadera no fueron los mismos para los españoles que para los indígenas, quienes, hasta 1551, obtuvieron el permiso de criar ganado menor, mientras que a los caciques y principales también se les concedió el derecho de criar ganado mayor ese mismo año. Estas medidas tuvieron buena aceptación entre la población, por ejemplo en el caso del cacique Juan Cortés, que llegó a tener una considerable cantidad de yeguas y vacas en las estancias que recibió de la Corona, como parte de las mercedes otorgadas para recompensarle la ayuda prestada a los españoles en la conquista del sur.¹¹¹

En cuanto al proceso de evangelización, sería la Orden de Predicadores de Santo Domingo la que tendría mayor presencia en el área oaxaqueña, seguida por la franciscana que, según el fraile de esta misma orden, Motolinía, enseñaron la doctrina cristiana en las lenguas nativas aunque, al decir del historiador del siglo XVII, fray Francisco de Burgoa, si bien no niega la presencia de esta orden, afirma que su obra no dejó huella en los pueblos de indios.¹¹²

¹⁰⁷ Taylor, *Cacicazgos coloniales en el valle de Oaxaca*, p. 27.

¹⁰⁸ En la relación de 1580 de la villa del Espíritu Santo se describe que hay “muchas aguas en demasía”, así mismo “la mayor parte, la tierra es llana, en muchas partes montuosa (selva), de muchos ríos y fuentes de agua, abundosa, fértil de pastos y de muchos frutos y mantenimientos”. Melgarejo, *Historia de Coatzacoalco*, p. 15, 148.

¹⁰⁹ Torquemada, J. de. (1975). *Monarquía Indiana*. Libro V, cap. XI. México: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México. p. 364.

¹¹⁰ Barros, *Cien años de guerras mixas*, pp. 364-365.

¹¹¹ Machuca, *Haremos Tehuantepec*, p. 61.

¹¹² Burgoa en Machuca, *Haremos Tehuantepec*, p. 26.

Los dominicos llegaron a tierras novohispanas en 1526 con un primer grupo de misioneros compuesto por ocho frailes, procedentes de la península española, más cuatro de las Antillas, los cuales se establecieron en la ciudad de México para, a partir de allí, iniciar la expansión de la evangelización por el valle de México, las regiones mixteca y zapoteca, así como por Chiapas y Guatemala.

En cada uno de estos lugares, la orden estructuró una cadena de asentamientos que beneficiaron el flujo de la comunicación, principalmente entre la ciudad de México y la región oaxaqueña, en torno al cual se desarrolló un complejo entramado económico con la instauración de doctrinas y de reducciones en la población indígena. En Oaxaca, la orden llegó incluso a recibir mercedes, como la que le concedió la Corona para explotar la pesca de una laguna situada en Ixtaltepec pueblo perteneciente a la jurisdicción de Tehuantepec.¹¹³

Entre 1538 y 1578 la expansión dominica en Oaxaca se basó en dos tipos de asentamientos: el de los prioratos o conventos urbanos y el de las vicarias o conventos rurales, localizados en los pueblos de indios.¹¹⁴ Transitaron por estos establecimientos dominicos, personajes como fray Martín de Valencia, acompañado de fray Martín de Jesús, fray Alonso de Herrera, fray Juan de Padilla, fray Toribio de Benavente o Motolinía, fray Francisco Ximénez, fray Bartolomé de las Casas, fray Diego de Betanzos y Luis Cáncer.¹¹⁵ En Oaxaca utilizaron los navíos que Cortés construía en el astillero de Tehuantepec, para alcanzar y evangelizar Chiapas y Centroamérica, desde la primera mitad del siglo XVI.

La reorganización del espacio en Nueva España se inició prácticamente en los primeros años después de la conquista misma, por lo que la Corona intentó frenar las aspiraciones señoriales de los conquistadores, fomentando la pequeña propiedad (que en términos de extensión, muchas veces poco tenía de pequeña) y, de hecho, solo Hernán Cortés logró hacerse de una gran extensión territorial, comparable a las de la nobleza española que, con el paso de los años, sería conocido como el Marquesado del Valle.

Para Bernardo García, Hernán Cortés fue un visionario en torno al quehacer económico, pues la base territorial del Marquesado del Valle comenzó a establecerse con el repartimiento de tierras que el conquistador propuso al Rey en su Tercera Carta de Relación, donde tomó para sí

¹¹³ Wobeser, G. von (2019). La formación de la hacienda en la época colonial: el uso de la tierra y el agua. México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. p. 45.

¹¹⁴ Espinoza Spínola, G. (2000). Nuevos documentos para el estudio de un convento de predicadores en la Oaxaca colonial: San Pedro Etlá. Anuario de Estudios Americanos, 57(2), 661- 675. pp. 661-663.

¹¹⁵ Fray Francisco Ximénez narra su paso por Tehuantepec, cuando se dirigía al Soconusco. Ximénez, F. (1988). Historia General de las Indias Occidentales y particular de la gobernación de Chiapa y Guatemala, Libro 1. México: Editorial Porrúa, S.A. p. 171.

las tierras de Tututepec, Tehuantepec, Zacatula, Colima y Acapulco. Sin esperar la respuesta de la Corona, el conquistador decidió auto concesionarse las tierras más prometedoras descubiertas, junto a otras que estuvieron en la región de los Tuxtlas, el valle de Toluca y el sur de la ciudad de México.

García Martínez señala que Cortés tomó estas tierras bajo encomienda por la autoridad, otorgada a través del cabildo que él creó, faltándole solamente la confirmación real que le concediera un título más fuerte a cada una de las propiedades que se había adjudicado:

“Aquí es donde terminamos de identificar en cierta forma, [...] la toma de posesión de las tierras que constituirían los dominios del marqués del Valle con la “presura” medieval española, en la que se solicitaba la confirmación después de haberse cumplido la misión y haberse repartido el premio”.¹¹⁶

El 6 de julio de 1529 la Corona le concedió a Cortés, por medio de una merced real, una donación de 23,000 vasallos, además del título de Marqués del Valle y de capitán general de la Nueva España. Con las dos primeras concesiones, las encomiendas que el conquistador se adjudicó años antes, pasaron a formar parte de un señorío jurisdiccional, por ejemplo en el caso de los vasallos, el marqués tendría jurisdicción civil y criminal,¹¹⁷ “la concesión [...] supone una enajenación de la Corona castellana, pero no que dejen de formar parte de las provincias indias del reino de Castilla”.¹¹⁸

Según Machuca, la merced más grande que el rey daba a sus súbditos era el nombrarlo “señor jurisdiccional o señor de vasallos”, pues esto le daba potestad en el dominio de un territorio, pero no de la propiedad, pues aunque el beneficiario podía ejercer derechos sobre la tierra y los habitantes, ya fuera cobrando tributos o rentas, el Rey mantenía el derecho en los asuntos legislativos, en la acuñación de monedas y en los casos de justicia y guerra.¹¹⁹

Dada la gran extensión, tanto territorial como de duración que tuvo el Marquesado del Valle (de 1529 a 1811), su influencia es visible en la historia de muchos pueblos del México colonial y poscolonial. Autores como García Martínez, apuntan que el “Estado rebasó

¹¹⁶ García Martínez, B. (1969). El Marquesado del Valle. Tres siglos de régimen señorial en Nueva España. México: El Colegio de México. pp. 43-45.

¹¹⁷ García, El Marquesado del Valle, pp. 51-53; Códices Indígenas de algunos pueblos del Marquesado del Valle de Oaxaca (1983). México: Archivo General de la Nación, Editorial Innovación, S.A. p. 1

¹¹⁸ García-Gallo, A. (1972). Estudios de historia del derecho indiano. Madrid: Instituto Nacional de Estudios Jurídicos. p. 488.

¹¹⁹ Machuca, M. (2001). El marquesado del Valle en Tehuantepec, México (1522-1536). En Héctor Noejovich Ch. (Editor), América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad, 50º Congreso Internacional de Americanistas Vársovia, (pp. 121-131). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. p. 127.

ampliamente los límites del mundo de su primer señor, [*pero*] los años iniciales de su larga historia dependieron casi totalmente del conquistador de México”.¹²⁰

En la historia de Oaxaca la influencia que tuvieron Cortés y el Marquesado del Valle jugaron un papel esencial, no sólo por la definición de los roles económicos asignados, surgidos en varias regiones que integraron su extensión territorial, sino también porque la posesión frenó el establecimiento de otros españoles hasta muy entrado el siglo XVI, cuando los marqueses perdieron algunas de sus jurisdicciones, en 1563.

Las empresas económicas del Marquesado estuvieron definidas inicialmente por la explotación del azúcar en los Tuxtlas, la expansión ganadera en Toluca y Tehuantepec, la triguera en Coyoacán y Oaxaca, y las minas de oro en Tehuantepec.¹²¹

Para García Martínez, Cortés fue un visionario estratégico, cuyo conocimiento y explotación de la geografía le permitió controlar las regiones de la costa occidental mexicana, específicamente de Tututepec, Tehuantepec, Zacatula, Colima y Acapulco, donde se concentraban las principales rutas y salidas al mar (Océano Pacífico), de tal manera que el conquistador podía explotar la riqueza de las tierras que le fueron otorgadas a la vez que también podía controlar las nuevas rutas de colonización hacia Centroamérica.¹²²

Aunque Hernán Cortés inicialmente instaló astilleros en Zacatula y Acapulco, los malos caminos que las comunicaban por tierra dificultaban el tránsito de hombres, mulas y carretas, debido a lo cual el conquistador decidió instalar otro astillero en Oaxaca, específicamente en Tehuantepec, que destacó por ser más práctico tanto por su geografía, como por la comodidad de tener buena madera para construir los navíos, gracias a la cercanía de la villa de Tehuantepec y la selva de los Chimalapas, donde abundaban los árboles de cedro y roble, entre otros. Asimismo, también se consideró beneficiosa la posibilidad de unir el Golfo con el Pacífico a través del estrecho istmeño.¹²³

El río Coatzacoalcos funcionó en la época mesoamericana y en los primeros años coloniales, como medio de comunicación entre Veracruz y Oaxaca, pues a través de él se transportaba mercancías “desde el lugar de su nacimiento”, en un puerto llamado Utlatepec.¹²⁴

¹²⁰ García, El Marquesado del Valle, p. 33.

¹²¹ Desde 1534 los indios de Tehuantepec le pagaban a Cortés oro en polvo en tributo. Entre 1540 y 1547, el Marqués del Valle poseía cuadrillas de esclavos indios que buscaban oro en el río Nuestra Señora de la Merced y en las minas de Nuestra Señora de los Remedios y Macuiltepec. Berthe, J. (1958). Las minas de oro del marqués del Valle en Tehuantepec, 1540-1547. *Historia Mexicana*, 8(1), 122-131. p. 122.

¹²² García, El Marquesado del Valle, p. 43.

¹²³ Machuca, El marquesado del Valle en Tehuantepec, p. 123.

¹²⁴ Según menciona Bernardo García este lugar parece tratarse de Ixtaltepec. García, El Marquesado del Valle, p. 69; Machuca, El marquesado del Valle en Tehuantepec, p. 123.

Según René Acuña, editor de las relaciones geográficas, de Utlatepec a la villa de Tehuantepec los tamemes recorrían una distancia de 30 o 40 leguas, hasta que en 1580 un camino de carretas entró en funcionamiento, evitando el embarque desde Utlatepec. En esta nueva ruta se recorrían en total 24 leguas, en un promedio de 8 a 9 días –posteriormente este derrotero formaría parte del camino real-.¹²⁵

Del astillero de Tehuantepec se sabe que fue llamado *El Carbón* y que fue fundado en 1526, aproximadamente. Según Laura Machuca, para 1550 el Carbón ya no funcionaba como punto de partida para las exploraciones y el comercio, hacia el sur y en su lugar, los navíos comenzaron a zarpar desde el puerto de Salinas, desde donde, en el caso de las mercancías, se enviaba al puerto de Huatulco. Cuando Cortés partió a España en 1540, quedaron encargados de los negocios del marquesado el gobernador Pedro Ahumada y el contador Juan Altamirano, quienes reactivaron el astillero del Carbón, para traficar cargas a Panamá y Perú hasta 1562, cuando los descendientes de Cortés dejaron de construir navíos y de participar en la empresa marítima mercantil hacia el sur, después de que la Corona se adjudicó el puerto y la Provincia de Tehuantepec.¹²⁶

De hecho, el control de las rutas nuevas del sur, fue una de las razones que los representantes del Rey utilizaron para promover la sustracción de la zona istmeña del control del Marquesado, a mediados del siglo XVI, bajo la consigna de que la ruta debía estar bajo el resguardo de la Corona, dado que era paso estratégico en las comunicaciones con Centroamérica y aún con el mismo Perú.

Para facilitar la sustracción de la villa y el puerto en Tehuantepec del Marquesado, y su paso a la Corona, se otorgó al Marqués, en 1560, la villa de Xalapa y una serie de estancias,¹²⁷ además del pago anual perpetuo de 1,527 pesos de oro común.¹²⁸ El arreglo entre la Corona y

¹²⁵ Acuña, R. (Editor). (1984). Relaciones geográficas del siglo XVI. Antequera. Tomo 2. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas. p. 124; Machuca, El marquesado del Valle en Tehuantepec, p. 124.

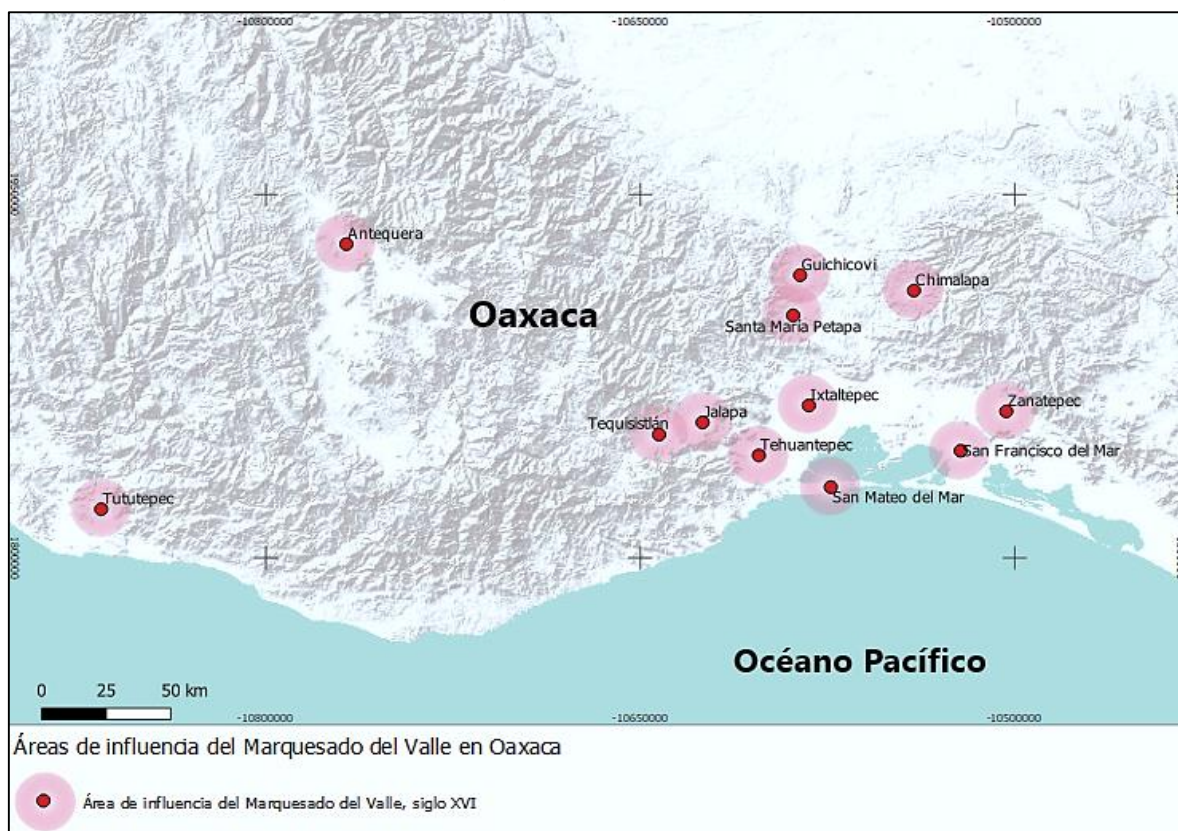
¹²⁶ En 1531 Cortés obtuvo la capitulación relativa al descubrimiento del Mar del Sur. Machuca, El marquesado del Valle en Tehuantepec, pp. 123-124.

¹²⁷ Gerhard, P. (1986). Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821. México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. p. 272.

¹²⁸ Archivo General de la Nación, 1594 Instituciones Coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 425/23151/42, Exp. 42. Hernando de Cortés. Situación en la Real Hacienda de 1,527.00 pesos de oro común en recompensa de la Villa y Puerto de Tehuantepec. Archivo General de la Nación, 1594, Instituciones Coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 425/23151/43, Exp. 43, 1594. Marqués del Valle. Situación en la Real Hacienda de 1,527.00 pesos de oro común en recompensa de la Villa y Puerto de Tehuantepec; También Paso y Troncoso, Francisco del (Recopilador). (1939). Epistolario de Nueva España, 1505-1818. Tomo XV. México: Antigua Librería Robredo, de José Porrúa e Hijos. pp. 139-140.

el Marqués del Valle entró en vigor el 8 de junio de 1563, siendo entonces el titular don Martín Cortés.¹²⁹

Una información más detallada sobre cuáles fueron las tierras sustraídas del Marquesado, que pasaron de éste a la Corona, la encontramos en el Memorial de Peticiones de 1528, en el cual se registra que Cortés controlaba en el sur, Tehuantepec, Tututepec y el Soconusco. Tan solo en la jurisdicción de Tehuantepec estuvieron comprendidos los pueblos de Chimalapa, Guichicovi, La Asunción Ixtaltepec, Lachitoba, San Mateo del Mar, Santa María Petapa, Santo Domingo Tehuantepec (cabecera) y Tequisistlán.¹³⁰ (Ver mapa 3)



Mapa 3.- Algunas de las zonas de influencia que tuvo el Marquesado del Valle a mediados del siglo XVI. Elaboración propia.

La doctrina de Tehuantepec se componía de 20 pueblos, principalmente hablantes de lengua zapoteca y uno de lengua mixe, entre los cuales destacaba Jalapa, en cuya jurisdicción se encontraban algunas haciendas ganaderas, entre las que sobresalían Guasontlán, Buena Vista,

¹²⁹ Díaz-Polanco, Autonomía y cuestión territorial, p. 82.

¹³⁰ García, El Marquesado del Valle, p. 160.

Almoloya, La Tanfa, La Chivela, Las Salinas, Chicapa y Agua Fría (antes llamadas Las Cruces). Todas ellas se dedicaron a la explotación ganadera, principalmente.¹³¹

Como hemos dicho líneas arriba, la jurisdicción de Tehuantepec también comprendía la doctrina de Tequisistlán, que se encargaba de la sierra de los chontales; San Francisco del Mar, que mantenía el control de siete pueblos huaves, mientras la de Zanatepec también controlaba siete pueblos, entre los que estaba Chimalapa.¹³²

Las haciendas marquesanas fundadas en Oaxaca funcionaron por medio de arrendamientos que el marqués ofrecía; como parte del trato también se otorgaba el cargo de corregidor a particulares, pero en los casos donde no había dispuesto ningún corregidor, el poder recaía en el alcalde mayor. Como puede verse en el cuadro 1 (Anexos),¹³³ la documentación refiere una presencia mínima de corregidores, quizá porque éstos mantenían el puesto por varios años, en comparación con los alcaldes mayores.

Para la historiadora Lolita Gutiérrez, este sistema de administración representó un modelo colonial temprano, que incluso puede ser equiparado al prototipo de una extensa empresa comercial, familiar y privada.¹³⁴

Aunque Cortés obtuvo muchas tierras a través de las mercedes reales que recibió en 1531, según García Martínez, la Audiencia limitó su dominio señorial a Cuernavaca, Tuxtla, Cotaxtla y Tehuantepec, mientras los demás pueblos los mantuvo solo en encomienda. En Oaxaca, en específico en la zona de los valles centrales, Cortés no pudo eliminar a la población española que ya se había asentado en la ciudad de Antequera.

Tanto Antequera como la villa marquesana trataban de extenderse sobre los terrenos de la otra, pues “ambas pretendían ser reconocidas como cabeceras de muchos pueblos”, hasta el punto de querer administrar otros pueblos más lejanos como el de Tehuantepec. Cortés incluso llegó a ordenar que en las cuatro villas del marquesado, los indígenas se asentaran de forma

¹³¹ En 1556, tan solo en Almoloya, La Ventosa y Las Cruces había al menos 12,000 cabezas de ganado. Zeitlin, J. F. (1989). Ranchers and Indians on the Southern Isthmus of Tehuantepec: Economic change and indigenous survival in Colonial México. *Hispanic American Historical Review*, 60 (1), 23-60. p. 36.

¹³² Carpio, Chimalapas, una frontera móvil en el sur de México, p. 42.

¹³³ Dada la amplitud del cuadro he decidido omitirla del contenido de este capítulo. Invité al lector a conocerla y analizarla en la sección de Anexos de este trabajo, en ella se describe el nombre, cargo y referencia de archivo, de los corregidores y alcaldes mayores de la Provincia de Tehuantepec, desde finales del siglo XVI y durante el siglo XVII.

¹³⁴ “I turn south at this juncture to examine Marquesado enterprise on the Isthmus of Tehuantepec where the Estate’s labor -extensive livestock haciendas enjoyed considerable earnings, particularly under the *mayordomo* (stewardship) system of administration and management in all, the Marquesado represents a singularly early colonial model -possibly even a prototype- of an extensive private family commercial enterprise”. Gutiérrez Brockington, L. (1989). *The leverage of labor: managing the Cortés haciendas in Tehuantepec, 1588-1688*. Durham: Duke University Press. p. XXIII.

dispersa, con el propósito de reclamar toda la tierra que fuera posible, impidiendo el crecimiento de la ciudad española.¹³⁵

A principios del siglo XVII aconteció el decaimiento del astillero istmeño, fundado por Cortés hacia 1526; sin embargo el *boom* económico oaxaqueño no se afectó gravemente pues con la introducción de la arriería, el auge e intercambio comercial entre Guatemala, Tehuantepec, el puerto de Veracruz y el de Acapulco hizo posible el binomio camino-sistema de transporte, que movilizó la región, permitiéndole continuar como uno de los nodos económicos de la frontera sur de la Nueva España.

Thomas Cage refirió en su diario de viaje, que en la villa de Tehuantepec radicaba un grupo nutrido de mercaderes, españoles e indios, que tejieron una importante red de comercio, tanto con el Soconusco como con Guatemala, principalmente porque en estas zonas se abastecían de grana cochinilla, añil y cacao, que se producían en las costas del Pacífico, es decir Oaxaca y la Audiencia de Guatemala, que luego revendían en Puebla, México y Veracruz.¹³⁶

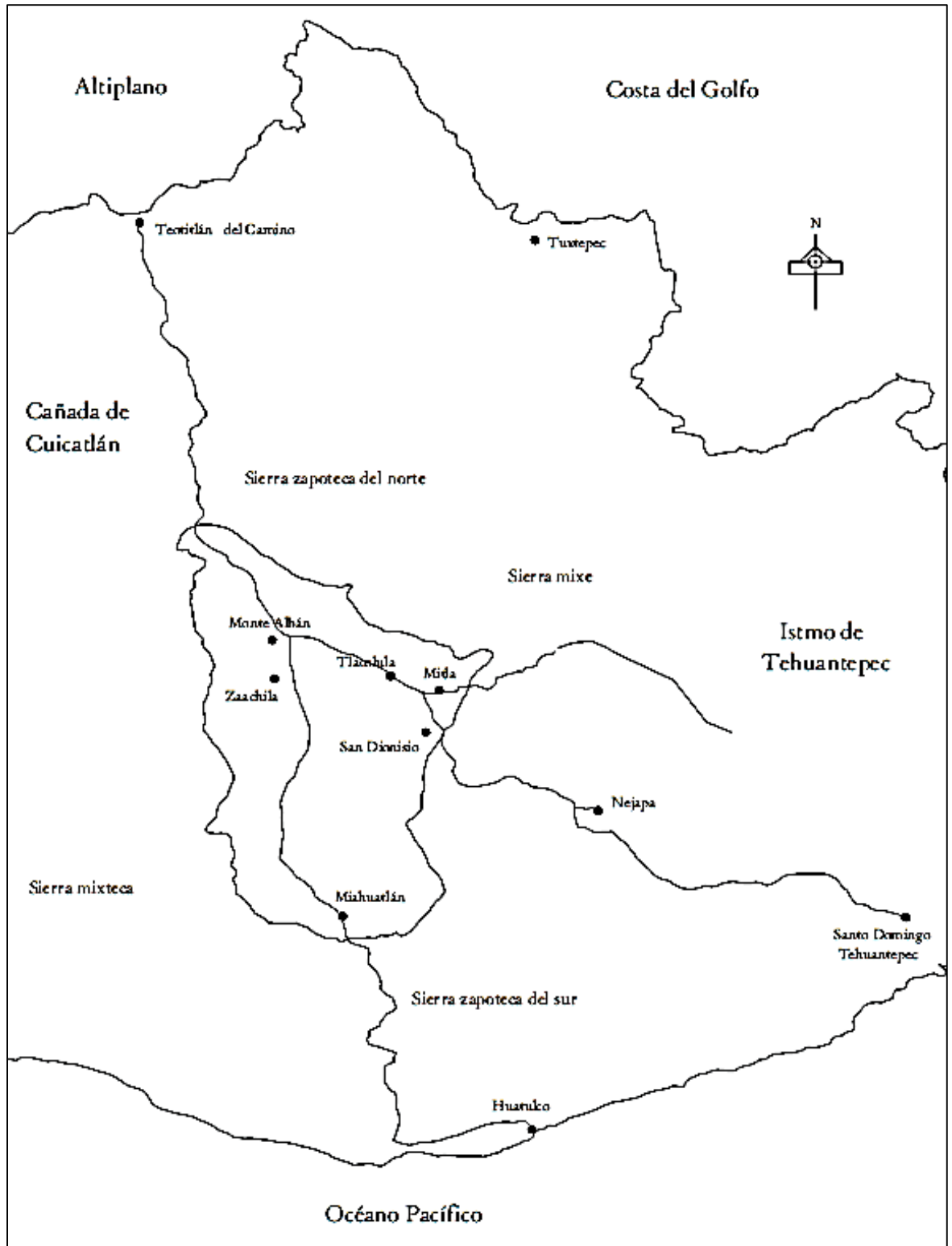
El siglo XVII fue un periodo de intensos cambios y movimientos para la metrópoli española, sobre todo en el escenario político y militar. A pesar del enorme esfuerzo que la Corona puso para mantener su hegemonía en la Nueva España, las constantes guerras en Europa y las crisis económicas que la afectaron, originaron que aumentaran sustancialmente las solicitudes de recursos líquidos, que eran extraídos a través de los tributos, principalmente.

Esta fase se caracterizó también por el relajamiento del control de las autoridades centrales y locales, las cuales terminaron trabajando de acuerdo a sus propios intereses y no por el bien común; asimismo, fue inevitable la creciente insatisfacción social de muchos pueblos de indios, obligados a tributar a la vez que estar sujetos a diversos fraudes y repartimientos forzosos de productos.

En un panorama bastante inestable, hacia 1660, los indios de la villa de Tehuantepec se rebelaron contra las autoridades españolas, animando con sus acciones a otros pueblos como el de Nexapa, a unirse al movimiento. Es innegable la importancia que dicho movimiento rebelde tuvo en el devenir histórico de la región pues este ha sido considerado como el levantamiento más importante del siglo XVII en Oaxaca.

¹³⁵ Gerhard, P. (1977). Congregaciones de indios en la Nueva España antes de 1570. *Historia Mexicana*, 26(3), 347-395. p. 376; García, El Marquesado del Valle, p. 62.

¹³⁶ Cage en Ortiz Díaz, E. (2004). 122 zurroneos de cacao a Oaxaca... Un acercamiento al comercio cacaotero entre la gobernación del Soconusco y el sur de la Nueva España en la época colonial. *Anuario CESMECA* (2004), 277-286. p. 280.



Mapa 4.- Principales caminos del Altiplano al Istmo de Tehuantepec.¹³⁷

¹³⁷ Imagen tomada de Fahmel Bernd, El camino de Tehuantepec, p. 11.

1.2.2 La rebelión de 1660

En la historia de Oaxaca, la rebelión de 1660 es un acontecimiento que ha sido objeto de múltiples investigaciones, ya que es considerado como el levantamiento más importante en la frontera sur de la Nueva España durante el siglo XVII.

Entre las características generales de este acontecimiento encontramos que: 1) su tiempo de acción fue de aproximadamente un año, 2) en el movimiento participaron otros pueblos, 3) como efecto, los indígenas se hicieron del control político, hasta entonces en manos de los españoles y, 4) lo rodearon eventos sobrenaturales como la profecía del nacimiento de tres reyes y las voces de reyes míticos, como Congun y Condoique, salidas de lagunas encantadas, mismas que anunciaron a sus pueblos –zapotecos y mixes, respectivamente-, su regreso.¹³⁸

Más que analizar a fondo este suceso, lo que aquí me interesa es rememorarlo para situar al lector en un periodo en el cual la documentación sobre las transacciones comerciales de los arrieros por la región istmeña, es muy escasa, en comparación con la que se refiere al levantamiento rebelde.

Según puedo observar en los documentos, 20 años después, el tránsito comercial se estabilizaría, generando importantes movimientos de fletes, que dieron lugar a un claro repunte en las transacciones económicas, tema que veremos en los capítulos siguientes.

La influencia que el Marquesado tuvo en la jurisdicción de Tehuantepec, es un antecedente sustancial en los hechos que derivaron en el levantamiento, pues el arrendamiento de sus haciendas y del oficio de corregidor a particulares, originó el desarrollo de toda una serie de prácticas de corrupción. No es de extrañar que durante el levantamiento, los grupos rebeldes exigieran, entre otras cosas, la aplicación de la ley contra los abusos en los cobros y repartimientos, así como la destitución de ciertos funcionarios coloniales, entre ellos el alcalde mayor de Nexapa y de su escribano.¹³⁹

Woodow Borah en *El gobernador novohispano*, refiere que durante el siglo XVII fue patente la corrupción de la burocracia novohispana en materia de venta de cargos y oficios de corregidor y alcaldes mayores. Esta práctica se mantuvo vigente hasta 1683, cuando la Corona acaparó el

¹³⁸ López-Austin, A. (2011). Los reyes subterráneos. En Nathalie Ragot, Silvie Peperstraete, Guilhem Oliver (Directores), *La quete du serpent á plumes, arts et religions de L'Amérique précolombienne* (pp. 39-56). Francia: Brepols. pp. 42-43.

¹³⁹ Archivo General de Indias, Audiencia de México, 1660-1661, México, Leg. 600, 6 ff. Refiere al alboroto de las provincias de Tehuantepec y Nexapa, riesgo en que han puesto aquel reino los criados del Duque de Alburquerque, como queda despachado un alcalde del crimen por juez de residencia de los alcaldes mayores y al castigo de los culpados. En Paredes, C. & Pérez, J. M. (1991). Índice de documentos. Dos temporadas de trabajo en el archivo de Indias. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

nombramiento de gobernador provincial, disponiendo que solo el Consejo de Indias podía ofrecer estos cargos a los interesados.¹⁴⁰

Así mismo, la Corona reguló, a través de disposiciones, la conducta personal de los gobernadores. Algunos ejemplos de estas disposiciones podrían ser que: no podían ser dueños de ganado en sus provincias, tampoco comprar terrenos o establecer estancias, recibir “dádivas, quitar las cuotas de derecho de sus subordinados o quitar las varas a las justicias”. Dentro de sus obligaciones estaba el ver que los caminos estuvieran en buen estado, que los negros y mulatos libres se asentaran en los pueblos, que los españoles no se asentaran entre los indios, que se conservara y aumentara el número de ganado mayor y menor, que no se permitieran destruir montes (bosques) y que los indios fueran instruidos en el cristianismo; también, tenían la obligación de observar la tasación del tributo, revisar las cuentas de la comunidad y vigilar que los indios no tuvieran armas ni caballos, y solo un número específico de bestias de carga.¹⁴¹

Otras obligaciones de los gobernadores consistían en evitar que los indios fueran utilizados como tamemes o empleados contra su voluntad en los repartimientos de trabajo. En los casos de quejas sobre daños provocados por el ganado, debían verificar que se pagara a la parte dañada. En materia civil tenía la obligación de supervisar la venta o alquiler de terrenos indígenas a los no indios, de remitir cada cuatro meses lo que se recaudaba de tributo, estar enterado del trabajo del Real Patronato, así como de informar la muerte o ausencia de curas y doctrineros. Hacia 1656, la Corona ordenó que los gobernadores verificaran que en los caminos de su jurisdicción no hubiera ladrones, y en 1666 se dispuso que ningún gobernador podía actuar como juez receptor si en su provincia habían escribanos o notarios reales.¹⁴²

Bernardo García también describe que en el Marquesado, y después del retiro de la jurisdicción del control sobre la villa, algunas de las funciones de los corregidores, alcaldes mayores y tenientes generales consistían en hacer visitas a los pueblos de indios, manejar el dinero, vigilar la evangelización y no permitir que se redujese a esclavitud a los indios, entre otras cosas.¹⁴³ Estas funciones no variaron mucho con el tiempo, pues hacia 1694 Fernando Nieto de Silva otorgó un poder especial notarial en el que solicitaba al teniente de capitán general de la provincia de Tehuantepec, don Gregorio Balberde, “demande, reciba y cobre de los indios del

¹⁴⁰ Borah, W. (2002). El gobernador novohispano (alcalde mayor/Corregidor): consecución del puesto y aspectos económicos. En Woodor Borah (Coordinador), *El gobierno provincial en la Nueva España, 1570-1787* (pp. 39-54). México: Universidad Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Históricas. p. 41; También puede verse García-Gallo, *Estudios de historia del derecho indiano*, pp. 695-744.

¹⁴¹ Borah, *El gobernador novohispano (alcalde mayor/Corregidor)*, p. 45.

¹⁴² Borah, *El gobernador novohispano (alcalde mayor/Corregidor)*, p. 46.

¹⁴³ García, *El Marquesado del Valle*, p. 114.

pueblo de Tequisistlán todos los beneficios de la encomienda”, perteneciente a doña Mariana de André Montesuma, quien vivía en la ciudad de Antequera.¹⁴⁴

A pesar de lo problemático y ambiguo de la situación de Tehuantepec a causa de la sustracción de la provincia y su puerto de la jurisdicción del Marquesado, los marqueses mantuvieron el control de la región, como puede observarse en el litigio de inmunidad del Marqués del Valle para las visitas de sus obrajes, donde obligaba a cobrar dos reales a los indios para pagar a los procuradores.¹⁴⁵

Además de los cobros que los marqueses exigían, los pueblos fueron sometidos a diversas coacciones, entre las cuales tomó especial gravedad el fraude de los repartimientos de mercancías y la corrupción. A pesar de las reiteradas veces en que se dirigieron a las autoridades novohispanas para evitar las vejaciones, nada se hizo al respecto ya que en los repartimientos participaron activamente los alcaldes mayores, quienes compraban los productos de muchos pueblos a precios bajos, para luego revenderlos a los propios indios en precios sumamente caros en épocas de carestía.¹⁴⁶

Las altas tasaciones impuestas en la provincia fueron tema de debate desde 1553, cuando los indios se declararon incapaces de poder cumplir con los tributos que les correspondía pagar según la cuenta.¹⁴⁷ En los años siguientes, las tasaciones se mantuvieron siempre a la alza.

Entre 1580 y 1630, la población indígena experimentó una fuerte crisis demográfica, como resultado de diversas epidemias que azotaron la región, lo cual derivó en la escasez de recursos con graves consecuencias. El repartimiento fue la respuesta que el gobierno español encontró para mantener el abastecimiento de los mercados locales y regionales, aunque esto significara una importante carga sobre las poblaciones, ya de por sí devastadas, además de ser una manera fácil para extraer recursos por parte de comerciantes y alcaldes mayores, que mantenían gran parte del control del comercio de bienes y servicios en la región.

Las actividades de los alcaldes mayores y los corregidores no cambiarían durante todo el siglo XVII, e incluso durante el XVIII. Tal es así que Brian Hamnett, describe que para la

¹⁴⁴ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, poder especial, Ciudad de Antequera, Diego Benaías, 06/02/1694, libro 149, f. 65v. Fernando Meso de Silva otorga poder a Gregorio Balverde, alcalde mayor de la Provincia de Tehuantepec para que en su nombre cobre de los indios del pueblo de Tequisistlán los pagos pertenecientes a la encomienda de Mariana de André Montesuma su esposa.

¹⁴⁵ García, El Marquesado del Valle, p. 115. Archivo General de Indias, Indiferente General, 1642, Nueva España, Leg. 1660. Expediente sobre la extinción de protectores fiscales de indios, salarios al protector de indios en 1624. En Paredes, Carlos & Pérez, Juan Manuel. (1991). Índice de documentos. Dos temporadas de trabajo en el archivo de Indias. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

¹⁴⁶ Machuca, Haremos Tehuantepec, p. 97.

¹⁴⁷ Machuca, Haremos Tehuantepec, p. 73.

segunda mitad del siglo XVIII, para el Visitador General José de Gálvez en Oaxaca imperaban condiciones deplorables que ponían en peligro el comercio, en especial el que refería a la grana cochinilla, el tributo indígena y la alcabala, todo ello por el problema que suponía la malversación de los corregidores, alcaldes mayores y los aviadores,¹⁴⁸ por lo que recomendaba la supresión de los dos primeros puestos, medida que fue aceptada por la Corona ante los numerosos rechazos presentados por el virrey Bucareli y el fiscal de la Audiencia Merino.¹⁴⁹

Carlos Manzo describe que en la rebelión de 1660 en Oaxaca, y en específico en Tehuantepec, subyacía la oposición y competencia entre dos circuitos comerciales interregionales: primero el del repartimiento, en el cual participaban políticos, militares, alcaldes mayores y algunos miembros de la Audiencia Real de México, cuya vitalidad residía en repartir “mercancías diversas a cambio de un pago futuro en producto indígena, valorando a su arbitrio lo vendido y comprando de los consulados”. Por otro lado, se encontraba en desarrollo un circuito mercantil promovido por la participación de españoles, mestizos, negros y mulatos, los cuales contaban con el apoyo y reconocimiento de sectores del alto y bajo clero, además del respaldo de las leyes de Indias.¹⁵⁰

Sin embargo, el llamado “comercio de repartimiento”, se fortaleció en la región istmeña cuando los alcaldes mayores prohibieron el comercio de los mercaderes “viandantes” o itinerantes, alegando que en estas transacciones se movilizaban mercaderías de Castilla de contrabando, sin que fueran de conocimiento de la instancia española correspondiente. Para Manso, esto acrecentó el descontento de los pueblos indios motivando los eventos de la rebelión en 1660, pues fue evidente la participación de las autoridades españolas junto al de los aviadores, para desaparecer a los comerciantes viandantes con quienes los indígenas obtenían productos fuera del repartimiento.¹⁵¹

Existieron algunos casos donde los pueblos solicitaron formar parte de otra jurisdicción por la falta de atención que los corregidores y alcaldes mayores tuvieron en la actualización de las tasaciones para los tributos, que nunca disminuían aun cuando los pueblos tuvieran crisis demográficas, a causa de las sequías o las pestes. Esta situación se mantuvo vigente hasta pocos

¹⁴⁸ Los aviadores fueron comerciantes que prestaban dinero para comprar cargos como el de corregidor y alcalde mayor. Solían hacerlo con el fin de obtener el monopolio del comercio en la zona en cuestión. Hamnett, B. R. (1976). *Política y comercio en el sur de México, 1750-1821*. México: Instituto de Comercio Exterior. p. 25.

¹⁴⁹ Hamnett, *Política y comercio en el sur de México*, pp. 71-79.

¹⁵⁰ Manzo, C. (1992). *Comercio y rebelión en el Obispado de Oaxaca. Tehuantepec y Nexapa, 1660-1661*. En Héctor Díaz-Polanco (Coordinador), *El fuego de la inobediencia. Autonomía y rebelión india en el Obispado de Oaxaca* (pp. 103-132). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 125.

¹⁵¹ Manzo, *Comercio y rebelión en el Obispado de Oaxaca*, pp. 110-113.

años antes del levantamiento de 1660; en Oaxaca, hacia 1635, los pobladores de Nexapa solicitaron formar parte de la jurisdicción de Tehuantepec:

“para cuyo remedio me pidió mandase que la justicia de la dicha villa de Teguantepeque, por la cercanía y estar en sus términos y jurisdicción las personas de quién se quejan, ampare a sus partes y no consienta reciban ningún agravio de las dichas personas, y les reciba información de la distancia que hay del dicho pueblo de Petapa en donde están avecindados y son doctrinados, a la dicha villa de Nexapa, y hecho originalmente la remitiese ante mí para que los dichos sus partes y pidan lo que les convenga, en razón de que se agreguen a la justicia de Teguantepeque”.¹⁵²

Al problema de los cobros de tributos y el fraude de los repartimientos se agregaron los abusos que algunos frailes cometieron en los pueblos donde estaban asignados. Aunque muchos de éstos denunciaron las vejaciones en las instancias correspondientes, en la mayoría de los casos no tuvieron éxito y usualmente las autoridades solo daban una reprimenda a los religiosos sin removerlos de los pueblos, lo que ocasionaba que cuando los religiosos regresaban, buscaran la forma de vengarse de los denunciantes.¹⁵³

Como puede observarse, muchos factores fueron tejiéndose, afectando en diferente medida la estabilidad de los pueblos indígenas del extremo sur, que no solo debieron enfrentar los problemas de la tierra firme, sino también del mar, pues durante todo el siglo XVII, las costas de Oaxaca fueron severamente afectadas por el intenso contrabando y la piratería, sobre todo en el puerto de Huatulco.

La gota que derramó el vaso en la región istmeña, fueron las nuevas disposiciones que el alcalde mayor de Tehuantepec, Juan de Avellán impuso en 1659, correspondientes a las autoridades indígenas y los repartimientos de mercancías, medidas que tuvieron tan mala recepción que avivaron aún más los ánimos de los pueblos de Tehuantepec y Nexapa, que se levantaron en armas tan solo unos meses después, en 1660.

El 22 de marzo de 1660, la ciudad de Guadalcázar, Provincia de Tehuantepec, se rebeló contra el despotismo de sus alcaldes mayores y corregidores, así como contra los repartimientos

¹⁵² (1639) Para que el Alcalde Mayor de Nexapa informe sobre lo que piden los naturales del pueblo de Santo Domingo, en razón de que sean administrados por la justicia de Teguantepeque, por la distancia que hay de este pueblo a la dicha villa de Nexapa, y la justicia de Teguantepeque los administre en él hasta que visto el informe se determine lo que convenga. En Documentos sobre las rebeliones indias de Tehuantepec y Nexapa (1660-1661). (1992). Héctor Díaz-Polanco y Carlos Manzo (Compiladores). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 25.

¹⁵³ (1635) El virrey al provincial de la Orden de Santo Domingo para que ponga remedio a los daños y agravios que hace un fraile a los indios de Zanatepec. Documentos sobre las rebeliones indias de Tehuantepec y Nexapa, p. 23.

a los que eran forzados. Este movimiento se inició con el asesinato del alcalde mayor, Juan de Avellán, junto a tres de sus criados para, posteriormente, desconocer al gobernador y a los alcaldes indígenas. Los zapotecos rebeldes colocaron a la gente del pueblo en los puestos vacantes, además de apropiarse de las tierras que Antonio de Astudillo le había arrebatado al pueblo de Santa María Petapa.¹⁵⁴

Apostados en la villa, los rebeldes enviaron emisarios a diversos pueblos, para invitarlos a incorporarse al movimiento, acción que tuvo tan buena recepción que en pocos días el levantamiento contaba con más de “doscientas poblaciones [*que*] habían dado su apoyo”.¹⁵⁵ Los primeros en seguir el ejemplo tehuano fueron los de Nexapa, que se levantaron en armas el 27 de mayo de 1660, contra el alcalde mayor, Juan Espexo y su intérprete, Bartolomé Ximénez; posteriormente les siguieron los del partido de Ixtepeji. En términos generales, todos los pueblos sublevados mantuvieron el mismo discurso del movimiento de Tehuantepec: oponerse a las vejaciones, los agravios y los repartimientos.

En esta situación, la opinión pública se dividió en dos: por un lado aquellos que consideraban que los zapotecos se habían rebelado contra los abusos y excesos cometidos por los alcaldes mayores, y que para remediar el problema, era necesario removerlos de sus puestos; por el otro, los que consideraron necesario enviar fuerzas militares para apaciguar la región. Y no por accidente, algunos de los que sostuvieron la segunda opinión, pasaron a ocupar cargos públicos en la región después de su pacificación, como fue el caso de Juan Torres Castillo y de Cristóbal Manso de Contreras, quienes años después, ocuparon las alcaldías de Nexapa y Tehuantepec, respectivamente.¹⁵⁶

Los testimonios del gobernador y el alcalde mayor de Nexapa, fechados el 8 de mayo de 1660, afirmaron cómo, antes del evento, los pueblos de indios agotaron los recursos en las instancias del gobierno colonial con objeto de mejorar su situación, presentando escritos y quejas contra los tenientes, intérpretes y otros ministros, por “los repartimientos de grana y ropa por tan subidos precios”. En Nexapa fueron claramente especiales las quejas que presentaron los pueblos contra el intérprete Bartolomé Ximénez, quien, por cierto, más tarde fue restituido en su cargo impunemente, después de la rebelión, para descontento de los pueblos vecinos.¹⁵⁷

¹⁵⁴ Cruz, *Rebeliones indígenas en el Istmo de Tehuantepec*, p. 14.

¹⁵⁵ Díaz-Polanco, H. & Burguete, A. (1993). *Sociedad colonial y rebelión indígena en el Obispado de Oaxaca*. En Héctor Díaz-Polanco (Editor), *El fuego de la inobediencia. Autonomía y rebelión india en el Obispado de Oaxaca* (pp. 17-47). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 33.

¹⁵⁶ Díaz-Polanco, *Documentos sobre las rebeliones indias de Tehuantepec y Nexapa*, p. 17.

¹⁵⁷ (1660) Testimonio de los gobernadores y alcaldes de Nexapa sobre las vejaciones y agravios de que son víctimas. Díaz-Polanco, *Documentos sobre las rebeliones indias de Tehuantepec*, p. 45.

El levantamiento indígena duró aproximadamente un año, cuando los rebeldes controlaron la política de sus jurisdicciones, a expensas de la burocracia española. En Tehuantepec, a pesar de que ya había sido designado un nuevo alcalde que sustituiría al ya fallecido Juan de Avellán, los comités de indios mantuvieron el poder, hasta que con el virrey Conde de Baños, por consejo del oidor don Juan Francisco de Montemayor de Cuenca, se cambiaron los alcaldes mayores de las provincias rebeldes, a la vez que se ejecutaron medidas severas para terminar de una vez por todas con los focos rojos rebeldes.¹⁵⁸

Después de la represión, el conde de Baños mandó publicar un auto, fechado el 23 de marzo de 1661, en el que pedía el “amparo, conservación y buen tratamiento de los indios, y se abstengan de tener con ellos ni en otra manera, comercio, ni trato alguno por sí ni por interpósitas personas”.¹⁵⁹ Sin embargo, las disposiciones no fueron acatadas y los movimientos “ilícitos” contra los indígenas sobre estos temas continuaron en la región.

Además de ser ofrecidas órdenes de indulgencia para los rebeldes que decidieran dejar las armas, se estipuló que se trabajaría en acabar con los fraudes y repartimientos forzosos, lo cual no se cumplió, y una vez que los rebeldes relajaron el movimiento fueron perseguidos y apresados.

Es importante señalar que a pesar de saberse que la causa principal del malestar de los pueblos era la actitud de los corregidores, alcaldes y tenientes, éstos siguieron manteniendo el control de la región, apoyados por los despachos que la Corona emitió a fin de prevenir otra rebelión, sobre todo porque la metrópoli ya tenía muchos problemas con diversos acontecimientos internacionales.¹⁶⁰

A causa de los trastornos derivados de la rebelión en el sector económico, los registros notariales no nos permiten observar el flujo que el intercambio de productos y servicios tuvo en la región, probablemente debido a que éste se llevó a cabo a un ritmo ligeramente menor a los registrados en años anteriores y que, como se ha descrito líneas arriba, el ejercicio burocrático estuvo en manos del grupo rebelde, a pesar de lo cual es posible observar que algunos años después, a finales del siglo XVII, se experimentaría un claro repunte, sobre todo, en lo que refiere

¹⁵⁸ Díaz-Polanco, H. & Sánchez, C. (1993). El vigor de la espada restauradora. La representación de las rebeliones indias en Oaxaca (1660-1661). En Héctor Díaz-Polanco (Editor), *El fuego de la inobediencia. Autonomía y rebelión india en el Obispado de Oaxaca* (pp. 53-76). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. pp. 53-58.

¹⁵⁹ Díaz-Polanco, *El vigor de la espada restauradora*, p. 73.

¹⁶⁰ Durante las primeras décadas del siglo XVII se desarrollaron una serie de problemas internacionales que desembocaron en la llamada Guerra de los Treinta años que veremos en el tercer capítulo (1618-1648).

al tránsito de cacao y añil provenientes de la Audiencia de Guatemala, con destino al puerto de Nueva Veracruz.

En los documentos notariales encontrados en la ciudad de Oaxaca, destaca la participación de las autoridades españolas como mercaderes o intermediarios de comerciantes de Santiago de Guatemala y Antequera, mientras se hacen acuerdos de fletes con arrieros que provienen de distintas castas, y que movilizan productos de importación a través de los derroteros que comunicaron a la llamada Puerta del Sur, tema que veremos en el siguiente y último apartado.

1.3 La puerta del Sur: los caminos de Oaxaca

Diarios de viajes de soldados, viajeros y funcionarios, memoriales, informes de gobierno, relaciones geográficas y visitas eclesiásticas, civiles y militares, son solo algunos de los documentos que han resguardado información acerca de uno de los elementos que marcaron la historia de la configuración económica y territorial de los dominios coloniales en la Nueva España y en la América colonial en general: los caminos.

Los caminos son pieza clave de información para entender dicho devenir y los cambios experimentados en estos procesos de descubrimiento y exploración, pues el quehacer de su establecimiento y permanencia en el devenir histórico de una sociedad lo transforma al usarlo y explotarlos a través de las generaciones.

En la Nueva España, lo prehispánico y lo hispánico, en materia de caminos, son reconocibles en sus derroteros, pues ellos nos muestran su valor al ser receptáculos de las técnicas usadas en su construcción, el tipo y características del medio de transporte utilizado, su permanencia y/o desuso a través del tiempo, la legislación existente para construirlos, mantenerlos, utilizarlos y explotarlos; así como el uso y la propiedad del suelo caminero y sus orillas y, por ende, la dinámica ecológica que se desarrolló en su entorno, en términos de poblamiento y erosión, solo por mencionar algunos cuantos ejemplos.¹⁶¹

Los caminos son obras monumentales de comunicación, más allá de la estética a la que la frase nos remite, su construcción y mantenimiento requieren largos procesos de reconocimiento y planificación, pues aunque todo comience por una vereda, conforme su importancia vaya tomando valor dentro de una sociedad, se hará patente la necesidad de mantenerlos ante los estragos propios de la naturaleza, a través del tiempo.

¹⁶¹ Jiménez Meneses, O. (2002). Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial. *Historia y Sociedad*, 8, 199-230. p. 211.

Ya sean terrestres, marítimas o aéreas, los caminos no solo permiten el desplazamiento de personas, bienes y servicios, sino también de ideas, prácticas y aspectos culturales, políticos y religiosos, entre otros.¹⁶² Pero los derroteros también son huellas erosivas que desgastan los paisajes donde están asentadas, causadas por su construcción misma, así como por el uso continuo y el mantenimiento de la vía, con el fin de evitar su olvido, pues la pérdida de funcionalidad social se traduce en su desuso y desaparición.

En los territorios que integraron la Nueva España, fue importante el reconocimiento de los espacios y las rutas que los conectaban, pues el desconocimiento de la geografía podía traducirse en el irremediable fracaso de la empresa de expansión española. En este quehacer, los escritos e informes de viajeros y funcionarios (civiles, militares y religiosos), fueron los medios desde donde fluyó la información de todo aquello que veían, escuchaban y sentían, respecto al entorno recién conocido, pues como describió Alfonso Reyes, “los rasgos de la Tierra se van completando conforme giran los ejes de la atención geográfica”.¹⁶³

Para Walter Mignolo, el descubrimiento de un Nuevo Mundo se plasmó en el papel a través de las cartas relatorías y de las relaciones. En los primeros, tienen como característica principal la descripción de algún suceso o acontecimiento en particular, para discriminar de entre todo el cúmulo de intercambios entre conquistadores, representantes de la Corona y la misma Corona. Estas cartas funcionan como “comunicaciones (informes, solicitudes) que reemplazan la inevitable falta de copresencia entre el destinador y el destinatario”, pues ofrecen la evidencia de una realidad experimentada y, sobre todo, de la trayectoria seguida, que con el tiempo se convirtieron en el complemento de los mapas, es decir, de la información gráfica donde se diseñó la posición de las nuevas tierras.¹⁶⁴

En segundo lugar, caracterizó las relaciones como un tipo discursivo cuyo trasfondo se vinculó al del relato y el informe. A diferencia de las cartas relatorías (donde Mignolo también incluye las crónicas de los conquistadores), en las relaciones no existe una “observación libre”, ya que este tipo de escritos responden a solicitudes oficiales donde las respuestas “se oficializan y se codifican en las preguntas del cuestionario a partir de 1574”.¹⁶⁵

Hacia 1571, la Corona junto a la Casa de la Contratación, llegaron a la conclusión que era necesario mejorar el conocimiento que se tenía de las nuevas tierras conquistadas en América.

¹⁶² Jiménez, Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial, p. 201.

¹⁶³ Reyes, A. (1997). Última Tule. En Obras completas de Alfonso Reyes, Tomo XI (pp. 10-150). México: Fondo de Cultura Económica. p. 14.

¹⁶⁴ Mignolo, W. (1982). Cartas, crónicas y relaciones del descubrimiento y la conquista. En Luis Iñigo Madrigal (Coordinador), Historia de la literatura hispanoamericana (pp. 57-110). Madrid: Cátedra. pp. 59-60.

¹⁶⁵ Mignolo, Cartas, crónicas y relaciones, p. 71.

Las estrategias desarrolladas para tal fin fueron dirigidas por Juan de Ovando y Godoy, presidente del Consejo de Indias, quien dictó la publicación de las Ordenanzas Reales del Consejo de Indias en 1571, donde solicitó la formación de un libro descriptivo de todas las provincias indianas a partir de la información extraída con un cuestionario hecho por el órgano real.¹⁶⁶

Aunque los cuestionarios sufrieron muchas transformaciones con el paso de los años, fue después de la muerte de Juan de Ovando (entre 1575 ó 1576), cuando el cosmógrafo y cronista real Juan López de Velasco redujo el informe a 50 preguntas, buscando abarcar tres objetivos principales, entre los que se encontraba: primero, el establecer tablas de cosmografía de las Indias, donde se determinara tanto la latitud como la longitud de todas las provincias y ciudades; segundo, redactar un libro de descripciones de cada provincia; y tercero, buscaba reunir itinerarios de navegación de las tierras conquistadas para garantizar la circulación marina.¹⁶⁷

Serge Gruzinski describe que hacia 1574, el cosmógrafo real López de Velasco presentó al Consejo de Indias una “descripción general de las indias”, este compendio abarcaba “todos los conocimientos geográficos, náuticos, cosmográficos y administrativos producidos en aquella época acerca de la América española”. La creación de este compendio obedeció principalmente a beneficios políticos, pues las descripciones realizadas tenían como fin “enderezar el buen gobierno” español sobre las tierras conquistadas.

De manera general, se solicitó información sobre la historia local de la comarca o provincia, su nombre (con la respectiva traducción de la lengua nativa y porque se llamaba así el lugar), el nombre del descubridor o conquistador, así como el año de descubrimiento y la demografía; la geografía física y de recursos agrícolas, por ejemplo, como era el lugar, es decir, si era frío o caliente, húmedo o seco, si la tierra era llana o áspera, los ríos que la recorrían y el tipo de mantenimiento que los suelos requerían, minerales, hidrografía, entre otros. Así mismo, el cuestionario también solicitaba que se definiera cuantas leguas había entre las ciudades y los pueblos, para ello debían tomar como referencia los asentamientos españoles, la importancia económica de un lugar o el pueblo donde se establecía el gobernador de la jurisdicción más cercana, etc.¹⁶⁸

¹⁶⁶ Mignolo, Cartas, crónicas y relaciones, p. 70; Solano, F. de (Editor). (1988). Cuestionarios para la formación de las Relaciones Geográficas de Indias, siglos XVI/XIX. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América.

¹⁶⁷ Gruzinski, S. (2011). Sistemas de medición españoles e indios en el México del siglo XVI. En Héctor Vera y Virginia García Acosta (Coordinadores), Metros, leguas y mecatres. Historia de los sistemas de medición en México (pp. 67-78). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Centro de Ingeniería y Desarrollo Industrial. p. 69

¹⁶⁸ Mignolo, Cartas, crónicas y relaciones, p. 71; Gruzinski, Sistemas de mediciones españoles e indios, p. 69.

Entre el relato de viaje (cartas relatorías) y las relaciones geográficas hay diferencias, ya que el primero incluye tanto textos oficiales como aquellos creados por la propia necesidad de narrar un suceso (como los diarios, por ejemplo); mientras los segundos, anulan “toda representación de ese sujeto que recorre, mira y escribe sobre un nuevo espacio”, convirtiéndose en una descripción que pretende distinguir y ordenar las características que se desea conocer, desde los elementos naturales, las costumbres y la misma historia, con el fin de obtener los datos necesarios para el proyecto colonizador.¹⁶⁹

Refiero estos escritos pues es gracias a ellos que podemos tener una noción de los espacios geográficos de la Nueva España, y en específico de Oaxaca, a través del lente de los viajeros y las autoridades coloniales (las relaciones), otorgándonos hasta nuestros días características de la forma de vida y los territorios de los siglos XVI y XVII. A través de ellos también es posible localizar información referente a los caminos, las distancias y los centros de importancia, elementos que en la investigación presente resultan indispensables para construir el devenir histórico de nuestro espacio de interés, Oaxaca.

Si bien es cierto que ciertas rutas establecidas durante la época mesoamericana fueron funcionales durante la colonia, debemos apuntar que para que este proceso pudiera realizarse fue necesario, en primera instancia, las exploraciones de reconocimiento hispanas en las tierras del Nuevo Mundo, puesto que antes de eso nada se conocía de él. En los años inmediatos a la conquista, estas vías de comunicaciones mesoamericanas fueron adecuadas para los nuevos proyectos económicos hispanos.

La geografía fue importante para el proyecto hispano colonizador, pues los caminos debieron ajustarse a la introducción de bestias de carga y tiro que hasta entonces no se habían utilizado en Mesoamérica, de allí que fuera necesario considerar aspectos como las pendientes y las curvas en los caminos, donde transitarían los animales de carga como las mulas y las carretas.

Durante los años tempranos de exploración, la legua fue la medida básica de longitud preferida y era la que se solía utilizarse en España cuando se medían distancias. Los conquistadores usaron esta misma medida en los trazos que realizaron en los territorios americanos durante las empresas de exploración, esta situación se mantuvo hasta el siglo XVII, cuando los frailes y cronistas comenzaron a registrar las jornadas, con base en el tiempo de

¹⁶⁹ Jesús Benites, M. (2013). Los derroteros teóricos de una categoría heterogénea: los relatos de viajes al Nuevo Mundo (Siglo XVI). *Moderna Spark*, 107(1), 31-38. pp. 31-34; “En cuanto América asoma la cabeza como la nereida en la égloga marina, la librería registra una producción casi viciosa de narraciones utópicas”. Reyes, Úlima Tule, p. 58.

marcha y no en la distancia lineal, si bien manteniendo el uso de la legua.¹⁷⁰ Según el *Diccionario de pesas y medidas mexicanas antiguas*, de Cecilio A. Robelo, la legua era una medida itineraria que tenía por valor 5,000 varas de largo, equivalente a 4 kilómetros y 190 metros, ósea aproximadamente 4,190,00 metros.¹⁷¹

La legua también se utilizaba como medida marítima y terrestre, de la cual a nosotros nos interesa esta última, ya que además de servir para trazar superficies como sitios, criaderos, caballerías y solares, también se utilizó como medida itineraria, que involucraba tanto la distancia como el tiempo de recorrido. Según describe la historiadora Valentina Garza:

“La legua legal castellana era la medida de longitud terrestre utilizada para establecer las dimensiones de distintos tipos de predios y se le asignaban un valor de 5.000 varas castellanas, equivalentes a 4,19 kilómetros. La legua común se refería a la unidad itineraria que aparecía en las descripciones de viajes. Teóricamente, esta medida era de 6.666 varas castellanas, equivalentes a 5.5 kilómetros”.¹⁷²

Aunque durante los siglos XVI y XVII las rutas comerciales fueron trazadas en leguas, poco se trabajó en comprobar la veracidad de las longitudes, de manera que sería hasta el siglo XVIII cuando el interés por normar las vías hizo eco entre las autoridades novohispanas, dando como resultado la injerencia del Consejo de Indias, que emitió órdenes para que las distintas autoridades (provinciales, civiles y eclesiásticas), recopilaran información acerca de los espacios y caminos de la Nueva España.¹⁷³

Con la orientación económica de los territorios conquistados se buscaba que el intercambio económico fluyera desde el interior hasta el exterior con el comercio de ultramar, los caminos fueron adaptados para que en ellos pudieran transitar animales de tiro como el ganado mayor y el mular, este último con una importante aceptación social, que derivó en el mejoramiento de caminos de herraduras. Así nacieron los caminos reales que, en resumidas cuentas, fueron las vías de comunicación principales entre las ciudades y las villas hispanas, a

¹⁷⁰ La etimología de la palabra legua es un tanto incierta, si bien se considera que el origen más cercano a ella proviene del indoeuropeo *leu* que significaba *separar* o *cortar*, que llevaría a considerar que la legua vendría a cortar o separar una ruta en secciones. En la legua se involucraban variables como la distancia y el tiempo, también representaba una velocidad de movimiento que si era constante se conocía como ritmo de marcha. Garza Martínez, V. (2012). Medidas y caminos en la época colonial: expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII). *Fronteras de la Historia*, 17(2), 191-219. pp. 196-197.

¹⁷¹ Robelo, C. A. (1977). *Diccionario de pesas y medidas mexicanas antiguas y modernas, y de su conversión para uso de los comerciantes y de las familias*. Edición facsimilar de 1908. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

¹⁷² Garza, Medidas y caminos en la época colonial, p. 197.

¹⁷³ Suárez Argüello, C. E. (2001). De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-1835. *Relaciones*, 22(85), 223-245. p. 203.

través de los cuales las autoridades dispusieron de varios controles para el transporte y el paso de esclavos, de mulas, de mercancías y de ganado. No menos importantes fueron los derroteros auxiliares o secundarios, que sirvieron como medio de comunicación entre los caminos reales, los propietarios de estancias y las villas del tránsito.

En cuanto a los caminos sabemos, gracias al Diccionario de Autoridades, de 1726, que no todos los derroteros podían ser considerados como Caminos Reales, para lo cual debían cumplir con ciertas características, que los diferenciaban de otros brazos de comunicación, tales como: 1) ser el camino más ancho, principal y de fácil curso, 2) ser público, es decir, que las justicias de los pueblos tenían que tenerle llano y en partes empedrado, 3) Comunicar puntos importantes del espacio otorgándole una jerarquía distinta de los demás caminos.¹⁷⁴

A estas vías se les consideró como reales, en la medida en que sirvieron como conexión entre la Corona y los funcionarios del gobierno real, regionales y locales, de manera que si los vemos o los pensamos ampliamente, eran los puentes tendidos entre las economías, la administración del Estado y la dominación de grupos marginados.

Aunque es cierto que conforme la época colonial fue avanzando, los caminos reales sufrieron modificaciones, aunque casi siempre mantuvieron como su centro rector a la ciudad de México, por ser éste el lugar donde vivían un gran número de comerciantes, además que aquí se encontraban los grandes almacenes de productos y, por supuesto, donde se concentraban los principales órganos virreinales.

Desde el siglo XVI, los caminos novohispanos partían de la ciudad de México, formando dos rutas importantes, una de las cuales iba de norte a sur, y otra de este a oeste, comunicando ciudades y puertos con zonas mineras, agrícolas y ganaderas: en el norte, desde las zonas en proceso de conquista hasta la ciudad de Zacatecas, y en el sur desde el puerto de Acapulco al de Veracruz –con la ciudad de México como centro rector-. En el centro, el valle de México era suministrado por las rutas de Cuernavaca y los puertos de Acapulco y Veracruz; en Oaxaca las rutas iban desde la ciudad de México al puerto de Huatulco y el istmo de Tehuantepec; desde el cual se seguía hasta Chiapas, el Soconusco y Santiago de Guatemala.¹⁷⁵

Por la importancia económica que llegó a tener el camino real que comunicaba la ciudad de México con el puerto de Veracruz, contamos con un buen número de estudios que versan sobre él. Veracruz se convirtió en el puerto más importante del virreinato de la Nueva España, pues allí llegaban los navíos de la Carrera de Indias. A éste puerto veracruzano comunicaba

¹⁷⁴ Diccionario de Autoridades. (2002). Edición facsímil. Madrid: Real Academia Española, GREDOS. p. 93.

¹⁷⁵ Para más información véase Jáuregui, L. (2004). Los transportes, siglos XVI al XX. México: Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial.

también un camino auxiliar que unía a las villas de Orizaba y Córdoba, cuyo enlace abarcaba hasta Oaxaca y Chiapas, en los cuales los arrieros movilizaban importantes cargas de tabaco y caña de azúcar procedentes de las plantaciones veracruzanas, así como también de grana cochinilla y añil para exportación, procedentes de las zonas oaxaqueñas y chiapanecas.

Con frecuencia se ha planteado que la integración mercantil de la Nueva España fue difícil tanto por los obstáculos geográficos como por las disposiciones que la Corona establecía, frenándola y limitándola a una producción de consumo regional, principalmente, aunque con notables excepciones como sucedió con productos con una fuerte demanda internacional (cacao grana cochinilla de Oaxaca y añil, por ejemplo).

Conforme los estudios sobre las rutas del sur, es decir, de Oaxaca a Veracruz principalmente, han avanzado, ha sido posible reconocer importantes intercambios comerciales antes desconocidos como por ejemplo, en el centro y sur de México, hacia finales del siglo XVI, donde hubo un intenso movimiento económico entre México, Puebla, Veracruz, San Juan de Ulúa, el Sotavento, el valle de Orizaba, la Mixteca, Oaxaca y Guatemala; lo cual puede explicarse por las particularidades ecológicas de cada lugar, que favorecieron las especializaciones productivas regionales y la consecuente complementariedad entre partes, tanto regionales como de ultramar.¹⁷⁶

En este sentido, los puertos jugaron un papel importante en el intercambio ya que no solo daban acceso y salida a diferentes productos americanos apreciados en Europa, sino que también fueron las puertas desde donde se introdujeron esclavos de África, que sustituyeron a la fuerza de trabajo indígena, diezmada por las epidemias.¹⁷⁷

En el caso del camino de Puebla, se sabe que hacia el sur articulaba su flujo económico con la Mixteca alta y Antequera y, de hecho, esta última ciudad española tomó especial importancia pues allí llegaban las veredas que comunicaban el Soconusco y Guatemala, por Nexapa, Tehuantepec e Ixhuatlán; otra ruta que acrecentó la importancia de Antequera fue la de Miahuatlán, que llegaba hasta el puerto de Huatulco, desde donde se traficaba con otros puertos del Pacífico como el de Acapulco en Nueva España, o el de Realejo y Sonsonate en Centroamérica.¹⁷⁸

¹⁷⁶ Para más información véase Valle Pavón, G. (2007). Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI. *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, 27, 5-49. p. 24.

¹⁷⁷ Valle, Desarrollo de la economía mercantil, p. 24.

¹⁷⁸ Valle, Desarrollo de la economía mercantil, p. 28.

Como hemos visto en apartados anteriores, la profunda relación de intercambio entre Oaxaca, Chiapas y el Soconusco hunde sus raíces en la época mesoamericana, con la consolidación del gran camino comercial que los mexicas trazaron, y con la especialización de las redes de intercambio a finales del Posclásico, apoyados en la alianza con los zapotecas, que les permitía movilizarse de una manera más segura. En la época colonial esta relación se intensificó después del auge cacaotero y su exportación masiva, entre 1540 y 1580.¹⁷⁹

A partir de la segunda mitad del siglo XVI, en el derrotero Tehuantepec-Chiapa-Soconusco, se movilizaron productos como la grana cochinilla, el algodón, las mantas, el hilo de algodón, la cera, el achiote, el cacao, la vainilla, el añil y la sal.¹⁸⁰ Específicamente, la sal fue un producto muy apreciado pues tenía múltiples usos para:

“condimentar los alimentos, conservar la carne y el pescado, alimentar el ganado, curtir pieles, curar pequeñas infecciones y en la minería, mezclada con otras sustancias, para obtener plata [...] La sal se vendía en varios pueblos de Oaxaca, en las pocas minas que se encontraban en el obispado y en el Soconusco y Tuxtla, donde las gentes la prefería a la local por su blancura y sabor”.¹⁸¹

Desde la época mesoamericana, diferentes tipos de sal fueron consumidos, inclusive, tan solo en el valle de Oaxaca se obtenía un tipo conocido como sal morena, con el que se elaboraban panes; ya durante la colonia este producto era abastecido con la producción y el comercio que se realizaba, principalmente, en el istmo de Tehuantepec, por haber obtenido especial relevancia en el consumo humano de las diferentes clases sociales y por su utilización en la minería, hasta la llegada del azogue.¹⁸²

Los pueblos istmeños incluyeron la recolección y elaboración de la sal en las salinas naturales del istmo oaxaqueño, como una de sus actividades económicas principales y, de hecho, “se dedicaron a ir en caballos y mulas a recogerlas y venderlas en los diferentes mercados”.¹⁸³ En

¹⁷⁹ Ordaz, El camino real del Soconusco, pp. 242-243.

¹⁸⁰ Ordaz, El camino real del Soconusco, p. 242.

¹⁸¹ Machuca, Como la sal en el agua, p. 166.

¹⁸² “En esta jurisdiccion no se hace u coxe sal aunque ay manantiales de aguas saladas, bastecese de la costa de la mar del sur, de Teguatepeque y Guamelula, veynte leguas desta villa (Nexapa) donde en tiempo de verano se quaxa naturalmente tanta sal que bastara para todo este obispado aunque fuese para más”. Paso y Troncoso. F. (1981). Relaciones geográficas de Oaxaca. Oaxaca: Editorial Innovación, S.A. p. 42.

¹⁸³ Mohar, Modificaciones del tributo prehispánico, p. 44. En este periodo se presentaron fuertes diferencias entre los productos comerciados en la época mesoamericana y los coloniales. Sobre todo, fue evidente la pérdida de artículos relacionados con la tradición religiosa indígena como el barniz amarillo que se utilizaba en la alfarería y para la piel. Así mismo, los artesanos y el arte de la plumaria, después de haber alcanzado “una perfección extraordinaria decae violentamente con la conquista”. Mohar, Modificaciones del tributo prehispánico, pp. 20-23.

el istmo los caciques mantuvieron el monopolio de la producción salinera de mar, al ser los dueños de las salinas hasta que, en 1781, la producción y los beneficios pasaron a manos de la Corona y la administración real.

En cuanto a los caminos que recorrían el espacio oaxaqueño hacia Centroamérica, sabemos, gracias a la descripción del siglo XVI de Juan Torres de Laguna, así como a los estudios de Francisco del Paso y Troncoso y Peter Gerhard, que las vías principales se extendían a lo largo de la costa, de Mazatlán hasta Tlapanatepec, comunicando el extremo sur novohispano con la ciudad de México a través de la villa de Nexapa, que se encontraba al menos a 20 leguas de Tehuantepec. Tomando como referencia a esta última, podemos conocer otras distancias, por ejemplo, hacia Miahuatlán, 40 leguas, a Chiapas 70 y a la provincia del Soconusco 24.¹⁸⁴

Ahora bien, en la Relaciones geográficas de Oaxaca, se registra que de Tehuantepec al puerto del mismo nombre, en la costa del mar del sur, se recorrían 20 leguas aproximadamente. Entre otros aspectos, Paso y Troncoso anotó que el tamaño de las leguas era de “poco más de tres mil pasos”, por caminos “muy tortuosos, por el inconveniente de los cerros, caminos pedregosos y malos de caminar”.¹⁸⁵

Otra relación geográfica que aporta interesantes datos sobre el istmo oaxaqueño es el de la villa del Espíritu Santo, provincia de Guazaquealco (Coatzacoalcos), de 1580. En el séptimo capítulo describe que desde esta villa a la ciudad de México había 125 leguas, a la villa de Tabasco 40 leguas, a la villa de Tuxtla (del Marqués del Valle), 30 leguas y a la villa de Teguantepeque, “junto a la Mar del Sur [*Pacífico*]” 65 leguas, trayecto que se realizaba a través de canoa río arriba.¹⁸⁶

Esta misma relación describe que a Tehuantepec se iba por “agua, hasta el puerto” (probablemente el Carbón), en un recorrido que duraba ocho días aproximadamente, en un lugar donde “hay montes y sierras” (probablemente donde nace el río Tehuantepec). Desde la villa istmeña (Tehuantepec) a Oaxaca se recorrían 90 leguas, “todo en serranías, ríos y ciénegas y poco llano”.¹⁸⁷

Carlos Carpio consigna que en un documento de finales del siglo XVIII, aparecen algunas rutas que comunicaron el Pacífico con el Golfo, es decir de Tehuantepec a Villahermosa, Coatzacoalcos y Veracruz, las cuales combinaban tramos de tierra y de agua. Por ejemplo, de Tehuantepec a Villahermosa, en una ruta terrestre se recorrían 196 leguas, pasando por Tuxtla,

¹⁸⁴ Torres de Laguna, J. (1983). Descripción de Teguantepec. Oaxaca: Honorable Ayuntamiento Popular de Juchitán. pp. 9-11; Gerhard, Geografía histórica, p. 272.

¹⁸⁵ Paso y Troncoso, Relaciones geográficas de Oaxaca, p. 31.

¹⁸⁶ Melgarejo, Historia de Coatzacoalco hasta 1599, pp. 148-149.

¹⁸⁷ Melgarejo, Historia de Coatzacoalco hasta 1599, p. 166.

en la depresión central de Chiapas, desde donde se atravesaban Las Ánimas, Chicoasén, Coapilla, Ocoatepec y Chapultenango, para descender a la planicie del Golfo por Ixtacomitán y pasar por Teapa. Por otro lado, este recorrido podía hacerse también en un tramo de agua, saliendo desde Ocozacoautla, pueblo zoque de Tuxtla, donde el embarque se dirigía a Quechula, un puerto sobre el río Grijalva, desde cuyo embarcadero la vía fluvial seguía a Villahermosa, pasando por Huimanguillo.¹⁸⁸

Ahora bien, la ruta que partía de Tehuantepec a Coatzacoalcos pasaba por Chihuiistán, que distaba de Tehuantepec 8 leguas, después de 8 leguas más se llegaba a Petapa, de Petapa a Guichicovi habían 6 leguas, mientras que de Guichicovi a Malpaso (lugar que Humboldt describió como el río del Paso), se andaban 7 leguas. Desde este último lugar, es decir Malpaso, la ruta seguía por vía fluvial por 6 días hasta Coatzacoalcos”.¹⁸⁹

En las Relaciones geográficas del siglo XVI, también encontramos una descripción de los caminos que comunicaron Oaxaca con otras entidades del territorio novohispano. Por ejemplo, de México al valle de Oaxaca, funcionaron dos caminos: uno que iba por el valle de Tehuacán, pasando por la cañada de Cuicatlán, y otro que recorría el valle de Morelos rumbo a la Mixteca Baja, hasta llegar a Huajuapán de León, la Mixteca Alta, Yanhuitlán y Nochistlán.

Una vez que se llegaba a los valles centrales de Oaxaca, o más precisamente a Antequera, se procedía a encaminarse a Nejapa y luego a Tequisistlán, desde donde se podía llegar a Tehuantepec y Juchitán. Ya en el corazón del istmo oaxaqueño, el camino seguía a Tapanatepec y de allí hacia Guatemala, ya fuera por el Soconusco o por el camino de Chiapa de Indios. Otra ruta iba de los valles de Morelos, hacia el oriente de Guerrero cruzando por Chiautla, Huimuxtítlan, Tlapa y Ometepec, desde donde el camino pasaba por Tututepec y Huatulco hasta llegar a Tehuantepec, donde nuevamente se podía tomar alguno de los caminos antes mencionados, para llegar a Santiago de Guatemala.¹⁹⁰

Un ejemplo que aporta importantes datos sobre los pueblos, estancias o ventas de Oaxaca, lo encontramos en el relato de viaje de fray Alonso Ponce, reseñado por Antonio de Ciudad Real, en 1568. En la *Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que le sucedieron al padre fray Alonso de Ponce en las provincias de la Nueva España*, se describe, con mucho detalle, el

¹⁸⁸ Carpio, Chimalapas, una frontera móvil en el sur de México, p. 41.

¹⁸⁹ Carpio, Chimalapas, una frontera móvil en el sur de México, p. 41.

¹⁹⁰ Acuña, R. (Editor). (1984). *Relaciones geográficas del siglo XVI: Antequera*. Tomo 2. México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas. pp. 187-189; Gutiérrez, G. & Pye, M. E. (2007). Conexiones iconográficas entre Guatemala y Guerrero: entendiendo el funcionamiento de la ruta de comunicación a lo largo de la planicie costera del Océano Pacífico. En J.P. Laporte, B. Arroyo y H. Mejía. (2006). XX Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala (pp. 921-943). Guatemala: Museo Nacional de Arqueología y Etnología. p. 925.

camino que tanto el fraile como su acompañante siguieron en su viaje de México hacia la Audiencia de Guatemala. Dada la amplitud de la descripción he preparado la siguiente tabla donde se puede observar el nombre de los pueblos, ventas, rancherías, estancias y demás lugares donde el fraile pasó, así como la distancia entre cada una de ellas (en leguas) y una breve descripción del lugar, para comodidad del lector.

Me interesa integrarlo en este apartado ya que considero que es un excelente ejemplo para conocer algunos de los pueblos de Oaxaca y sus caminos, ya que más adelante retomaré como ejemplo otra descripción hecha más de 100 años después, para analizar la permanencia de algunos sitios y parajes del camino que se recorría de Oaxaca hacia la Audiencia de Guatemala.

Tabla 1.- Lugares mencionados en el viaje de fray Alonso Ponce y Antonio de Ciudad Real, por Oaxaca.¹⁹¹

Nombre de pueblos, estancias, rancherías, ventas o ríos	Distancia recorrida en leguas	Descripción
Kues/Tecolutlán	salida	Lengua mazateca. Arroyo con muchos platanos, maíces y árboles frutales.
Tecomahuac/Tecomauaca	2	Pueblo mazateco, de ríos caudalosos en tiempo de lluvias.
Quiotepec	2	“De vecinos pobres y desapercibidos”.
Cuyatlán/ Cuicatlán	3	Indios de lengua cuicateca. Pueblo fresco y fértil de frutas como plátanos y chicozapotes. Habitaban allí algunos españoles y un clérigo.
Alpitzauac/ Don Dominguillo	4	Sierras muy altas, metido en un valle muy hondo. Lugar de mucho calor.
Salto del Puercó	No específica	Sierras muy altas de 8 o 9 leguas de subida. Paso angosto y muy estrecho.

¹⁹¹ Los nombres y descripciones referidos en esta tabla fueron tomados de Ciudad Real, A. de. (1967). Oaxaca en 1568. Descripción tomada de la Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que le sucedieron al padre fray Alonso de Ponce en las provincias de la Nueva España. Edición, prólogo y notas de Andrés Henestrosa. México: Bibliófilos Oaxaqueños.

Sin nombre	No específica	Rancho donde descansaban las recuas y harrias.
Venta La Cieneguilla	1, ½	A 6 leguas de Don Domingullo. Poblado por indios cuicatecas. Lugar donde crecían muchas hierbas olorosas.
Casa de la Seda	No específica	“Algo apartada del camino. Su nombre deriva a que se hace o hacía seda allí”.
Quauhxolotitlán	5	Desde la venta Cieneguilla. De indios zapotecas. Había un convento de Santo Domingo.
Etla	2, ½	Entrada con un puente de piedra. Había un convento de Santo Domingo que se cayó.
Antequera/Guaxaca/Oaxaca	2, ½	Ciudad principal. Había un convento de Santo Domingo, una Catedral, un convento de San Agustín y un hospital.
Tlacuchauaya	3	Había un convento de Santo Domingo.
San Juan	1	No específica.
San Lucas	2	Menciona un arroyo.
San Dionisio	3	Visita de la orden de Santo Domingo.
Totolapa	4	No específica.
San Juan	1	No específica.
San Miguel	2	Visita de la orden de Santo Domingo. Había un río llamado Río de las Seis veces.
Nexapa	7	Había un convento de dominicos.
San Juan	3	Visita de Nexapa. Del camino 2 leguas eran de subida en un cerro, más una de bajada. Albergue ruín.
Río Hondo	4	Sin agua (época de seca).
Sin nombre	1	Rancho en el camino que habían hecho para el obispo de Oaxaca cuando volvió del Concilio de México (1555). ¹⁹²

¹⁹² Desde 1524 hasta 1546 se llevaron a cabo en la Nueva España una serie de Juntas eclesiásticas que buscaron coordinar los métodos de evangelización en las tierras conquistadas, los textos que se podían utilizar

Tequiziztlán	5	Había un río muy peligroso y una casa de la orden de Santo Domingo. El pueblo era habitado por chontales y zapotecas.
Xalapa	4	Aquí el indio que los guiaba se perdió, cuando encontraron el camino cruzaron el río Xalapa o Tehuantepec, que es el mismo de San Miguel o de las Seis vueltas.
Mistiquilla	5	Habitado por zapotecas.
Tehuantepec	½	Gran pueblo, donde residían españoles.
San Vicente Xuchitlán o Juchitán	4, ½	Visita de Tehuantepec. Había un río llamado de los Perros. Ese año hubo una gran sequía.
Estancia de Toledo	7	Río con puente.
Izuatlán/Ixhhuatán	4	En el camino había muchas estancias de vacas y yeguas, también “venados y leones”. El pueblo era de zoques (Mixes) (¿?). Allí murió la bestia donde se transportaba Ponce.
Estancia del español Andrés López	3	No específica.
Tlapanatepec	2	Zoques.
Río de las Arenas/Estancia Amezquita	3, ½	Río sin agua, último del obispado de Oaxaca.
Venta La Gironda	½	Jurisdicción de Guatemala. A 2 leguas había una estancia llamada El Potrero.
Estancia de un español llamado Amezquita	½	No específica.
Tlapanatepec	3, ½	Obispado de Oaxaca (ya había pasado por allí).

para tal fin, además de temas como la encomienda, el pago de diezmo y los derechos de los indígenas. El Primer Concilio Provincial Mexicano se celebró en la ciudad de México, del 29 de junio al 7 de noviembre de 1555, siendo convocado por el arzobispo de México, Alonso de Montúfar. De este Concilio deriva la creación de 93 capítulos que versaron sobre las costumbres de la población en general y de los clérigos, las normas que debía seguirse para combatir las costumbres paganas con la práctica religiosa, la administración de los sacramentos y la doctrina cristiana. Para más información véase, Fernández de Zamora, R. M. (2008). Los concilios mexicanos promotores del libro y de la lectura en el siglo XVI. *Investigación Bibliotecológica*, 22(45), 105-123.

Tonaltepec o Tonaltepequillo	2	Lugar con muchos mosquitos.
Tzanotepec/Tzanatepec/Zanatepec	3	Lugar con muchos mosquitos que “sin piedad ninguna le atormentaban”.
Oztuta	2	Desde aquí pasaron las bestias a nado y el fraile en canoa.
Neetepec/Niltepec	4	No específica.
Tiloztoque/Tolostoque	4	Arroyo con dos ríos.
Estancia la Ventosa o del Marqués	1, ½	No específica.
Estancia Tzuquiloapa o Zopiloapan	1	No específica.
Iztactepec/Ixtaltepec	1, ½	Visita de dominicos. Lugar de vientos fuertes que casi sacaba a las bestias del camino y a los que en ellas iban montados.
Comitlán/Comitancillo	2	“Bonito pueblo de los mismos indios zapotecas”. Lugar de mucho aguacate.
Mistiquilla	3	Donde ya había pasado.
Río de Xalapa o Tehuantepec; pueblo de Xalapa	5	De paso peligroso, río muy ancho. “pueblo que está a un tiro de arcabuz del sobredicho río”. Había un convento de Santo Domingo.

El arqueólogo Carlos Navarrete Cáceres apunta que en la descripción del viaje de fray Alonso Ponce, después de salir de Oaxaca, y encaminarse a Tehuantepec para continuar hacia Juchitán y Tapanatepec, se llegaba a una estancia llamada Amezquita, que era la última casa del obispado de Oaxaca y, por consiguiente, de la Nueva España. Desde este lugar, el camino llevaba a Tiltepec,¹⁹⁴ para proseguir el viaje por la costa chiapaneca ya fuera al centro de la Alcaldía de Chiapa o hacia Santiago. Siguiendo la costa, de Tiltepec se trasladó a Quetzalapa,¹⁹⁵ y posteriormente, a Pijijiapan, Mapastepec, Cacaluta, hasta el pueblo del Soconusco¹⁹⁶.

Sin embargo, en lo que se refiere a este camino, es importante señalar que una parte del recorrido fue realizado en la época de secas, pues a su regreso a Oaxaca y posterior salida a Chiapas, el fraile y sus acompañantes notaron como los ríos habían crecido anegando los caminos, haciéndolos intransitables, razón por la cual el religioso optó por la vía que cruzaba por la alcaldía de Chiapa, para llegar a la ciudad de Santiago, en vez de tomar la ruta costera del Soconusco.¹⁹⁷

Hacia el sur, la comunicación entre Oaxaca y el Soconusco se realizó a través de la llanura costera del Pacífico. En este espacio se podía utilizar el camino real del Soconusco o el camino real de Chiapas, que seguía principalmente el curso del río Grande. Tanto Oaxaca y el istmo, como la costa de Chiapas, funcionaron como sitios de abastecimiento y de descanso para los comerciantes y los viajeros que se movilizaban por estos derroteros.

En la zona de la costa chiapaneca sobresalió como centro económico el pueblo de Tonalá, que se ubicó en un espacio que ha sido conocido como El Despoblado, cuya cabecera era Mapastepec.¹⁹⁸ Hacia 1595, fray Tomás Torres describió en la *Relación de la visita a diversos pueblos y conventos de la Provincia de Chiapas*, que en Tonalá había un río llamado Las Arenas, que servía de división entre las jurisdicciones de la Audiencia de Guatemala y de Nueva España, es decir, entre la Diócesis de Chiapa (que comenzaba en el Soconusco) y la de Oaxaca.¹⁹⁹

Navarrete refiere que de los caminos que iban de la costa en el Soconusco a la depresión central de Chiapas, había uno que llegaba a un punto conocido como Las Cruces, donde se

¹⁹⁴ En Tiltepec había una hacienda cercana a Tonalá. Carlos Navarrete, describe que al parecer Ponce “siguió aproximadamente la dirección de la actual carretera Tapanatepec-Tonalá”. Navarrete Cáceres, C. (1973). El sistema prehispánico de comunicaciones entre Chiapas y Tabasco (Informe preliminar). *Anales de Antropología*, 10, 33-92. p. 36.

¹⁹⁵ “Camino despoblado, [...] es posible que se refiera al famoso “despoblado del Soconusco”, como se le llamaba al tramo entre Tonalá y Pijijiapan”. Navarrete, El sistema prehispánico de comunicaciones, p. 37.

¹⁹⁶ Cerca del actual pueblo de Acacoyagua. Navarrete, El sistema prehispánico de comunicaciones, p. 37.

¹⁹⁷ Ortiz, 122 zurrónes de cacao a Oaxaca, p. 280.

¹⁹⁸ Carpio, Chimalapas, una frontera móvil en el sur de México. p. 43.

¹⁹⁹ Navarrete, El sistema prehispánico de comunicaciones, p. 41.

bifurcaba, una de cuyas rutas seguía hacia Cintalapa, Jiquipilas, Ocozocoautla, Tuxtla y Ciudad Real, mientras que la otra iba hacia Tehuantepec, que estaba a ocho jornadas largas, siendo este último el camino más concurrido que, además, “corresponde con la moderna carretera Panamericana en el tramo Tehuantepec-Tuxtla”, conocida como la antigua ruta de la Gineta.²⁰⁰

Para Sydney D. Markman, los caminos de Chiapas fueron considerados los peores de la Audiencia de Guatemala, en específico el tramo entre Antigua Guatemala y Zacualpa, sobre el cual se decía que “solo unos locos se atreverían a tomar esa ruta”, pues estaba lleno de peligros.²⁰¹ De hecho, en una instrucción de 1572, el Presidente de la Audiencia de Guatemala pedía al alcalde mayor del Soconusco, don Frustos Gómez Casillas de Velasco, que se ocupara de la reparación y conservación de los caminos que comunicaban Chiapas, Soconusco y Guatemala:

“Por tanto mando a vos Frustos Gómez Casillas, alcalde mayor de la provincia de Soconusco que entendáis que caminos son a los que conviene y es necesario abrirse y aderezarse y en qué lugares hay necesidad de hacerse puentes”.²⁰²

Una interesante fuente que se refiere a los caminos que enlazaban el centro de la Nueva España con la Audiencia de Guatemala a mediados del siglo XVIII, es un expediente de 1756, titulado *Testimonio de Instrumentos que tocan al licenciado don Manuel de Mioño y Ortiz, Chantre dignidad de la Santa Iglesia Catedral de Ciudad de Chiapa, Reyno de Guatemala y se compone de 57 fojas útiles*. Se trata de una solicitud que el gobierno eclesiástico de Chiapas hizo a las autoridades de Nueva España y España para que el señor chantre²⁰³ don Manuel de Mioño se reintegrara a la diócesis de Chiapa, por haberse hallado este último de licencia por motivos de salud, en la ciudad de México.

Gracias a la transcripción realizada por el historiador Víctor Manuel Esponda Jimeno, en el artículo “*De ciudad de Mexico a Ciudad Real*”, podemos conocer las dificultades que el chantre pasó en su viaje desde la ciudad de México a la Ciudad Real de Chiapas.²⁰⁴ No solo precisa las ventajas de transitar sobre mulas, “por tener éstas más aguante y ser más seguras en el pisar que otro animal cuadrúpedo de silla por lo fragoso del camino, precipicios y despeñaderos que hay que transitar en todo el camino”, sino que, además, narra las características de los pueblos por

²⁰⁰ Navarrete, El sistema prehispánico de comunicaciones, pp. 44-45.

²⁰¹ Markman, S. D. (1963). San Cristóbal de Las Casas. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos. p. 4.

²⁰² Archivo Histórico del Estado de Chiapas, Centro Universitario de Información y Documentación-UNICACH, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, Rollo 28, 2ª. Serie, documento incompleto, f. 2. Real provisión ordenando la conservación de caminos y puentes en la Jurisdicción de Chiapa y Soconusco, 1572. En Esponda Jimeno, V. M. (2004). De Ciudad de México a Ciudad Real de Chiapas, 1737-1740: derrotero, parajes y circunstancias. Anuario 2004 (CESMECA), 383-389. p. 384.

²⁰³ También conocido como capiscol, es el título dado al maestro cantor de una catedral.

²⁰⁴ Hoy San Cristóbal de Las Casas.

donde pasó, así como otros elementos de interés como el clima o los diferentes ríos que tuvo que atravesar o rodear.²⁰⁵

Dada la amplitud de la descripción he decidido anexar la siguiente tabla, para favorecer al lector la comprensión de la ruta, distancia en leguas y una breve descripción general tomada del documento mencionado.

Tabla 2.- Recorrido del chantre Manuel Mioño, de la ciudad de México a la Ciudad Real de Chiapa.

Nombre de villas, pueblos, estancias, haciendas, ventas o despoblados	Distancia recorrida en leguas	Descripción
De México a San Antonio de los Cues	70	Tierra llana, tratable para carretas pero desde San Antonio era preciso seguir a caballo o mula, por lo malo de los caminos.
Quiotepec	5	No hay precipicios pero sí un “vado muy peligroso y rápido su corriente”.
Cuicatlán	4	Cuenta con un camino muy angosto donde. Se describe que “el indio <i>Aycán</i> o práctico que siempre se lleva, vaya retirado a distancia competente silbando, que es seña para que los viandantes no se encuentren unos subiéndola y otros bajándola y se hallen atribulados en aquel estrecho por no poder dar vuelta las mulas”.
Don Domingullo	5	Camino muy pedregoso, con un vado peligroso.
Acatlahuaca	5	Donde “se va a comer”.
Ayacatlán	2	Hay que pasar el río llamado Las Vueltas, “por tener que rodearlo como 40 ocasiones”.
San Juan del Rey	5	Cuesta con muchos precipicios.
Oaxaca	6	Jornada de tierra llana.

²⁰⁵ Testimonio de Instrumentos que tocan al licenciado don Manuel de Mioño y Ortiz, Chantre dignidad de la Santa Iglesia Catedral de Ciudad de Chiapa, Reyno de Guatemala y se compone de 57 fojas útiles (1756). En Esponda, De Ciudad de México a Ciudad Real de Chiapas, pp. 386-388.

Tlacolula	6	Jornada de tierra llana.
San Leonisio	5	Camino barrancoso.
Totolapa	5	Camino montuoso, pedregoso y con precipicios.
San Miguelito	5	Hay que pasar 22 veces un río grande.
Agua Blanca	5	Paraje despoblado.
San Juan de la García	6	Camino montuoso y de malos pastos.
Las Vacas	5	Donde “se llega a dormir”.
Thequizistlán	7	Río grande en esta jornada.
Olalapa	4	“Camino más tratable”.
Villa de Tehuantepec	8	13 ríos caudalosos, “y el uno que tiene el medio de dicha villa es mayor que los antecedentes”.
Istaltepeque	7	Tierra llana.
Hacienda Chicapa	7	Tierra llana.
Niltepec	5	Tierra llana.
Zanatepec	6	Tierra llana.
Estancia El Chilillo	6	Estancia de hacienda. “Camino doblado que llaman a una cuesta dilatada de los Xicacos, teniendo bastantes precipicios”.
Hacienda Macuilapa	7	“Camino el más malo que hay en todo el derrotero que se va refiriendo”.
La Gineta	4	Cuesta “donde se da vista al Mar del Sur”, sumamente peligrosa por sus precipicios y por sus aires.
Sintalapa	8	Leguas desde Macuilapa. Camino llano.
Xiquipilas	3	No específica.
Ocozocoautla	7	Camino montañoso.
Tuxtla	7	Camino montañoso.
Chiapa de Indios	6	Serranía. Es necesario entrar por canoa a este pueblo.
Ciudad Real o Chiapa de los Españoles	12	“De muy mal camino por las continuas cuestas que tiene”.

Una rápida comparación entre la relación dada por fray Alonso Ponce y el chantre Manuel Mioño, nos deja ver la permanencia de muchos pueblos del tránsito, en Oaxaca. Esta comparación nos permite conocer la composición de los caminos que formaron parte de los dos caminos principales en la comunicación entre la Nueva España y la Audiencia de Guatemala: uno que iba por la sierra y otro por la costa, ambos, a partir de dos nodos importantes que fueron Antequera y la villa de Tehuantepec.

Entre los pueblos de Oaxaca que permanecían vigentes en los tiempos en que ambos documentos fueron escritos –uno en el siglo XVI y otro en el XVIII-, encontramos a los siguientes: Kues (Cues), Quiotepec, Cuicatlán, Don Dominguillo (Alpitzauac), Antequera, San Dionisio (San Leoncio), Totolapa, San Miguel, San Juan, Tequisistlán, Olalapa (tal vez Xalapa (?)), Tehuantepec, Istaltepec y Zanatepec. Dado que el segundo documento se refiere al camino que iba hacia la Ciudad Real de Chiapa, muchos pueblos mencionados en la relación de Ponce no aparecen debido a que no los recorrió por lo cual en el futuro debo poner énfasis en su comparación con algún otro documento o diario de viaje que reseñe la zona costera y así poder despejar las dudas sobre qué pueblos, estancias o parajes seguían vigentes como puntos de tránsito durante el siglo XVIII.

Estos ejemplos buscan conocer mejor los caminos, veredas y pasos naturales que fueron utilizados durante la época colonial por los viajeros, puesto que no contamos con una descripción realizada por algún arriero de la época, es muy probable que estos mismos pasajes terrestres hayan sido utilizados por los arrieros en el fletamento de bienes realizados sobre mulas.

La escasa legislación existente en torno a los caminos novohispanos durante los primeros dos siglos coloniales tuvo como consecuencia que el arreglo y mantenimiento de los derroteros correspondieran a las autoridades locales por donde pasaban, de allí que estos últimos tomaran de los pueblos de indios la fuerza de trabajo necesaria, si bien también se ha registrado la obligación de realizar las reparaciones por los hacendados que colindaban con los diversos tramos. A pesar de todo ello, las continuas quejas por el mal estado de los caminos son observables en una gran cantidad de los documentos de la época novohispana y para muestra, lo podemos ver en los dos ejemplos anteriores.

Con la creciente demanda de artículos como la plata, la grana cochinilla, el cacao y el añil durante la segunda mitad del siglo XVIII, se tomaron algunas iniciativas con el fin de reparar los derroteros más importantes, como por ejemplo el que comunicaba la ciudad de México, el puerto de Veracruz y Oaxaca, para que por ellos pudieran transportarse mayores volúmenes de productos y disminuir el costo de los fletes; sin embargo las iniciativas toparon con el problema

de la inversión necesaria para la construcción y mantenimiento de las vías. Ante esta problemática, la Real Hacienda sorteó el problema instituyendo el derecho de peaje, es decir, el cobro por el tránsito de ciertas vías.²⁰⁶

Aún nos falta mucho por descubrir y analizar en torno a la conformación y explotación de los caminos novohispanos. Paulatinamente las tinieblas en torno al papel trascendental que jugaron en la conformación del aparato económico colonial se han ido disipando, conforme los estudios han aumentado; sin embargo, resulta por demás importante comenzar a trabajar el papel que jugaron las ramificaciones secundarias, que comunicaron a las cabeceras con el entramado de caminos coloniales.

En las economías locales probablemente podamos encontrar las ventajas y/o desventajas que supusieron las vías alternas a los Caminos Reales, sobre todo si tomamos en cuenta que en muchas ocasiones éstos fueron utilizados por los arrieros y otros pasajeros para evitar los cobros de las garitas y peajes.

Asimismo, todavía queda por conocer aspectos como la itinerancia y el nomadismo que los caminos permitían cuando eran recorridos por peregrinos, mercaderes, vagabundos y hasta por los mismos arrieros, quienes solían emprender viajes largos por todo lo largo y ancho de los reinos y provincias coloniales, ya fuera desde los centros de poder o desde las zonas periféricas.

Los arrieros serán los actores clave de nuestro próximo capítulo, constituido, sobre todo, a partir de los documentos consultados en diferentes archivos del estado de Oaxaca, principalmente. Buscaré establecer un diálogo entre la descripción y el análisis de este oficio, entonces considerado como “infame”. Trataré de darle voz a aquellos trotamundos dedicados a recorrer y explotar los beneficios que el camino real del sur les permitió, a raíz de la innovación que resultó de la institución de caminos de herradura para el tránsito del ganado mular.

Partiré de los cambios y consecuencias ocasionados por la introducción de las acémilas al desplazar a los tamemes mesoamericanos, así como en el paisaje y la erosión, para después adentrarme en conocer quiénes fueron los dueños de los hatos, el repartimiento de mulas que las haciendas hicieron entre las diferentes clases sociales coloniales, el peso de la sangre en la presencia de indios y pardos en el oficio y, por último, la constitución y responsabilidades internas entre los diferentes involucrados en dicho oficio, los grupos de mancomunidad y, por supuesto, los litigios y demandas a que estuvieron sometidos por incumplimiento de contratos.

²⁰⁶ Hacia 1759 se inició el cobro de peaje en el camino a Veracruz, Xalapa y Orizaba, por decreto del virrey marqués de las Amarillas. Suárez, *De caminos, convoyes y peajes*, pp. 225-226.

Capítulo 2. De tamemes a mulas: el funcionamiento de la arriería en Oaxaca, en el siglo XVII

“La actividad del arriero es continúa, por la sencilla razón de lo que significa económicamente las utilidades de cada día de trabajo, en unión de los otros arrieros y de sus animales. No debía descansar, salvo circunstancias especiales, ni un solo día del año, por ello trabajaba inclusive domingos y todos los festivos. De allí que en muchos casos, tanto arrieros como las mulas, viajaban diariamente, y si el primero no se enfermaba ni las acémilas tampoco, trabajaban durante todo el año, y siempre con el deseo de continuar así en lo venidero”.

La arriería en Chiapas. Mulas y caballos famosos, Prudencio Moscoso.²⁰⁷

Hasta las primeras dos décadas del siglo XVI, el paisaje mesoamericano fue explorado, recorrido y explotado por los caminantes y por los tamemes, aquellos hombres que cargaban en sus espaldas diversos productos apreciados tanto por las elites gobernantes como por la gente del común. Dominando el oficio del transporte, los pochtecas y sus tamemes sentaron las bases de los caminos prehispánicos que funcionaron antes de la conquista española, algunos de los cuales se mantuvieron vigentes durante la época colonial, y presentes, incluso, en ciertos tramos, al día de hoy. En el capítulo anterior presentaba la raíz histórica de uno de estos caminos: el camino real del sur de Oaxaca.

Sin embargo, con la conquista, numerosos cambios acaecieron en las tierras americanas, uno de los cuales fue la introducción de la ganadería mayor y menor, que cambió el paisaje, las relaciones entre los pueblos y el tráfico de mercancías. Aunque el efecto de la ganadería ha sido estudiado desde distintas categorías de análisis, quiero centrar el contenido del presente capítulo en el proceso que se desarrolló en torno a la introducción de la ganadería mular.

Las mulas se convirtieron prontamente en objeto de interés de los conquistadores pues estos animales lograron adaptarse rápidamente al entorno geográfico americano y, por

²⁰⁷ Moscoso Pastrana, P. (1988). *La arriería en Chiapas: mulas y caballos famosos*. Chiapas: Instituto Chiapaneco de Cultura.

consiguiente, a los caminos que la allanaban. Otra de las características que fortaleció en interés por estos animales fue la ventaja económica que suponía su facilidad para adaptarse al escaso forraje americano como el maíz y el nopal, este último, sobre todo, utilizado en las zonas áridas donde los periodos de sequías podían ser prolongados; la cebada, el trigo, la alfalfa, la avena y otras especies más que fueron introducidas en América, presentaron, al principio, algunos problemas de adaptación relacionados principalmente con la cuestión estacional y, en específico, el frío invernal.²⁰⁸

La crianza de mulas no fue tarea sencilla, pues para la reproducción era necesario criar yeguas y asnos, pues de la unión de estas dos especies derivaba el nacimiento de las hembras híbridas, las cuales fueron más apreciadas que los machos o mulos –mezclas de un caballo y una burra-, ya que se consideraba que eran más resistentes. Generalmente la crianza de estos animales se hacía de forma paralela al de los caballos y vacunos.²⁰⁹

La explotación de este animal supuso todo un complejo entramado que se estableció a partir de tres actividades principales: crianza, venta y uso para el transporte. Cada una de estas áreas requirió mano de obra que se especializó, a partir de oficios “con diferentes aprendizajes y categorías al interior de cada uno de ellos”.²¹⁰ Para este capítulo, me interesa retomar la explotación de las mulas en la actividad relacionada con el transporte, alrededor de la cual se desarrolló el oficio de la arriería.

La arriería es uno de los oficios más antiguos practicados en el Viejo Mundo, pues fue gracias al desarrollo del transporte que las redes de comunicación dotaron a diversos pueblos, villas y ciudades, de un importante crecimiento económico. Como ya se refería en el capítulo anterior, para el desarrollo de las relaciones entre grupos humanos, los caminos jugaron un papel trascendental pues funcionaron como vértebras de comunicación que relacionaron centros comerciales y lugares apartados. Sin embargo, poco habrían sido útiles los caminos sin los medios de transporte que los recorrieran, en este sentido, fue necesario la crianza de animales que

²⁰⁸ Suárez Argüello, C. E. (1997). Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 47; Anaya-Pérez, M. A. & Bautista-Zane, R. (2008). El nopal forrajero en México: del siglo XVI al siglo XX. *Agricultura, sociedad y desarrollo*, 5(2), 167-183; Maroto Borrego, J. V. (1992). Las repercusiones del “descubrimiento” de América en la agricultura mundial. *Agricultura: revista agropecuario y ganadera*, 725, 1044-1051.

²⁰⁹ Mijares Ramírez, I. (2009). La mula en la vida cotidiana del siglo XVI. En Janet Long Towel y Amalia Attolini Lecón (Coordinadoras), *Caminos y mercados de México* (pp. 291-310). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Nacional de Antropología e Historia. p. 295.

²¹⁰ Lacoste, P. (2005). Carretas y transporte terrestre bioceánico: la ruta Buenos Aires-Mendoza en el siglo XVIII. *Estudios Ibero-Americanos*, 31(1), 7-34

podrían ser explotados como medios de transporte, destacando el ganado vacuno, caballar y mular.

Conquistadas las tierras del Nuevo Mundo, fue patente la necesidad de trasladar las especies de ganado que ya se explotaban en Europa pues las nuevas tierras carecían de ellos. Hasta entonces el sistema de transporte mesoamericano, como ya se apuntó antes, se había basado en la tracción humana que, después de las crisis demográficas del siglo XVI, poco a poco cayó en decadencia, dificultando el desarrollo económico de la colonia.

Arrieros, mulas y caminos, fue el conjunto que definió la “revolución del transporte” de las colonias hispanas en el Nuevo Mundo. A través de la concatenación del grupo arriero, los animales y las vías, el desarrollo económico del virreinato novohispano alcanzó importantes beneficios en los tres siglos que duró la vida colonial.

Aunque es cierto que hoy en día, el transporte mular ha sido superado por las innovaciones tecnológicas como los automóviles, el tren y el avión, solo por mencionar algunos ejemplos, no cabe duda que por muchos siglos estos animales fueron la novedad en el transporte y comunicación. Actualmente, la pérdida sistemática del interés de su crianza ha llevado a estos híbridos a estar al borde de la extinción en muchos lugares donde antes abundaban.

Si hiciéramos un ejercicio práctico andando en los pueblos y ciudades de México, veríamos que cada vez son menos los ejemplares de este animal, sin hablar ya de lugares donde su presencia ha desaparecido por completo. En los pueblos, poco a poco la crianza de acémilas ha ido perdiendo terreno vertiginosamente ante el inminente incremento del uso de vehículos de motor, bicicletas y motocicletas en las zonas donde antes fueron utilizadas para el transporte, la agricultura y la tracción.

La pérdida continúa de la importancia del oficio del arriero y de las mulas también se refleja en la decadencia actual de ventas y posadas donde se alojaban arrieros y viajeros, durante su travesía. Estos lugares fueron centros de descanso marcados en los itinerarios de viaje de muchos pueblos, a lo largo de los siglos. Conforme su decadencia, las ventas y las posadas se vuelven meros vestigios que rememoran un pasado de auge y bonanza, cuando no pueden adaptarse a las necesidades económicas de los nuevos tiempos.²¹¹

A continuación presentaré un recorrido por el oficio de la arriería en la Nueva España, y en específico en Oaxaca. Partiré de la introducción del ganado mayor y menor en las tierras americanas, principalmente de vacunos, equinos, ovinos y mulares, cuyo crecimiento tuvo

²¹¹ Oliver Rosario, O. (2016). Ventas y posadas. Una tipología arquitectónica en peligro de extinción. Congreso Contart. La convención de la Edificación. Granada: Consejo General de la Arquitectura Técnica de España. pp. 337-346.

importantes repercusiones tanto en lo económico como en lo ecológico, sobre todo, en los cambios presentados en los paisajes a raíz de la modificación del ecosistema con la introducción de especies cultivadas y de ganado.

Con el crecimiento desmesurado del ganado mayor y menor, durante los siglos XVI y XVII en Nueva España, como lo han señalado una serie de estudios, los pueblos serían los más afectados, por los destrozos que el ganado ocasionaba en sus tierras de cultivo, así como por la erosión que el pastoreo libre causaba en los ecosistemas.²¹² Ante la problemática, el gobierno colonial ajustó medidas para prevenir estas complicaciones, una de las cuales fue la concesión de tierras para estancias de ganado que se otorgaban mediante mercedes reales. Estas concesiones darían lugar, con el tiempo, al establecimiento de las haciendas ganaderas en la Nueva España, entre la segunda mitad del siglo XVI y el XVII.

Otro problema que la Corona debió de legislar fue el de la usurpación de tierras. Durante el siglo XVII la regularización de la tenencia de la tierra en Nueva España se realizó a partir de composiciones, en las cuales se solicitaba un pago simbólico por ellas. Con la adquisición de los títulos, creció el número de espacios invadidos, algunos de los cuales tenían venas hídricas que alimentaban ríos y arroyos cercanos a los pueblos de indios. Con las composiciones, los pueblos de indios prontamente temieron por sus tierras ante la proliferación de haciendas y estancias de ganado.

Durante el siglo XVII, en las haciendas la crianza de las acémilas tendría un importante despunte, a partir del crecimiento del número de ejemplares mulares los hacendados obtuvieron beneficios económicos, que, en gran medida, fueron posibles por los repartimientos y venta de animales en los pueblos de indios y en las ferias. A pesar de que los repartimientos eran ventas forzosas, la adquisición de las mulas tuvo un impacto positivo entre los pueblos, que prontamente asimilaron su uso y explotación en el área del transporte.

Como oficio, los arrieros formaron grupos compactos jerarquizados compuestos por los dueños de las recuas, los mayordomos, los hatajadores y los arrieros propiamente dichos. Podemos conocer parte de la estructura de trabajo y responsabilidades que cada uno de los elementos humanos desempeñaban en el grupo arriero, sobre todo al conocer y analizar el quehacer referente al cuidado de los animales y de la participación de las actividades económicas externas a las del transporte, tema que trataremos más adelante.

²¹² Melville, E. (1999). Plaga de ovejas. Consecuencias ambientales de la Conquista de México. México: Fondo de Cultura Económica.

Entre los trabajadores arrieros hubo una gran amalgama de indios y castas que participaron en el negocio del transporte, tan solo en el caso de Oaxaca, gracias a la información proveniente de los documentos de archivo encontrados he podido establecer la participación de indios, mestizos y pardos. Estos últimos, no solo fueron trabajadores, sino también dueños de recuas, que usualmente movilizaban personalmente.

A partir del análisis de los conceptos de “limpieza de sangre” y el color de la piel de los componentes del oficio, trataré de establecer la relación que se atribuyó a la arriería como un oficio “vil”, en el que el principal grupo estigmatizado era el de los descendientes de los esclavos africanos. En este mismo apartado también expondré la forma en la cual el oficio de arriero se presentó como una buena alternativa para que aquéllos pudieran desarrollarse económicamente dentro de la sociedad de la Nueva España en el siglo XVII.

2.1 La arriería en la Nueva España: una perspectiva histórica

La empresa de colonización en Nueva España debió ajustarse a las necesidades locales inmediatas, una de las cuales sirvió como piedra angular del desarrollo económico: el transporte. Como ya se ha dicho, hasta entonces esta actividad había estado a cargo de los tamemes mesoamericanos, organizados y dirigidos por los comerciantes o pochtecas, los cuales permanecieron activos en los años posteriores a la conquista, aunque cabe aclarar que experimentaron una reorganización para poder acomodarse al nuevo panorama económico, social y comercial, al introducirse las mulas como animales de carga, y el oficio de la arriería como una alternativa en el sistema de transporte.

De hecho, en los primeros años de la dominación española, el predominio de los tamemes, conocedores de la tierra y del sistema de distribución continuó sin cambios por todos los rincones, en parte por la escasez de animales de carga.

Sin embargo, la demanda en torno al sistema del transporte rebasó el límite del servicio de traslado a pie, para esta situación mucho tuvo que ver la dramática crisis demográfica durante el siglo XVI y la consecuente pérdida de cargadores,²¹³ así como el movimiento de la población indígena para trabajar en las estancias de ganado o en las minas. Los conquistadores comprendieron que era necesario introducir bestias de carga en esas tierras donde no existía un animal autóctono que pudiera realizar la tarea, con excepción de la humana -a diferencia del Perú donde esta problemática fue subsanada con la explotación de las llamas-.²¹⁴

²¹³ Borah, W. (1975). El siglo de la depresión en Nueva España. México: SepSetentas.

²¹⁴ Por ejemplo, en el sur del continente americano, el azogue extraído de las fundiciones de Chacaltacana y Sacsamarca en el reino de Perú, era transportado a lomos de llamas, propiedad de los mineros, a

Aquí valdría preguntarse, ¿En que radicó la urgencia de mejorar el sistema de transporte novohispano, no sólo durante el siglo XVI sino también en los posteriores? Para Ángel Palerm primero debemos entender el fenómeno histórico que significó la incorporación de las colonias hispanas, y en específico la de Nueva España, a la vida económica del mundo euro occidental y, sobre todo, el peso económico que tuvo la necesidad de surtir ciertos productos novohispanos que alcanzaron un nicho en el mercado europeo.

De hecho, parece existir cierto consenso respecto a que desde el siglo XVI hasta mediados del XIX, la articulación económica de México, tanto colonial como independiente, se basó principalmente en la producción y exportación de la plata, seguido por la grana cochinilla y de otros productos de importancia como los cueros, el cacao, el azúcar y el algodón, entre otros, que eran distribuidos por todo el territorio novohispano y fuera de él.²¹⁵

Para García Martínez las instituciones, prácticas y legislación novohispanas buscaron mantener la dependencia de las colonias con la metrópoli mientras que, a la vez, intentaron hacer que la Nueva España funcionara como “un país gobernable en la medida de lo posible”.²¹⁶ Para ello, tomaron como eje rector a la ciudad de México, a partir de donde los caminos fueron comunicando otras zonas de interés económico como los puertos de Veracruz y Acapulco, en el Golfo y el Pacífico respectivamente; las zonas mineras del norte, y las especializadas en productos de exportación como la grana y el cacao en el sur, provenientes de Oaxaca, Tabasco y Chiapas.

Con el crecimiento económico experimentado en la segunda mitad del siglo XVI, fue necesario ajustar la organización del transporte al servicio del comercio, pues a través del intercambio económico se tejieron vínculos entre los distintos grupos sociales que coexistieron en las tierras conquistadas.²¹⁷ La incorporación y formalización de rutas nuevas para el tráfico comercial, funcionó acorde a los intereses comerciales de los españoles, quienes poco a poco

Huancavelica que funcionaba como un almacén o Caja Real. Desde Huancavelica, el azogue era movilizado continuamente para satisfacer las necesidades de las minas de Potosí, Poco y Oruro. Orche, E. & Amaré, M. P. (2015). Transporte de mercurio desde Huancavelica a Potosí en el Perú colonial. *De Re Metallica*, 25, 53-74. pp. 53; 57.

²¹⁵ Palerm, Á. (2008). La formación colonial mexicana y el primer sistema económico mundial. En Ángel Palerm, *Antropología y marxismo* (pp. 149-196) México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Iberoamericana. pp. 150-157.

²¹⁶ García Martínez, B. (2014). Ideas y leyes sobre poblamiento en el México colonial: la acción del gobierno. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 115-140). México: El Colegio de México. p. 15.

²¹⁷ Suárez Argüello, C. E. (1992). Los arrieros novohispanos. En Gloria Artís, Brígida von Mentz, *et-al*, *Trabajo y sociedad en la historia de México, siglos XVI-XVIII* (pp. 77-139). México: Ediciones de la Casa Chata, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p.77.

fueron expandiendo las redes de intercambio, en la medida en que otros territorios americanos se incorporaron al control colonial, sobre todo, después de las empresas de exploración llevadas a cabo en el norte y sur de México durante todo el siglo XVI.

Durante este mismo siglo (XVI), también fueron introducidos los carros de dos ruedas jalados por ganado vacuno, que no llegaron a desplazar a las mulas como las preferidas en el transporte pues el mantenimiento de los caminos adecuados para los carros y vacunos resultaba oneroso para los gobiernos. En la historia del transporte de América, los carreteros también fueron conocidos como “troperos”, sobre todo en el sur del continente, en Argentina y Uruguay principalmente; este término se utilizó para denominar “al conductor de tropas o carretas o de ganado”, así mismo, “carretero” también hacía referencia a aquel “que hace carros y carretas”, además de ser quien guía las caballerizas o los bueyes que tiran estos vehículos.²¹⁸

Por más de 300 años, desde la conquista en el siglo XVI, hasta la expansión del ferrocarril a partir de la segunda mitad del siglo XIX, tanto las mulas como las carretas, fueron los transportes esenciales del comercio local, regional e interregional, que también funcionaron como complementos del transporte marítimo que enlazaba los mercados del virreinato con los puertos de ultramar.²¹⁹

Si hablamos propiamente de la estructura económica de aquellos tiempos, podemos observar que existieron ejes geográficos básicos desde los cuales se trazó la comunicación novohispana, la ciudad de México fue el eje central desde donde se prolongaban los brazos a Veracruz, que dominaba la comunicación marítima por el Golfo de México, y también a Acapulco, que dominaba el Océano Pacífico. De México, también se extendía otro eje que enlazaba las costas oaxaqueñas, hasta Centroamérica (con sus puertos y territorios fronterizos de la Audiencia de Guatemala).

La apertura de la ruta México-Veracruz fue importante en la medida en que era la puerta a la comunicación con España. Al puerto veracruzano llegaban los productos peninsulares a través de la Carrera de Indias, y a su regreso, los navíos iban cargados de productos como la plata del norte de Nueva España, el cacao, la cochinilla y el añil, que fueron movilizados durante los siglos XVI y XVII, a través del camino real que comunicaba Oaxaca y Guatemala a través

²¹⁸ Lacoste, *Carretas y transporte terrestre bioceánico*, pp.7-8; 13.

²¹⁹ En Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX*.

del “camino nuevo” que atravesaba la Sierra Madre pasando por Orizaba hasta llegar al puerto de Nueva Veracruz, ubicado en las Ventas de Buitrón.²²⁰

Desde su legalización en 1599, el puerto de Nueva Veracruz se privilegió del monopolio marítimo legal que le dotó la Carrera de Indias, al ser la entrada exclusiva de los productos provenientes de Europa, el Caribe y África, convirtiéndose en el almacén general de las mercaderías españolas y europeas, así como de productos del virreinato.²²¹

En el caso del Mar del Sur, la articulación económica giró en torno al comercio con la Nao de China, en específico, fue importante el desarrollo que tuvo la incorporación de la plata de la Nueva España y del Perú en el intercambio de bienes asiáticos que se llevaba a cabo en la feria de Acapulco, tema que veremos en el capítulo siguiente.

Sin embargo, vale decir que en lo que refiere al comercio marítimo del Mar del Sur, los puertos oaxaqueños, de Tehuantepec y Huatulco, tendrían parte activa del quehacer económico hasta que el establecimiento de la ruta de Acapulco –cuya fase de auge económico se sitúa entre 1580 a 1620-; las restricciones de la Corona al tráfico mercantil marítimo en 1631 y la piratería, mermaron su valía ocasionando su decadencia y, en algunos casos, su abandono.²²²

En este escenario el transporte terrestre jugó un papel trascendental en el flujo económico del siglo XVII, permitiendo la incorporación de las áreas de producción especializada del sur al mercado mundial, a pesar de los problemas y las restricciones de la Corona.²²³ En este contexto, la introducción y consolidación de la arriería en la Nueva España, estuvo sujeto a numerosos cambios que tuvieron como fin agilizar y dotar de mecanismos de control y seguridad tanto a la producción de las bestias como al de los fletes de bienes y servicios.²²⁴

Por sí mismo el transporte mular, principal vehículo usado en la arriería, no generó una documentación y es por ello que su estudio resulta difícil y hasta engorroso, pues para su rastreo es necesario vincular el quehacer del oficio con algún producto de relevancia. Ha sido a través

²²⁰ Calderón Quijano, J. A. (1971). Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz. *Estudios de Historia Novohispana*, 4(04), 1-101. p. 20; Rees, P. (1976). Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910. México: SepSetentas. pp. 28-29.

²²¹ García de León, A. (2003). Sobre los orígenes comerciales del Consulado de Veracruz: comercio libre y mercado interno a fines del siglo XVIII (1778-1795). En Hausberger Bernd y Antonio Ibarra (Editores), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX* (pp. 131-143). México: Iberoamericana-Vervuert-Instituto Mora. pp. 131-132.

²²² Bonalian, M. (2017). Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico. En Jaime Olveda (Coordinador), *Relaciones Intercoloniales. Nueva España y Filipinas* (pp. 127-146). Jalisco: El Colegio de Jalisco. p. 142.

²²³ Como el de la grana cochinilla de Oaxaca o el del cacao del Soconusco.

²²⁴ Suárez Argüello, C. E. (2000). Fuentes para el estudio del transporte novohispano durante la segunda mitad del siglo XVIII. *América Latina en la Historia Económica*, 7(13/14), 179-187. p. 179.

de la investigación de productos como el tabaco, que se ha podido visualizar y establecer la manera en que este servicio se comportaba en la circulación mercantil dentro del territorio novohispano.²²⁵

Oaxaca no fue la excepción, antes bien la presencia de los arrieros en los documentos coloniales se relaciona con la movilización de ciertos bienes a distintos lugares, tanto del Altiplano Central, como de Centroamérica. Este capítulo servirá para introducir al lector en el desarrollo histórico de este oficio, es decir, desde su implantación y asimilación en la Nueva España, pasando por el establecimiento de la ganadería para crianza de los animales necesarios para ejercerlo, los dueños de los hatajos, la jerarquía interna de los trabajos en los hatos y la participación de los indios y las castas en este interesante oficio.

No debe quedar de lado tampoco la descripción de las innovaciones que los arrieros emprendieron para sortear la falta de liquidez o para acrecentar sus hatos, como por ejemplo las compañías de mancomunidad, que luego explicaré. Por último, presentaré un caso detallado de como las justicias ejercían control entre las partes involucradas en robos y demandas, ocurridos entre arrieros y mercaderes de las ciudades de Antequera y Santiago de Guatemala.

2.1.1 Introducción del ganado: la llegada de las mulas a la Nueva España

Muy conocido es que el ganado que hoy día forma parte de la vida cotidiana de muchos pueblos y rancherías de México, como el ovino, bovino, porcino y equino, no son especies autóctonas, sino introducidas por los españoles poco tiempo después de consumarse la conquista. Más de 500 años después, estos animales se han convertido en parte sustancial del quehacer cotidiano del mexicano, pues ya sea desde su uso en transportes, en la agricultura o las carnes para consumo humano, su presencia se encuentra intrínsecamente arraigada a la vida nacional.

Durante el siglo XVI, la ganadería mayor y menor proliferó notablemente en las tierras americanas, lo cual se debió, en gran medida, a la existencia de grandes extensiones de pastos vírgenes que había en los territorios del Nuevo Mundo. Tal fue el impacto de la introducción ganadera, que sus consecuencias pueden observarse desde el ámbito económico hasta el ecológico. La multiplicación acelerada del ganado durante el siglo XVI, se ha considerado uno de los fenómenos biológicos más asombrosos en el Nuevo Mundo, de hecho, de este suceso numerosos investigadores han retomado como referencia constante la descripción del fiscal Cristóbal de Benavente al Rey y la Audiencia de México, que en 1544 refería que en la Nueva

²²⁵ Suárez, Fuentes para el estudio del transporte novohispano, p. 183.

España, “los ganados de todo género y especies hay en abundancia y multiplican mucho, casi dos veces en quince meses”.²²⁶

Este crecimiento del ganado mayor y menor llegó a ser un gran problema, pues con la expansión ganadera se acrecentó la necesidad de espacios y productos para su alimentación, lo mismo que las quejas de los pueblos de indios por los destrozos que ocasionaban en sus milpas y fuentes de agua. Bernardo García Martínez, al analizar la problemática de la ganadería en la cuenca del río Lerma describe que la situación fue contradictoria, ya que aquí “no había invasión de la ganadería sobre la agricultura, sino de la agricultura sobre la ganadería”, de manera que, adentrándose en el estudio ambiental colonial novohispano, apunta que es necesario analizar las generalizaciones y afirmaciones en torno a las consecuencias ambientales referente a la expansión del ganado y a la deforestación, pues cada espacio mantuvo sus peculiaridades ante tal fenómeno.²²⁷

Los españoles no solo trajeron consigo animales y vegetales, sino también enfermedades, tanto en sus cuerpos, como en los objetos y animales, en especial las ratas que viajaban en los almacenes de los barcos. Las enfermedades causaron crisis higiénicas que afectaron la demografía del virreinato desde el siglo XVI. Así mismo, con los hispanos también llegaron caballos, perros, gatos, pollos, cerdos, ovejas y cabras; plantas como el trigo, la cebada y la cizaña, cuyas semillas viajaron adheridos en los cabellos humanos, pelajes de animales y en las semillas transportadas en los navíos.²²⁸

Ahora bien, el caso de los ovinos es particular pues estos resultaron ser agentes especialmente dañinos con los renuevos de las plantas que comían y esto impactó sobre los suelos donde pastaban, generando una rápida erosión. La historiadora Elinor Melville describió que en el caso de la región del valle del Mezquital (actualmente en los estados de Hidalgo y México), el impacto ambiental del ganado ovino durante los primeros años de la Nueva España, cambió drásticamente el paisaje de áreas que en los relatos coloniales son descritos como

²²⁶ Chevalier, F. (1976). La formación de los latifundios en México. Tierra y sociedad en los siglos XVI y XVII. México: Fondo de Cultura Económica. p. 126; Paso y Troncoso, F. de (Recopilador). (1939). Epistolario de Nueva España, 1505-1818. 16 volúmenes. México: Antigua Librería Robredo de José Porrúa e Hijos. Tomo 4, f. 96.

²²⁷ Para más información véase García Martínez, B. (2014). Fronteras prehispánicas y ocupación de la tierra: un elemento básico para el análisis de la historia ambiental de México a partir de la época colonial. En Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México (pp. 41-58). México: El Colegio de México. pp. 42-43.

²²⁸ Melville, E. (1999). Plaga de ovejas. Consecuencias ambientales de la Conquista de México. México: Fondo de Cultura Económica. p. 15.

excepcionalmente productivos por su abundante flora y fauna, para convertirse en zonas áridas y secas en la actualidad.

En su investigación, Melville analiza cómo el medio físico se vuelve el objeto de estudio, pues a través de la interacción entre la bibliografía biológica, la ecología de pastizales y las relaciones entre el agua y el suelo, es posible elucidar los cambios ocasionados por la llegada de animales de pastoreo a un ecosistema que nunca antes había experimentado tal cambio:

“Así, me aventuro a proponer que los recursos naturales no fueron un mero límite pasivo que se impuso a las primeras decisiones de los conquistadores, sino una variable activa en el proceso del cambio social.”²²⁹

Bernardo García Martínez, sugiere que la introducción del ganado en México fue un proceso pionero que se apoyó en la experiencia ocurrida previamente en otros lugares, particularmente en La Española y en Cuba por ejemplo, donde la cría de cerdos tuvo un gran auge, además de otro tipo de ganado como las mulas y los caballos, de hecho, la crianza de estos últimos cuadrúpedos traídos del Viejo Mundo, fue la más importante no solo de las Antillas sino de toda América pues desde estas islas se enviaron ejemplares de equinos a diferentes partes del continente durante la primera mitad del siglo XVI.

En lo que se refiere a Nueva España, fue difícil para los españoles adaptarse a la dieta indígena que solo podía ofrecerles carnes como las del pavo americano y el “perrillo cebado”, de manera que, acostumbrados a la carne de puerco, carnero y vaca, los conquistadores fijaron su interés en su introducción, cría y comercialización para proveerlos de carne y otros productos derivados.²³⁰

La introducción de animales no estuvo determinado únicamente por la necesidad alimenticia, sino en otras necesidades, como las que brindaron los caballos, por ser recursos útiles en la guerra, muy estimados en el Viejo Mundo. El interés por los equinos se mostró en las leyes españolas, que regularon tanto su reproducción como la forma en la cual se les debían tratar. Durante la conquista, los altos costos que alcanzaron estos animales se debieron al limitado número de ejemplares, así como al adiestramiento que los equinos requerían, pues para ser caballos de guerra se les disciplinaba militarmente por varios años.²³¹ No sería sino hasta que

²²⁹ Melville, Plaga de ovejas. Consecuencias ambientales de la Conquista de México, p. 12.

²³⁰ Matesanz, J. (1965). Introducción de la ganadería en Nueva España, 1521-1535. *Historia Mexicana*, 14 (4), 533-566. p. 535.

²³¹ Hacia 1805 las leyes españolas estipulaban que los caballos podían ser vestidos con telas y brocados de oro ya que estos animales aportaban honor. *Novísima Recopilación de las leyes de España*. (1805). Madrid: Julián Viana Razalao Impresor. Tomo 3, Libro 6, Título 13; Botero Páez, S. (2006). Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia. *Boletín de Antropología*, 20 (37), 265-287. pp. 271-273.

las guerras amainaron en la Nueva España cuando se inició un verdadero proceso de explotación pecuaria que, sin embargo, no fue aprovechado de la misma manera por la sociedad en general, pues durante la primera mitad del siglo XVI, los peninsulares gozaron del privilegio exclusivo para criar caballos y mulas, que no estaba permitida a los nativos.²³²

En este sentido, la Corona dictó algunas cédulas que buscaban suprimir la venta, cría o posesión de caballos, yeguas y mulas a los indígenas, entre éstas las de 1529 y 1531, a causa:

“del inconveniente, que de esto podría suceder en hacerse los indios diestros de andar a caballo, so pena de muerte y perdimiento de bienes: y así mismo proveeréis, que no haya mulas, porque todos tengan caballos y ternéis cuidado, que así se cumpla, y lo mismo preveréis en las armas por la vía y forma, que a vos pareciere”²³³

Sobre el ganado caballar, estudios como los de François Chevalier, Bernardo García Martínez y José A. Matesanz, sugieren que su crianza destacó en la isla de Cuba durante el siglo XVI. Cuando los territorios de Nueva España fueron descubiertos y la expansión tomó fuerza, los conquistadores comenzaron a solicitar caballos, pero los criadores de Cuba restringieron su venta arguyendo su alto costo y mortandad durante el viaje. La realidad era que en las Antillas se había establecido un monopolio de la reproducción y venta de los equinos, que incluso integró el sistema de trueque a cambio de esclavos.²³⁴

Un ejemplo de este tipo de adquisición, en el caso de ganado mayor, por esclavos lo encontramos en la zona del Pánuco, gobernado por Nuño de Guzmán, quién hacia 1527 comenzó a poblarla de ganado antillano, mediante el intercambio de esclavos. Se estima que 5,681 esclavos indígenas fueron sacados de la región entre 1527 y 1532, los cuales fueron intercambiados por “alrededor de 130 cabezas de ganado mayor [...] este pie de cría aportaría las bases de un ható que, según cifras de Simpson, alcanzaría las 176,000 cabezas para 1620”²³⁵

²³² García Martínez, B. (2014). Los primeros pasos del ganado en México. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 225-256). México: El Colegio de México. p. 226.

²³³ García Castro, R. (Coordinador y editor). (2013). *Suma de visitas de pueblos de la Nueva España, 1548-1550*. México: Universidad Autónoma del Estado de México, El Colegio Mexiquense A. C. ff. 23; 42.

²³⁴ Hacia 1525 se pagaba por un caballo “ensillado” y “enfrenado”, 150 pesos de oro, este costo no bajó sino hasta 1540, cuando inició el proceso de multiplicación de ganados en Nueva España. Matesanz, *La ganadería en Nueva España*, pp. 540-541; “No es de extrañar que se hubiera establecido en las Antillas el trueque semilegal de indios esclavos a cambio de piezas de ganado”. García, *Los primeros pasos del ganado en México*, pp. 231-232; Chevalier, *La formación de los latifundios en México*, p. 117.

²³⁵ Aguilar-Robledo, M. (1998). *Ganadería, tenencia de la tierra e impacto ambiental en una región fronteriza de la Nueva España: la jurisdicción de la villa de Santiago de los Valles de Oxitipia, 1527-1921*. *Estudios Geográficos*, 59 (230), 5-34. pp. 9-10.

Los altísimos costos que llegaron a alcanzar los caballos originaron que hubiera muy pocos ejemplares en Nueva España en la primera mitad del siglo XVI, insuficientes, incluso, para las necesidades militares, por no hablar de las del transporte, tanto en el proceso de conquista, las posteriores exploraciones y el desarrollo económico novohispano. Es por ello, que durante este siglo los caballos llegaron a ser tan apreciados que su suministro tuvo que ser regulado por la Corona en 1526, a través de una cédula real que permitía el libre tránsito de cuadrúpedos a la Nueva España desde la isla de Cuba.²³⁶

Gran parte del porqué de los altos precios que alcanzaron los caballos tenía que ver con lo difícil e incierto que resultaba su transporte y, sobre todo, su adaptación a un nuevo lugar.²³⁷ Los caballos no solo llegaron a ser tan valiosos por su capacidad de movilidad sino también como elemento de prestigio simbólico en la hidalguía de los españoles o bien en las creencias “idólatras” de los pueblos nativos, en las cuales el caballo fue considerado como un poderos nahual o “alma animal”.²³⁸

Para José Miranda, apenas unos cuantos lustros después de consumada la conquista, la ganadería se extendió tan rápidamente que “invadía todo, asolando las tierras y los pueblos de los indígenas”. Aunque es cierto que hasta mediados del siglo XVI esta actividad estuvo reservada a los españoles, en 1551, por disposición real, se ordenó que no se les prohibiera a los naturales la cría de ganados mayor y menor. En 1597 se les concedió licencia para que pudieran poseer bestias de carga, siempre y cuando su propiedad no rebasara los seis animales, a pesar de lo cual existieron casos excepcionales entre los caciques de los pueblos, donde algunos tuvieron grandes estancias de ganado mayor.²³⁹

Gisela Von Woobeser, describe que la ganadería vacuna y caballar fue ampliamente practicada por los españoles, quienes al poco tiempo se convirtieron en dueños de grandes hatos, que pastaban libremente sobre toda la extensión de las tierras conquistadas. Esta situación era posible ya que según la costumbre española, se consideraba que los pastos, incluidos los baldíos, eran de uso común.²⁴⁰

²³⁶ García, Los primeros pasos del ganado en México, p. 231.

²³⁷ García, Los primeros pasos del ganado en México, pp. 225-226.

²³⁸ Remesal, A. de. (1988). Historia general de las indias occidentales y particular de la gobernación de Chiapa y Guatemala. Tomo 1. México: Editorial Porrúa. p. 472.

²³⁹ Miranda, J. (1958). Orígenes de la ganadería indígena en la Mixteca. En Miscellanea Paul Rivet Octogenario Dicata, XXXI Congreso Internacional de Americanistas. Vol. 1 (pp. 787-796). México: Universidad Autónoma de México. pp. 787-789.

²⁴⁰ Wobeser, G. von. (2019). La formación de la hacienda en la época colonial: el uso de la tierra y el agua. México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. p. 27.

Podemos encontrar un antecedente sobre el uso común de los pastos en las Siete Partidas de Alfonso X (1221-1284 d. C.), obra considerada como uno de los más grandes antecedentes del ordenamiento jurídico del reino de Castilla, además de un importante legado en la historia del Derecho, pues se constituye como el cuerpo jurídico más longevo, en términos de vigencia, de Hispanoamérica (por lo menos hasta el siglo XIX). Para el filólogo medievalista Jesús D. Rodríguez-Velasco la funcionalidad de las Partidas, como instrumento jurídico y político, estuvo determinado con su importancia como “presencia física del cuerpo real a través del cuerpo jurídico”, ante la ausencia o fragilidad del monarca.²⁴¹ La obra aborda temas tanto filosóficos y morales como de normatividad legislativa, siendo, precisamente, ésta la que me interesa destacar en el presente apartado.

Así, en la tercera partida, título 28, ley 9, se establece que se consideraban como comunes en un pueblo o villa, los caminos, los espacios donde se realizaban ferias y mercados, así como los lugares donde se reunía el concejo gobernante. También eran considerados de uso común “los arenales que están en las riberas de los ríos, y otros ejidos, y las correderas donde corren los caballos y los montes y las dehesas,²⁴² y todos los otros lugares”.²⁴³

Este mismo patrón jurídico mantuvo la Corona en la Nueva España cuando, en 1533, ordenó en una cédula real que “los montes y pastos y aguas, fuesen comunes para los españoles”, cuando diversos peninsulares se quejaron de que Hernán Cortés no permitía que el ganado pastara en las tierras que integraban los dominios del Marquesado, por ser de su propiedad.²⁴⁴

El uso común de estas tierras produjo serias consecuencias con el tiempo, pues grandes extensiones terminaron siendo acaparados por unos cuantos dado el limitado número de españoles que había en las tierras conquistadas, perjudicando directamente a los pueblos de indios, que debieron recurrir a las instancias de justicia novohispanas para proteger sus territorios. Cabe destacar que este acaparamiento de tierras fue posible por el poder político y económico que ciertos individuos ejercían en regiones determinadas.

Sobre el ganado menor, se sabe que los ovinos fueron introducidos poco después de la conquista, alrededor de 1525; las primeras estancias que el Cabildo de México concedió para su crianza datan de 1526, aunque estas concesiones no otorgaban la propiedad de la tierra sino solo

²⁴¹ Rodríguez-Velasco, J. D. (2010). La urgente presencia de Las siete partidas. *La corónica: A Journal of Medieval Hispanic Languages, Literatures, and Cultures*, 38(2), 99-135. p. 100.

²⁴² Según la Real Academia Española, una dehesa es un espacio de tierra acotado y arbolado, rico en pastos y matorrales donde se mantiene al ganado como carneros y crías de potros, por ejemplo. Además, este espacio también es aprovechado para la caza y la recolección de productos forestales como la leña.

²⁴³ López Estrada, F & López García, M. T. (Editores). (1992). *Alfonso X el sabio. Las Siete Partidas: Antología*. Madrid: Castalia.

²⁴⁴ García, Suma de visitas de pueblos de la Nueva España, f. 85.

el usufructo de ellas, por el tiempo en que el órgano colonial lo estipulara. Los ovinos no solo fueron apreciados por la carne, sino también por la lana, pues con esta materia prima se surtían los obrajes, en donde se confeccionaban paños, frazadas, sayales y picotes:

“En efecto, antes de que en 1548 el descubrimiento de las vetas de plata de Zacatecas contribuyera a rediseñar la economía colonial, a cambiar sus prioridades y a fomentar su expansión territorial, la riqueza de la Nueva España se cifraba en la cría de la seda y en la manufactura de lanas”.²⁴⁵

A pesar de que el ganado menor logró adaptarse a los climas de los espacios novohispanos, no faltaron los problemas en torno a su crianza, pues estos animales eran débiles frente a nuevos depredadores del Nuevo Mundo, como los coyotes. La cría de ganado menor entre los pueblos de indios tuvo una buena aceptación pero dado los cuidados que requerían, ya fuera por los robos o los depredadores, muchas veces los corrales se dispusieron cerca de las casas, dentro de los pueblos. El acceso a la carne de ovinos significó, para los pueblos, según Bernardo García, una “revolución alimenticia”, por el fácil acceso que se tuvo a la carne.²⁴⁶

Hacia 1537 se establecieron las Ordenanzas de Mestas por el virrey Antonio de Mendoza, convirtiéndose en la primera legislación ganadera de la Nueva España. Años después, en 1574, las Ordenanzas fueron reescritas bajo el gobierno del virrey Martín Enríquez, adicionándose nuevos artículos, para hacer un total de 83. Estas ordenanzas estuvieron orientadas a procesar los conflictos que el desmesurado crecimiento pecuario ocasionó en la colonia novohispana, abarcando temas como cercas y vallas alrededor de los pueblos de indios, los rodeos, el robo de ganado, los límites de estancias de ganado mayor y menor, entre otros.²⁴⁷

A causa de las continuas quejas que los indios ponían ante las instancias españolas, sobre todo por los agravios que los animales ocasionaban en sus milpas, fue necesario que las autoridades virreinales modificaran la noción de pasto común, otorgándose concesiones a los criadores de ganado, a través de una política de mercedes reales de caballerías para ganado mayor y menor, que fue el antecedente de la acumulación de tierras en manos de las haciendas ganaderas de la época colonial.²⁴⁸

²⁴⁵ García, Los primeros pasos del ganado en México, p. 246.

²⁴⁶ Matesanz, Introducción de la ganadería en Nueva España, pp. 537-538; García, Los primeros pasos del ganado en México, pp. 245-246.

²⁴⁷ Solano, F. de. (1991). Cedulario de tierras. Compilación. Legislación agraria colonial (1497-1820). México: Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México.

²⁴⁸ En 1530, el cabildo de la ciudad de México “autorizó a los criadores de ganado un derecho de uso sobre los pastos llamado “sitio” o “asiento”. Aunque estas concesiones no implicaban la posesión de la tierra sí garantizaban que ningún otro ganadero pudiera asentarse en la zona”. Wobeser, La formación de la hacienda en la época colonial, pp. 27-28.

Desde la primera mitad del XVI, comenzaron a surgir los problemas de invasión de siembras por el ganado, lo cual trajo consigo pleitos continuos entre los indígenas y los españoles, convirtiéndose en una de las más serias preocupaciones de las autoridades coloniales. Según Matesanz, la multiplicación de las estancias de ganado y su efecto nocivo en la agricultura nativa “desquició en gran medida la economía agrícola autosuficiente”, que hasta entonces había caracterizado la forma de vida indígena.²⁴⁹

Muchos fueron los problemas que el ganado causó en las tierras de cultivo de los pueblos de indios, por lo cual a mediados del siglo XVI, las autoridades novohispanas dispusieron la expulsión de los grandes hatos de ganado mayor de las regiones más pobladas, hacia zonas vacías en el norte o las regiones costeras, donde fueron cuidados por poblaciones principalmente de origen africano.²⁵⁰

Ahora bien, en cuanto a la introducción de las mulas, Matesanz consigna que su multiplicación fue paralela a la de los caballos.²⁵¹ La ganadería mular, como ya apunté, benefició al comercio pues proveyó el transporte necesario para la comunicación a corta y larga distancia, además de que su consolidación cambió la configuración de muchos paisajes por donde los caminos reales y de herradura sirvieron para tejer redes de comunicación entre los antiguos y nuevos asentamientos. En el caso de la Nueva España este quehacer de interrelación fue patente en los puertos y ferias de Veracruz y Acapulco, desde donde la distribución de los efectos “corría a cargo de un crecido número de hombres de humilde procedencia, cuya contribución resultaba indispensable como los órganos de circulación en esta parte del proceso mercantil”, siempre en coordinación con dichos animales.²⁵²

Su función destacó, como ya se ha apuntado, en el área del transporte, donde compartió influencia con los tamemes durante la primera mitad del siglo XVI. Las mulas representaron una mejor alternativa en el área del transporte, por su fuerza y adaptación a los caminos que surcaban lugares escabrosos, como el multicitado que comunicaba Oaxaca y Chiapas, por ejemplo.²⁵³

Hacia 1526, el Cabildo de México afirmaba que las mulas abundaban y que estos animales valían tanto o más que los caballos; tal fue su aceptación que poco a poco se prefirió criar a las acémilas por sobre los segundos, por lo que el Cabildo tuvo que ordenar que no se podía tener

²⁴⁹ Matesanz, *Introducción de la ganadería en Nueva España*, pp. 538-539.

²⁵⁰ García Martínez, B. (2014). Ríos desbordados y pastizales secos. Un recorrido de contrastes por los caminos ganaderos del siglo XVIII novohispano. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 277-362). México: El Colegio de México. p. 280.

²⁵¹ Matesanz, *Introducción de la ganadería en Nueva España*, p. 543.

²⁵² Arcila Farías, E. (1974). *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España. Tomo 1. Ideas económicas, comercio y régimen de comercio libre*. México: SEP/SETENTAS. p. 107.

²⁵³ Matesanz, *Introducción de la ganadería en Nueva España*, pp. 543-544.

o criar mulas sin compaginarlo con la producción o posesión de caballos, para evitar la desaparición de estos últimos en estas tierras.²⁵⁴

Durante la primera mitad del siglo XVI, una mula llegó a ser tan cara tanto como un caballo -que ya de por sí se vendían a precios exorbitantes-,²⁵⁵ por ello, pocas personas podían compararlas; sin embargo, a pesar de esto, en ese mismo siglo se inició el desplazamiento de dichas bestias por grandes distancias, a los mercados y ferias de la Nueva España con el fin de venderlas entre los diferentes estamentos sociales.²⁵⁶

Para George M. Foster, la introducción de las mulas en las colonias americanas sirvió también en la agricultura, ya que podían sustituir a los bueyes al tirar de las yuntas; también fueron utilizadas para accionar las norias para elevar el agua de pozos y otros depósitos, sobre todo en las zonas de Zacatecas y San Luis Potosí, así como para mover las ruedas de molinos de “sangre” (de granos, de metales y de otros productos), por ello ha sido posible documentar que su empleo se extendió por toda América.

Las mulas y los burros, hembra y macho según el sexo de las acémilas, integraron el llamado “ganado caballar utilitario”, en el cual recaían los trabajos de tiro y de transporte de cargas pesadas. Tanto la carreta, como los caballos, las mulas y los burros, causaron una revolución en el transporte, de gente y de productos, siendo éstos, al decir de Foster “trasplantes directos de España”, pues la acémila fue ese:²⁵⁷

“caballo de los pobres” que habría de convertirse en el compañero inseparable del indio, debió haberse introducido junto con el ganado mayor, como lo comprueba la existencia de mulas. Pero no pudo convertirse en cabalgadura popular hasta la gran multiplicación de ganado que tuvo lugar por 1550”.²⁵⁸

Un asunto trascendental fue el desarrollo económico de los indígenas en las actividades relacionadas con el transporte. Si bien el oficio de la arriería fue establecido por los españoles en las tierras americanas, prontamente fue asimilado por mestizos, indios y las castas, principalmente los pardos y mulatos, quienes también se hicieron dueños de recuas de mulas.

No está por demás apuntar que existieron poblados que se especializaron en esta actividad, sobre todo aquellos que se encontraban en los caminos más transitados. Estos pueblos

²⁵⁴ Suárez, Camino real y carrera larga, p. 47.

²⁵⁵ García, Los primeros pasos del ganado en México, p. 226.

²⁵⁶ García Martínez, B. (2014). Los caminos del ganado y las cercas de las haciendas: un caso para el estudio del desarrollo de la propiedad rural en México. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 257-276). México: El Colegio de México. p. 264.

²⁵⁷ Foster, G. M. (1962). *Cultura y conquista: la herencia Española de América*. Xalapa: Universidad Veracruzana. pp. 97-98; 133-144; 185.

²⁵⁸ Matesanz, Introducción de la ganadería en Nueva España, p. 544.

se encontraban asentados en lugares estratégicos para la manutención de los animales, es decir, estaban ubicados en tierras con abundantes pastos y agua; asimismo, era importante su cercanía con otros espacios cuya producción originaba un activo tráfico de mercancías. La cercanía que tuvieron con los caminos reales les permitió gozar de prosperidad haciendo de la arriería un “*modus vivendi*”. Según Clara Elena Suárez, algunos ejemplos de estos lugares serían Celaya, Santiago Papasquiaro en Nueva Vizcaya y, uno de los espacios que interesa destacar en este trabajo: Tehuantepec, en Oaxaca. Aquí existieron arrieros con recuas formadas por 40 ó 50 mulas con las que movilizaban cargas a la ciudad de México, Puebla, Veracruz, Chiapas y Guatemala, siendo algunos de estos productos pescado salado, cacao, paños surtidos, machetes, hachas, estribos, corazas, entre otros efectos. Según la autora, Burgoa describía que los arrieros de Tehuantepec “todos visten muy aseados y de camino como españoles de pies a cabeza con muy buenas mulas y sillas”.²⁵⁹

La alternativa económica de la producción de ganado mayor y de la arriería fue ampliamente aceptada por los pueblos de indios, los cuales observaron los beneficios que les podían reportar, sobre todo en cuanto a la apropiación de productos como la carne, la lana, los cueros y la grasa, así como los servicios de tiro, tracción y transporte.²⁶⁰ Así, entre 1530 y 1540, ante el asombro de los indígenas, apareció el primer entrenador de bestias de tiro, llamado Sebastián de Aparicio, que introdujo grandes cambios en el entrenamiento de los animales, mismos que llevaron a que, en 1789, el obispo de Tlaxcala iniciara un proceso para beatificarlo a solicitud del rey Felipe III.²⁶¹

Es importante señalar que en los siglos subsecuentes, el sistema de transporte que giraba en torno a las mulas se especializó de tal manera que en la longitud de los caminos era posible encontrar “ventas” o lugares donde los viajeros podían descansar, comprar alimentos para sí y para las bestias, además de contar con un lugar donde guardarlos para su descanso. Cuando no era posible encontrar estos lugares, los arrieros solían dormir a la intemperie a expensas de los peligros que les acechaban, razones por las cuales en muchos relatos de viajeros que estuvieron

²⁵⁹ García, Los primeros pasos del ganado en México, p. 239; Suárez, Camino real y carrera larga, pp. 194-195.

²⁶⁰ Miranda, Orígenes de la ganadería, pp. 787-789.

²⁶¹ Sebastián de Aparicio fue considerado como el iniciador del transporte con animales de tiro en la Nueva España. En sus primeros años en el virreinato novohispano, Aparicio trató de conseguir beneficios económicos a partir del cultivo de maíz y el trigo sin mucho éxito, después se dedicó al acarreo de mercancías entre México y Veracruz. Este episodio de su vida le dotó de los elementos que llegarían a ser parte de los atributos distintivos cuando fue beatificado: la rueda, la carrera y el buey dominado. Entre otras acciones en las que destacó el beato fue la apertura de la carretera de Zacatecas a México. Ragon, P. (2000). Sebastián de Aparicio: un santo mediterráneo en el Altiplano mexicano. Estudios de Historia Novohispana, 23, 17-45. p. 21; García, Los primeros pasos del ganado en México, pp. 237-238.

en México, sobre todo durante el siglo XIX, rememoran la figura del arriero con un profundo respeto.²⁶²

La presencia de ventas y mesones fue reconocible principalmente durante los siglos XVIII y XIX, aunque muy probablemente hayan aparecido desde mucho tiempo atrás. En el caso de Oaxaca, Silvio Zavala, en sus *Fuentes para la historia del trabajo*, reproduce un documento dirigido al alcalde mayor de Tehuantepec, Gaspar Vargas (1599, véase cuadro 1 en Anexos), donde se le solicitaba reparar y acabar el mesón en esta villa, por ser “obra tan necesaria”. La solicitud al alcalde mayor dice, a la letra:

“Don Gaspar etc. Por cuanto he sido informado que por no estar acabado el mesón de la villa de Teguatepeque donde se alberguen los pasajeros y recuas que de ordinario van y vienen a ella, padecen y se sigue inconveniente de ello y conviene como cosa pública y del bien común que luego se haga y acabe, por el presente mando al alcalde mayor de la dicha villa que sin acudir a otra obra ni edificio alguno haga que sin dilación se repare dicho mesón y se acabe lo que de él restare, poniendo en esto el calor y diligencia que convenga. Hecho en México, a quince días del mes de julio de mil y seiscientos años. El conde de Monterrey, por mandato del virrey, Pedro de Campos”.²⁶³

Los dueños de mulas también podían recurrir a las haciendas para resguardar sus animales cuando no tenían lugar donde mantenerlos; por ejemplo, para Tehuantepec localicé una referencia de 1662, en el testamento de Juan de Pineda, vecino de ese lugar, sobre la hacienda de Sopilopapa,²⁶⁴ propiedad de don Nicolás Espinosa, y donde Pineda pagaba para que sus mulas pudieran ser cuidadas.²⁶⁵

Sobre esta hacienda, en específico, es posible relacionarla con la mencionada por fray Alonso Ponce y Antonio de Ciudad Real, quienes en su recorrido a Chiapas en 1588, describieron

²⁶² A mediados del siglo XIX Brantz Mayer, en *México: lo que fue y lo que es*, describía a los arrieros quienes eran los que transportaban la mayor parte de los metales y mercancías de valor que se movían en México. Para él, los arrieros eran una parte importante de la población, que se distinguía principalmente por su honradez, abnegación, puntualidad, paciencia y, sobre todo, desempeño. Sobre su apariencia, relata una presencia cuasi humana que se distinguía por “ojos salvajes y feroces, pelo enmarañado, pantalones acuchillados y chaqueta bien engrasada”, estas personas que sorteaban tanto sol como tempestades, serranías y desfiladeros, así como peligros de bestias y humanos. Para más información véase Mayer, B. (1953). México: lo que fue y lo que es. México: Fondo de Cultura Económica.

²⁶³ Archivo General de la Nación, General de Parte V, 209. Zavala, S. & Castelo, M. (1980). Fuentes para la historia del trabajo en Nueva España. México: Centro de Estudios Históricos del Movimiento Obrero Mexicano. p. 444.

²⁶⁴ Ciudad Real, A. de. (1967). Oaxaca en 1568. Descripción tomada de la Relación verdadera de algunas cosas de las muchas que le sucedieron al padre fray Alonso de Ponce en las provincias de la Nueva España. Edición, prólogo y notas de Andrés Henestrosa. México: Bibliófilos Oaxaqueños

²⁶⁵ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, Tehuantepec, 1662, Leg. 53, Exp. 19, f. 3. Testamento de Juan de Pineda, vecino de la villa de Guadalcazar, Provincia de Tehuantepec.

la existencia de una hacienda llamada Tzuquiloapa o Zopiloapan, la cual estaba situada a una legua y media de la estancia La Ventosa o del Marqués, y a la misma distancia de un pueblo llamado Ixtaltepec, que formaba parte de la visita de los dominicos en el istmo de Tehuantepec.²⁶⁶

Posteriormente, esta misma hacienda vuelve a ser rememorada por un documento del siglo XVIII que refiere las diligencias hechas a partir del reclamo de los naturales de Ixtaltepec hacia el alférez don Juan de Carta Luzurriaga, por “ciertas tierras del lado oriente de la hacienda de Zopiloapan”, cuyo dueño era el alférez Sebastián de la Cruz y Villalobos. Gracias a dicho documento es posible saber que los primeros poseedores de esta hacienda (Zopiloapan), fueron don Diego Ruiz de Andrada, mulato que trabajaba en el convento de la villa de Guadalcazar (Tehuantepec), y de su esposa Gerónima Cortes de Mendoza, natural del pueblo de Chihuitán, quienes tomaron posesión de las tierras en 1572.

Posteriormente no he hallado información sobre el devenir de dicho espacio en el siglo XVII, a excepción de la mención en el testamento antes referido.²⁶⁷ Sin embargo, según el documento referente a las diligencias de los indios de Ixtaltepec, se describe que para el siglo XVIII algunas tierras de la hacienda fueron compradas por una familia cuyo apellido era Fuentes, con el tiempo, hacia 1752, parte de las tierras de los Fuentes pasaron a ser conocidas como rancho El Espinal, pueblo vigente hasta el día de hoy.²⁶⁸

Para Bernardo García en la historia de la conformación de muchos municipios mexicanos en la actualidad, es posible rastrear coincidencias con los pueblos a fines del periodo colonial como parte de un fenómeno de continuidad histórica. Con la recuperación demográfica algunos espacios aumentaron en población, lo que derivó que con el tiempo se produjera la separación de pequeños pueblos de sus cabeceras, llevando a la fragmentación “simultánea y sucesiva de las unidades políticas básicas”,²⁶⁹ que fueron conocidos como pueblos de segunda y tercera generación. Este proceso de multiplicación se detendría en la época independiente cuando se dispuso la formación de cuerpos políticos en lugares donde ya hubiese un cabildo, lo

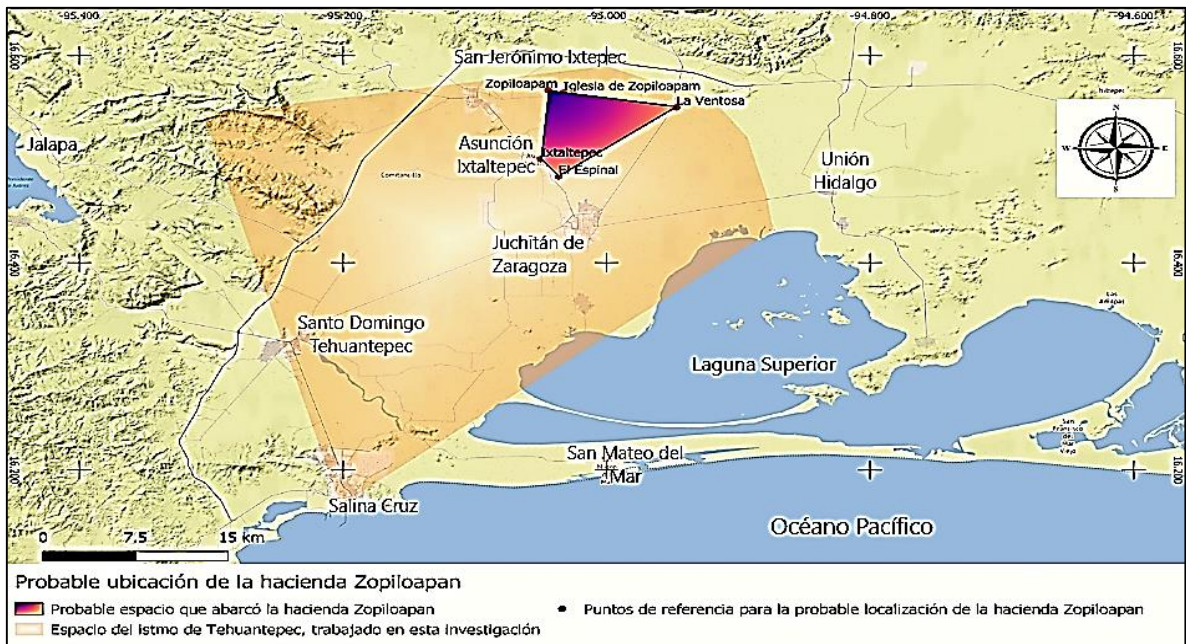
²⁶⁶ Véase la Tabla 1. Lugares mencionados en el viaje de fray Alonso Ponce y Antonio de Ciudad Real, por Oaxaca, en el capítulo 1 de este trabajo.

²⁶⁷ Castillejos Fuentes, Luis. (2006). El Espinal. Génesis, historia y tradición. Oaxaca: Impresos Cervantes. pp. 8-10.

²⁶⁸ El rancho El Espinal fue creciendo poco a poco. Una memoria administrativa de 1883 refiere que para este año ya era un pueblo con más de 1000 habitantes, cuya estructura espacial contaba con una plaza de 20 varas de largo y 10 de ancho, además de una cárcel. Como parte de su jurisdicción le pertenecieron los ranchos de Alto Higuero, Rancho Pando, El Carmen, San Martín, San José, Rincón Antonio, Las Arenas y Huamuchal. Castillejos, El Espinal. Génesis, historia y tradición, p. 10.

²⁶⁹ Es decir, los pueblos de indios.

que obligó la incorporación de muchos pueblos pequeños a otros de mayor tamaño con cierto prestigio económico.²⁷⁰



Mapa 6.- Probable ubicación de la hacienda Zopiloapan tomando en consideración datos de archivo y vestigios monumentales. Elaboración propia.

- Un ejemplo de legislación sobre la licencia del uso del hierro para marcar ganado

A lo largo del periodo colonial, la Corona se vio en la necesidad de establecer parámetros y leyes que permitieran el buen funcionamiento interno y externo en las tierras conquistadas. Entre las preocupaciones de la metrópoli, respecto a la Nueva España, estaban los levantamientos, epidemias, bonanzas y crisis económicas.

Los problemas internacionales que aquejaron a España afectaron de muchas maneras a las colonias, que terminaron convirtiéndose en fuente económica para subsanar la escasez de liquidez de la Corona, a través de distintos cobros, aplicados sobre todo en forma de tributos e impuestos.

La explotación mular se convirtió en una excelente fuente de recaudación de impuestos, arrojando buenos beneficios económicos, sobre todo con los cobros de los peajes en las garitas,

²⁷⁰ García Martínez, B. & Martínez Mendoza, G. (2013). Señoríos, pueblos y municipios. Banco preliminar de información relativa a la genealogía de las unidades políticas y territoriales básicas de Mesoamérica, Nueva España y México. México: El Colegio de México. pp. 23-26.

que tanto arrieros como comerciantes trataban de eludir, pasando por caminos alternos. La Corona también recurrió al cobro de impuestos y de licencias sobre la cría y venta del ganado mayor, estos cobros resultaron eficientes para las arcas reales pues los pueblos no tenían forma de eludirlos por la importancia que los animales tenían para la vida económica de los mismos.

Un documento de 1694 nos permite darnos una idea general de algunos de los procedimientos burocráticos de los que recurrió la Corona para legislar y usufructuar las concesiones de crianza de ganado, misma que cada vez ganaba más adeptos en Nueva España. Se trata de un decreto que se inscribe en un mandamiento general de 1693, dirigido a criadores de ganados, bestias mulares y caballares, ya fuesen propiedad de españoles o de indios, para que no pudieran usar el señalamiento de hierro sin la licencia expedida por el gobierno, pagando por ello una “contribución” de diez pesos, además de cuatro reales por la media anata y el pago de los escribanos del gobierno. La pena por no cumplir con la orden era de 100 pesos.

El mismo documento especifica que, además, se debía cobrar a españoles, mestizos y mulatos, diez pesos más como contribución para la obra del real palacio (adicional a los cuatro reales de la media anata), mientras a los indios se les cobrarían cuatro pesos, “considerando que algunos arrieros y otros que por su cortedad no llegan a tener más que algún atajo corto de bestias” y:

“por convenir obrar con éstos con toda equidad, los alcaldes mayores de los distritos como quienes han de tenerlo preferente, podrán con estos sujetos arbitrar en la cantidad, sin que sea preciso la regulada sino la proporcionada a sus pocas bestias, como no baje de tres pesos, entendiéndose, para estos, y no para las personas hacendadas y dueños de estancias, labores, y criadores de ganados porque éstos han de servir con toda la porción señalada, y estas licencias han de servir a los que sacaren por todos los días de su vida”.²⁷¹

La orden señalaba también que los alcaldes mayores debían poner cuidado de que todos sus pueblos conocieran esta solicitud, de manera que de ser necesario se hicieran despachos generales para todo el reino. Por otro lado, los corregidores debían entregar al contador de la Real Caja, don Gerónimo de la Reguera, lo recaudado en cumplimiento de la orden, para que fuera escrito en los libros de Gobierno.

²⁷¹ Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Villa Alta, serie civil, sub serie mandamiento, 1694, Leg. 4, Exp. 3, f. 3. Miguel Román Nogales, alcalde mayor de Villa Alta manda se publique y cumpla el decreto que expide don Gaspar de Sandoval Zerda Silva y Mendoza, virrey, gobernador y capitán de la Nueva España, donde ordena que los criadores de ganados y bestias mulares y caballares, españoles e indios no puedan usar de señal el hierro para que sean conocidos sus animales sin licencia del superior gobierno.

Sobre el cumplimiento de la orden tenemos el ejemplo del pueblo de Villa Alta. El 7 de septiembre de 1694, el capitán don Miguel Román de Nogales, caballero de la orden de Santiago y alcalde mayor de dicha jurisdicción, recibió una orden del virrey, en “tres fojas escritas de molde”, y presto comenzó la ejecución de la misma, con su publicación y pregón en la plaza pública de la villa. Para tener mayor efecto, el alcalde mayor decidió que la fecha para darla a conocer debía ser un domingo, para que, “por ser día de feria y concurso de gente”, la noticia se expandiera con mayor facilidad.

El documento también hace referencia a algunas personas que cumplieron con la orden dada por el virrey, entre ellos el capitán don Julio de Gamboa, que pagó 11 pesos, en razón de “haber cumplido con su obligación para adquirir, como ha adquirido dicha licencia”, siendo testigos Gerónimo de los Santos y Chávez, Pedro Martínez de Yturbide y Julián de Atristain, además del escribano público y real, Francisco de Cuerdo.²⁷²

El 20 de septiembre de 1694 se presentó en Villa Alta, un “indio de esta villa” (San Idelfonso), del cual no se menciona el nombre. A través del traductor Nicolás de la Cruz, dijo ser natural y alcalde mayor de Tlahuitoltepec, que en representación de la cofradía de Nuestra Señora del Rosario y Asunción, “fundador en dicho pueblo y su iglesia”, llegaba para pagar por la licencia, en conformidad con el mandamiento general, pagando por ello cuatro pesos de oro común en reales al alcalde mayor para que, de esta manera, la cofradía pudiera utilizar el hierro para marcar “las vacas y demás ganados mayores que tiene y adelante tuviere la dicha cofradía”. Fueron testigos de la acción Marcial de la Parada y Pascual de Santiago Fernández, siendo el escribano Miguel Román de Nogales.

Este documento sigue con el registro de otros nombres y pagos que se hicieron en torno al mandato, por ejemplo el del alcalde de Santa María Asunción Tlacotepeque, Pedro López, que pagó 4 pesos por la licencia para “un hierro que contiene una señal [...] que era con el que señala y hierran los ganados vacunos y demás mayores que pertenecen a la comunidad de dicho pueblo”.²⁷³ O el indio ladino, que “viste traje de español”, de nombre Pedro de Velasco, natural del pueblo de Asmetacan, quien también solicitó la licencia para marcar las vacas pertenecientes a su comunidad, pagando por ello 4 pesos.²⁷⁴

²⁷² Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Villa Alta, serie civil, sub serie mandamiento, 1694, Leg. 4, Exp. 3, f. 11.

²⁷³ Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Villa Alta, serie civil, sub serie mandamiento, 1694, Leg. 4, Exp. 3, f. 16.

²⁷⁴ Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Villa Alta, serie civil, sub serie mandamiento, 1694, Leg. 4, Exp. 3, f. 17.

Por último, el alcalde mayor de Villa Alta volvió a enviar otro escrito, para dar a conocer que los autos habían sido ejecutados según la orden, cobrándose a todas las personas y comunidades de la jurisdicción la adquisición de la licencia para marcar con hierro a los animales.

Todo lo anterior nos deja entrever que: primero, la decisión de pregonar la orden el día de feria fue una buena idea, pues tan solo algunos días después comenzaron a llegar las personas para adquirir la licencia del hierro y, segundo, que mantener señalado el ganado era importante para los pueblos de indios, que estuvieron prestos a tramitar la licencia una vez que la orden fue dada, probablemente porque les ayudaban a evitar el abigeato.

2.1.2 Estancias y composiciones de ganado

Con las concesiones de espacios que el Cabildo de México otorgó desde 1530, en relación a las tierras para ganado, nacieron las *estancias*, espacios dedicados a la cría y mantenimiento de ganado, mismo que abarcaban establos y corrales, así como una zona para el pastoreo de los animales.

Las estancias tuvieron su fundamento legal en las *mercedes reales*, concedidas con la condición de que su establecimiento no perjudicara a los pueblos de indios, además de que debían situarse en zonas despobladas o de poca densidad poblacional.²⁷⁵

A medida que se iban descubriendo nuevas tierras, creció el problema de cómo recompensar a los españoles que participaban en el proceso. Fue así que la Corona recurrió a otorgar las mercedes, de acuerdo con la particularidad del servicio prestado: conquista, defensa de tierras, fundaciones, cargos y oficios, entre otros. Por medio de las mercedes, el Rey impulsó los descubrimientos en el Nuevo Mundo sin tener que utilizar sus propios recursos.²⁷⁶

Dicha medida tuvo tal aceptación que, con el tiempo, se fueron desarrollando mecanismos que tuvieron como fin establecer lineamientos que probaran al Rey y al Consejo de Indias la viabilidad de las solicitudes, entre éstos numerosas probanzas de méritos y servicios.²⁷⁷

La ley más antigua que se tiene conocimiento sobre la distribución de tierras lo encontramos en la Recopilación de Indias, título 12, libro 4, fechado el 18 de junio de 1513, en ella se especificaba que, para alentar el descubrimiento y población de las tierras recién

²⁷⁵ García, Los primeros pasos del ganado en México, pp. 248-249; Wobeser, La formación de la hacienda en la época colonial, p. 28.

²⁷⁶ García Martínez, B. (1969). El Marquesado del Valle. Tres siglos de régimen señorial en Nueva España. México: El Colegio de México. p. 39.

²⁷⁷ Solís Robleda, G. (2019). Los Beneméritos y la Corona. Servicios y recompensas en la conformación de la sociedad colonial yucateca. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 15.

descubiertas, se debían repartir casas, solares, tierras, caballerías y peonías, a todos los que fuesen a poblar las tierras del Nuevo Mundo. En esta orden influyó la participación que había tenido una persona en las empresas de exploración y conquista, quienes recibían la merced debían de trabajar las tierras y criar en ellos animales durante cuatro años, después de lo cual se les otorgaba los derechos totales de las tierras para vender o hacer con ellas lo que mejor les pareciese. Asimismo, se les concedía también la facultad de tener indios en repartimiento para que “gocen de sus aprovechamientos y demoras en conformidad de las tasas y de lo que esta ordenado”.²⁷⁸

Para facilitar el repartimiento y para evitar las dudas o la confusión entre los solicitantes la Corona estableció medidas sobre las cuales se debía de repartir las tierras, por ejemplo:

“una peonía (1) es solar de cincuenta pies de ancho y ciento en largo, cien fanegas de tierra (2) de labor, de trigo, o de cebada, diez de maíz, dos huebras de tierra para huerta, y ocho para plantas de otros árboles de secadal (3), tierra de pasto para diez puercas de vientre, veinte vacas, y cinco yeguas, cien ovejas, y veinte cabras. Una caballería (4) es solar de cien pies de ancho, y doscientos de largo; y de todo lo demás, como cinco peonías que serás quinientas fanegas de labor para pan de trigo, o cebada, cincuenta de maíz, diez huebras (5) de tierra para huertas, cuarenta para plantas de otros árboles de secadal, tierra de pasto para cincuenta puercas de vientre, cien vacas, veinte yeguas, quinientas ovejas, y cien cabras”.²⁷⁹

El tema de repartimiento de tierras y las proporciones que debían de darse entre los solicitantes fue un tema importante en dicho siglo XVI, de allí que hacia 1568 la Corona dictara una cédula referente al tema de las tierras y las propiedades baldías donde se especificaba, sobre las tierras dadas en merced, que las estancias de ganado mayor debían tener una superficie de 3,000 pasos de marca “de a 5 tercias de vara²⁸⁰ cada paso en cuadra, de linde a linde”, o a 1,500 desde el asiento de la casa; mientras la de ganado menor era de 2,000 pasos de marca en cuadra de linde a linde o a 1,000 del asiento de la casa.²⁸¹

Las estancias de ganado tenían una organización simple, con infraestructura casi nula, pues el ganado vagaba libremente por el campo, en cualquier caso solo algunas estancias contaron con corrales, ubicados a cierta distancia de los poblados indios y de sus milpas, para

²⁷⁸ Galván Rivera, M. (1998). Ordenanzas de tierra y aguas. Facsímil de la quinta edición de 1868. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 105.

²⁷⁹ Galván, Ordenanzas de tierra y aguas, p. 106.

²⁸⁰ Según el Diccionario de Pesas y medidas, la vara era la unidad principal de medidas de longitud, la cual se dividía en 3 pies o tercias, 4 cuartas, 6 sesmas o jemes, 36 pulgadas, 432 líneas. Como unidad de medida de superficie equivalía a 0,702244 de metro cuadrado.

²⁸¹ Solano, Cedulario de tierras, p. 209. Cedulario 82.

evitar que los animales los invadieran y destruyeran. Según Gisela von Wobeser, no se necesitaron tampoco obras hidráulicas pues los animales saciaban su sed en los riachuelos, ni de una gran cantidad de trabajadores, sino a lo mucho de dos o tres vaqueros que cuidaban las bestias. La falta de obras en las estancias obedecía también a que en las mercedes de sitios se estipulaba la prohibición de construir edificios duraderos.²⁸²

Conforme las solicitudes de mercedes iban creciendo, la Corona tuvo problemas para repartir las tierras que aún quedaban disponibles, por lo cual comenzó a crear un complejo sistema de repartimiento donde fue necesario inventar unidades de medidas específicas como la “caballería de tierra, de mayor extensión, para recompensar a los hombres que se habían jugado en la batalla no solo su brazo sino el valor económico de sus caballos”, o el de peonía que premiaba la participación de los hombres a pie.²⁸³

La concesión que el Rey daba sobre los bienes de las tierras conquistadas como la tierra, el agua, los montes y las minas eran objeto de “regalía de dominio real”, no del derecho privado, debido a lo cual cuando se recibía la merced también se adquirían obligaciones como el ocupar y explotar las tierras, construir obras de fortificación y prestar servicio militar.²⁸⁴

En torno al problema de la situación jurídica de la propiedad de la tierra en América, se agregó el de las tierras usurpadas, sobre todo a comienzos del siglo XVII. Diversas disposiciones reales fueron dictadas con el fin de tratar de regular la tenencia de la tierra, y en el caso de las que habían sido usurpadas, en muchos casos se procedió a la compra de las mismas a través de un pago simbólico. A estos procesos para la obtención de títulos de tierra se les conoció como *composición*:

“La Corona intentará, pues restaurar el orden exigiendo la presentación de títulos válidos de ocupación de la tierra y proponiendo una “composición” pecuniario a fin de reestablecer la legitimidad de la posesión”.²⁸⁵

Las primeras concesiones de sitios para ganado en la Nueva España se registran en 1542, en cuyos documentos en muchas ocasiones se refiere que las tierras ya habían sido ocupadas por el solicitante desde mucho tiempo atrás. En la lectura de los documentos resguardados en los

²⁸² Wobeser, La formación de la hacienda en la época colonial, p. 31.

²⁸³ Romano, R. (2004). Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVII. México: El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica. p. 80.

²⁸⁴ Romano, Mecanismos y elementos del sistema económico, pp. 81-82.

²⁸⁵ En 1567 se autorizó a concesión de mercedes de tierras para pastizales que podían acercarse a 828 metros de los pueblos de indios, distancia que podía reducirse a 416 metros en caso de las tierras de cultivo. Romano, Mecanismos y elementos del sistema económico, pp. 86; 93.

archivos podemos observar cómo durante la legalización de estas tierras se rememoraba el asentamiento irregular con hasta 16 años de antigüedad.²⁸⁶

Las composiciones regularon las situaciones “anómalas” en torno a la posesión de tierras, pues el proceso para legitimarlas giró en torno al cobro de precios muy bajos, los cuales, en muchos casos fueron pagados por medio de cuotas. Con las composiciones de tierra también se compraban los derechos hídricos del mismo espacio y, a la postre, significaron en muchos casos, la ruina de las pequeñas propiedades y de las tierras de los pueblos de indios, ante la creciente proliferación de haciendas y estancias de ganado y de su expansión territorial.²⁸⁷

En el caso de Oaxaca, y en específico de Tehuantepec, en la cría de ganado no solo participaron los marqueses del Valle, sino también otros españoles y los indígenas, desde la primera mitad del siglo XVI. Por ejemplo, Laura Machuca registra que Hernán Cortés formó, en 1538, junto a Juan de Toledo, alcalde mayor de Tehuantepec, una compañía para criar vacas, ovejas y yeguas. Para 1543, las estancias del marquesado reportaban poseer 13,700 ovejas, 700 vacas y 185 caballos, en las cuales se trabajaban los cueros y el sebo, que fue comercializado con el Perú, mientras los cueros y algunos animales vivos eran llevados a vender a Guatemala, otro tanto más de la producción servía para alimentar a los esclavos de las minas, así como a los empleados de las haciendas.²⁸⁸

Para Tehuantepec cuento con algunos ejemplos de solicitudes de merced para estancias de ganado, uno de los cuales fue realizada por Francisco Pacheco, español, vecino de la villa de Tehuantepec, en 1599,²⁸⁹ o el de Joseph de Ledezma, español, vecino de Antequera, que realizaba algunas diligencias para el capitán Manuel Fernández, vecino de San Pedro Guadalcazar, a quien en el documento se describe como “criador de ganados mayores y menores”, en 1701.²⁹⁰

El documento de 1701 describe que en obediencia al pregón dado en la jurisdicción de Tehuantepec, en 1696, para conocer las estancias que allí había y componerlas con el rey, Manuel

²⁸⁶ Chevalier, *La formación de los latifundios en México*, p. 125; Wobeser, *La formación de la hacienda en la época colonial*, p. 30.

²⁸⁷ Romano, *Mecanismos y elementos del sistema económico*, pp. 94-95; Wobeser, *La formación de la hacienda en la época colonial*, p. 29; Galván, *Ordenanzas de tierra y aguas*, pp. 107-108.

²⁸⁸ Machuca, L. (2001). *El marquesado del Valle en Tehuantepec, México (1522-1536)*. En Héctor Noejovich Ch. (Editor), *América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad*, 50º Congreso Internacional de Americanistas Vársovia, (pp. 121-131). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. pp. 125-126.

²⁸⁹ Archivo General de la Nación, 1599, *Instituciones Coloniales, Archivo Histórico de Hacienda (1ª serie)/ volumen 1292/25111/577, Exp. 577, f. 134*. Francisco Pacheco. *Por la composición de un sitio de estancia para ganado en el pueblo de Tehuantepec*.

²⁹⁰ Archivo General del Estado de Oaxaca, *Alcaldías Mayores, Tehuantepec, 1701, Leg. 53, Exp. 25, f. 1*. *Composiciones de tierras que presenta Manuel Fernández de Acuña ante la Real Audiencia y el Licenciado Baltazar de Tobar juez subdelegado privativo de la composición*.

Fernández de Acuña presentó ante el alcalde mayor y el juez privativo de composición, un par de títulos de los sitios y caballerías que poseía en la región. En total, el capitán Fernández de Acuña dijo ser dueño de 11 estancias de ganado mayor y menor, además de 32 caballerías de herrar, en los parajes de Tehuantepec, los cuales se encontraban a ocho leguas distantes cada uno del pueblo más cercano y por los que pagaría 250 pesos por razón de la composición.

En el segundo ejemplo, el del capitán Manuel Fernández, de 1701, encontramos, además, “razones” bastante interesantes que el solicitante expuso ante la Real Audiencia y el juez subdelegado privativo de la composición, el licenciado Baltazar de Tobar, para conseguir legitimar sus tierras, una de las cuales menciona que las tierras se encontraban en:

“quieta y pacífica posesión, sin contradicción de persona alguna, por ser tierras realengas y fronterizas de indios bárbaros, y que mediante de haberlos poblado con gente y ganados están defendidos los lugares inmediatos de ellas, de los avances que pudieran intentar y estuvieran creados”.²⁹¹

Otra composición aceptada en la villa de Guadalcázar, Provincia de Tehuantepec, descrita en la misma carpeta de la del capitán Manuel Fernández, es la del capitán don Luis de Sequeira, a quién el juez de composición, el licenciado don Francisco de Valensuela Benegas, otorgó los títulos de 11 sitios de ganado mayor y menor, además de dos caballerías de tierra. El documento describe que este testimonio fue favorable, por ser las tierras “fronteras de enemigos chichimecos bárbaros y según se conoce la utilidad de su población para que se excusen las hostilidades y vejaciones que ocasionan”.²⁹²

Sobre la mención a indios bárbaros y hostiles, vale recordar que aunque la jurisdicción de Tehuantepec fue reconocido por mantener una relación estable con los españoles a partir de la alianza que el cacique zapoteco, don Juan Cortés Cosijopí formó con Cortés, algunos pueblos de los alrededores mantuvieron un carácter hostil contra el orden colonial, sobre todo en zonas donde la penetración fue más difícil, como en los montes o la selva que corresponde a la actual zona de los Chimalapas.²⁹³

No es extraño entonces que cuando la resolución de la composición de don Francisco de Valensuela, de 1701, mencionaba “indios chichimecas” en la región istmeña de Oaxaca,

²⁹¹ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, Tehuantepec, Leg. 53, Exp. 25, f. 2.

²⁹² Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, Tehuantepec, Leg. 53, Exp. 25, f. 3.

²⁹³ Machuca Gallegos, L. (2008). “Haremos Tehuantepec”, Una historia colonial (Siglos XVI-XVIII). Oaxaca: Colección Diálogos de los Pueblos originarios de Oaxaca, Culturas Populares, CONACULTA, Secretaria de Cultura del Gobierno de Oaxaca, CIESAS, Fundación Alfredo Harp-Helú. p. 16; Carpio Penagos, C. U. del. (2011). Chimalapas, una frontera móvil en el sur de México. En Rocío Ortiz Herrera y Carlos U. del Carpio Penagos (Coordinadores), Seis ensayos sobre historia de Centroamérica (pp. 33-64). Chiapas: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.

probablemente se refería a aquellos que se resistían a integrarse a las reducciones de los pueblos de indios, prefiriendo vivir dispersos en los montes, y no propiamente a la presencia de indios chichimecas nómadas como los que habitaban en las tierras del norte de la Nueva España.

Regresando a las estancias de ganado, curiosamente y a pesar del gran éxito en la reproducción de animales en las estancias de ganado por toda la Nueva España, principalmente de los bueyes, éstos animales con los que se solía movilizar las carretas no se consolidaron como el medio de transporte de mayor demanda durante los siglos XVI y XVII, ya que el establecimiento y mantenimiento de cañadas, cordeles²⁹⁴ y veredas por los que transitaban, resultaba sumamente onerosos.²⁹⁵

La llamada “cañada real” fue la vía pecuaria principal, que permitía el flujo constante del ganado, que se define como el espacio entre dos tierras cultivadas, con una anchura legal de 90 varas, además de proporcionar pastos y zonas de agua, libres para los animales. Estas vías se subdividían en bifurcaciones menores que se conocían como “cordeles”, los cuales tenían una anchura legal de 45 varas; a su vez, los cordeles se dividían en “veredas” que tenían una anchura legal de 25 varas. Aunque existieron numerosos nombres para las venas menores de comunicación pecuaria tales como ramales, tranvías, hatajos, cordones, etc., lo cierto es que en sí se trataban de redes de comunicación que integraron a la ganadería con los mercados locales.²⁹⁶

En los complicados caminos novohispanos, el uso de carretas tiradas por bueyes, fue sumamente complicado como ya lo destacaba líneas arriba. En este sentido, las mulas se presentaron como la mejor solución para los problemas de los españoles, pues no solo el mantenimiento de los caminos por los que transitaban era mucho más barato sino que, además, estos animales podían adaptarse muy bien a las intrincadas vías y topografía de la Nueva España. Es por ello que la Corona dictaminó, en un documento datado en 1535, que la Casa de Contratación debía permitir el paso de mulas a la Nueva España, con el fin de que toda persona

²⁹⁴ “Por mecate nos referimos generalmente a un cordel o cuerda, pero este termino de origen nahua también hacía alusión a una medida agraria conformada por un cuadrado de 224 varas por lado”. Vera, H. & García, V. (2011). Introducción. En Héctor Vera y Virginia García Acosta (Coordinadores), *Metros, leguas y mecatés. Historia de los sistemas de medición en México* (pp. 67-78). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Centro de Ingeniería y Desarrollo Industrial.

²⁹⁵ García, Ríos desbordados y pastizales secos, p. 282. Todos estos espacios fueron considerados como terrenos públicos. Para más información véase García, *Los caminos del ganado y las cercas de las haciendas*, pp. 263-264.

²⁹⁶ García Martín, P. (2017). La raza de los pastores libres. Cañadas, trashumancia y cultura mestehña. *Revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 120, 14-23. p. 16.

que deseara transportarlas se beneficiara con la crianza de estos animales, para su rápida reproducción.²⁹⁷

Sobre los caminos, sabemos que fue tarea de los primeros comerciantes y transportistas novohispanos el recorrer, hacer y mantener tanto los antiguos como los nuevos derroteros, con el fin de que tuvieran las mejores condiciones para el paso de los animales, originando el nacimiento de los caminos reales y de herradura. Como ya he dicho en apartados anteriores los caminos de herradura fueron todas aquellas vías donde podían transitar animales como los caballos, mulas o burros, estas rutas no requerían de constante mantenimiento pues los animales podían adaptarse mejor a los desniveles del camino aún en época de lluvias, cuando un camino adquiriría importancia por ser el enlace de comunicación principal entre el centro del virreinato con alguna provincia de relevancia económica o política, se les conocía como caminos reales o caminos del Rey. De forma lateral a los caminos antes mencionados se establecieron los caminos pecuarios destinados al tránsito de ganado mayor y de carretas, estos derroteros necesitaron una anchura mayor a los caminos de herradura, además de mejores condiciones de estabilidad.²⁹⁸

Ahora bien, en cuanto a los caminos, se sabe que entre los siglos XVII y XVIII la Corona estipuló que la conservación de los mismos estaría a cargo de las autoridades locales competentes, ya fueran corregidores, alcaldes mayores o, más tarde, intendentes; sin embargo, en la realidad, fueron los indígenas a quienes les tocó hacer el trabajo duro al estar obligados a prestar servicios personales, sobre todo en lo tocante a estructuras de utilidad pública como lo eran la reparación de caminos, calzadas, puentes y monumentos.

A pesar de esto, el mantenimiento de los caminos no siempre fue eficiente puesto que sus reparaciones no fueron realizadas con frecuencia y en muchos casos fue necesaria la orden expresa del virrey en turno para que se llevaran a cabo.²⁹⁹

En el siguiente capítulo, el tema de los productos será retomado con mayor amplitud debido al innegable el peso que tuvieron en el desarrollo y permanencia de la arriería en el México virreinal. Mientras tanto seguiré abordando los elementos que integraron la estructura interna de

²⁹⁷ Archivo General de Indias, Indiferente, 1092, N. 64, 1535. ff. 1-6. Carta de los oficiales de la Casa de Contratación sobre permitir el paso de mulas y acémilas a Nueva España. Archivo General de Indias, Indiferente, 1961, L.3, 1535. ff. 178v-179. Real cédula a los oficiales de la Casa de Contratación para que permitan pasar mulas y acémilas a las Indias, a todas las personas que deseen.

²⁹⁸ García, Ríos desbordados y pastizales secos, p. 281; Arciniegas, G. (1995). Introducción. Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra. En Pilar Moreno de Ángel y Jorge Orlando Melo González (Directores del Proyecto), Mariano Usenche Losana (Editor Académico), Caminos reales de Colombia (pp. 19-34). Colombia: Fondo FEN-Colombia. p. 20.

²⁹⁹ Cano López, I. E. (2005). La arriería y el transporte de mercancías en la ruta de México a Veracruz. Primera mitad del siglo XIX. Tesina de Licenciatura en Historia. México: Universidad Autónoma Metropolitana. p. 12.

este interesante oficio, comenzando por conocer quiénes fueron los arrieros, cómo eran vistos por la sociedad novohispana, y qué grupo o casta predominaron en el oficio del transporte.

2.2 Los hatos y sus dueños

Para el sistema económico colonial, el transporte fue un elemento de la mayor relevancia, ya que la lejanía o dificultad de comunicación entre centros económicos y puertos, impactaba directamente en su auge o fracaso. El movimiento de productos importantes como la plata, la grana cochinilla y el cacao, entre otros, a través de rutas específicas, derivó, con el tiempo, se crearan establecimientos, garitas o zonas de peaje para mantener el control de los productos, así como de los respectivos cobros por sus fletes. Estos centros de peaje se especializaron durante el siglo XVIII, cuando ya eran conocidas sus localizaciones formales. Asociados a las garitas o zonas de peaje se crearon hospitales, mesones y posadas, donde los viajeros (humanos y animales), podían recobrar los ánimos al descansar.³⁰⁰

Pero más allá de abocarme a la descripción del quehacer económico que supuso el oficio de la arriería, me centraré en el análisis de su quehacer interno, como un grupo cuyo oficio fue uno de los más longevos, en la vida del México colonial y post colonial.

Aunque se sabe que su presencia se remonta al siglo XVI, la información que se tiene en gran medida ha estado determinado por la importancia que el flete de productos llegó a tener en ciertas regiones, donde el comercio influyó en la creación y mantenimiento de redes de comunicación que permitieron el tránsito de las mulas y sus cuidadores, lo que ha ocasionado que por mucho tiempo se haya dejado de lado su análisis desde una perspectiva social.³⁰¹

Para el historiador chiapaneco Víctor M. Esponda Jimeno, el binomio arrieros-caminos se constituyó como la “gran escuela” de los extintos comerciantes itinerantes, quienes no solo se ganaban la vida como portadores de productos, sino también de noticias, influencias, ideas e innovaciones. Actualmente es posible encontrar información acerca de los arrieros, principalmente a través de las fuentes de tipo jurídico, en las cuales no solo fueron infractores sino también demandantes, víctimas y testigos de múltiples procesos, que las justicias llevaban a cabo. Los censos o libros parroquiales también recogen ocasionalmente su existencia.

Una fuente que también nos otorga importantes datos sobre este grupo es la tradición oral, que se ha encargado de preservar su presencia en la cotidianidad de muchas generaciones,

³⁰⁰ Palerm, La formación colonial mexicana, p. 169.

³⁰¹ Hausberger, B. (2014). En el camino. En busca de los arrieros novohispanos. *Historia Mexicana*, 64(1), 65-104. p. 69.

pues la gente sabía que quienes desempeñaban este oficio poseían un fuerte sentido de solidaridad hacia sus colegas, que se manifestaba en las alertas y ayuda que se prestaban durante los peligros acaecidos en el camino tales como los ríos crecidos, el mal tiempo o las enfermedades.³⁰²

En otros casos, la historia oral ha mantenido el recuerdo de hazañas ilícitas cometidas por los arrieros, como en lo tocante al contrabando. Tan solo en el caso de Chiapas, Esponda Jimeno describe que durante el siglo XX, la gente seguía contando las historias de cómo algunos arrieros movilizaban aguardiente y armas de contrabando en tiempos de guerra “por ser expertos conocedores de atajos y veredas de difícil acceso”.³⁰³

Por arriero se conoce genéricamente al individuo dedicado al transporte, en mulas. Según Clara Elena Suárez Argüello, la palabra deriva del vocablo *arria*, que significa “recua”. Los arrieros se caracterizaron principalmente porque traficaban mercaderías utilizando un conjunto de animales y, de hecho, la expresión “*arre*” que usualmente se ha empleado por los cuidadores para animar a los caballos y mulas a andar, parece ser el origen más remoto del vocablo arriero.³⁰⁴

A veces sucedía que el oficio de los arrieros era asimilado por sus hijos, mientras que en otros era algún gañán de hacienda que contaba en su haber con uno o varios ejemplares de acémilas, convirtiéndose luego en un oficio generacional. Sin embargo, también se presentaba en personas sin relación alguna con el oficio y “entonces es otra cosa, y he aquí como abraza ese oficio rudo y a la vez seductor, para los que desean correr el mundo, a costa ajena, es verdad, pero con piernas propias”, a decir del escritor de *Los mexicanos pintados por sí mismos*, en 1854.³⁰⁵

Sobre el oficio generacional de la arriería en Tehuantepec, no encontré documento alguno sobre ello; sin embargo, en los documentos recabados durante el trabajo de investigación, se registra en 1696 la presencia de un arriero llamado Sebastián de la Cruz, quien fuera el mayordomo de la recua del capitán don Antonio de Arenas Meltas, alcalde mayor de Tehuantepec; este documento notarial refiere la entrega de una carga de fardos de Castilla para llevar a la ciudad de Santiago de Guatemala.³⁰⁶

³⁰² Esponda Jimeno, V. M. (2011). Arrieros y caminos de Chiapas. Primera mitad del siglo XX. En Rocío Ortiz Herrera y Carlos U. del Carpio Penagos (Coordinadores), Seis ensayos sobre historia de Centroamérica (pp. 141-158). Chiapas: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas. p. 145-146.

³⁰³ Esponda, Arrieros y caminos de Chiapas, p. 147.

³⁰⁴ Suárez, Los arrieros novohispanos, p. 263.

³⁰⁵ Rivera, J. M. (1854). El arriero. En *Los Mexicanos pintados por sí mismos*. México: Imprenta de Murguía. p. 150.

³⁰⁶ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 30/10/1696, Libro 150, f. 520. Flete de mercancías diversas a Santiago de Guatemala.

Pues bien, 60 años después, un juicio por incumplimiento de contrato, trae a la escena a dos hermanos, llamados Juan y Bartolomé de la Cruz, “pardos libres, vecinos de dicha villa y dueño de mulas”, de quienes se dice han mantenido el oficio de su padre. Poco se habla de su vida personal, pues el escrito está dirigido a exponer las diligencias hechas contra ellos por deber 1,792 pesos, a un comerciante de Tehuantepec, llamado Joseph Moreno, por cuatro atajos de mulas que le compraron para comerciar en Guatemala.³⁰⁷

Al menos en lo que refiere a la asimilación del oficio de la arriería entre generaciones en una familia, estos archivos podrían ser una puerta de entrada a una futura investigación, que nos permitan elucidar las redes familiares que se tejieron entre los participantes del transporte mular, pues hasta donde se puede leer en el último documento, ambos hermanos mantenían relaciones de parentesco en Santiago, en donde fueron buscados para pagar sus deudas, por conocerseles como “los huidos”.

Al decir del historiador Bernd Hausberger, los arrieros, como grupo, estimularon por muchos años la fantasía colectiva de los habitantes y sociedades por donde pasaban, y alrededor de ellos se producía el cotilleo social, con temas que no tenían que ver con los del precios de los fletes o el trabajo con las bestias sino, más bien, con el eterno andar que los llevaba a tener un fuerte carácter independiente y libertino, siempre al margen de las reglas de la sociedad estamental de la Nueva España.³⁰⁸

Un pequeño relato contenido en *Los mexicanos pintados por sí mismos*, nos permite conocer, a través de la vida de Crisóforo, al joven soñador que veía en los arrieros el escape para conocer el mundo, a más de mostrarnos una representación muy interesante de lo que ser “arriero” significaba: ser comparado con las bestias con que trabajaba, pero además matemático pues conocía las divisiones y subdivisiones de los pesos que su trabajo le requería; era astrónomo porque aprendía a reconocer las guías celestes que le permitían moverse en tiempos aciagos y, por ello, también era geógrafo pues allanando valles y montañas comprendía la geografía del mundo. Además era una especie de boticario, pues tenía que aprender de las enfermedades humanas y animales con las que se enfrentaba en el camino.³⁰⁹

La vida de los arrieros no fue fácil, como describí en apartados anteriores, pues durante el tiempo en que desempeñaban este oficio sufrían enfermedades y accidentes. La literatura

³⁰⁷ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1756, Leg. 53, Exp. 27, ff. 62. Autos ejecutivos contra Juan y Bartholomé de la Cruz, arrieros, vecinos de la villa de Tehuantepec, por una deuda de 1,792 pesos, a pedimento de Francisco Joseph Moreno del comercio de esta ciudad y como apoderado de Juan Marín, vecino de Guatemala.

³⁰⁸ Hausberger, *En el camino. En busca de los arrieros novohispanos*, p. 67.

³⁰⁹ Rivera, *El arriero*, p. 154.

referente a este oficio en América Latina nos provee de elementos para conocer su desarrollo. Por ejemplo, en el siglo XVI, un viajero de nombre Franchesco Carletti, en su paso por Panamá narraba que:

“los arrieros que guían las bestias son todos esclavos negros, que, desnudos y siempre metidos en el fango hasta medio muslo, van detrás de ellas fustigándolas, y es propio de ellos, siendo este un esfuerzo y trabajo penoso que no podría ser nunca tolerado por hombres blancos, ni hacerlo, en el modo que lo hacen ellos, a pie; en el cual no duraban tampoco ellos mucho tiempo, pues pronto mueren baldados miserablemente y llenos de llagas”.³¹⁰

Aunque no en todas las colonias hispanas los arrieros fueron esclavos, lo cierto es que en una gran mayoría los grupos de este oficio si lo eran, sobre todo en los espacios donde los hacendados eran los dueños de las recuas; pero también es posible encontrar numerosos casos en los que los grupos de arrieros estaban compuestos por indios y pardos.

Por otro lado, también he podido localizar relatos donde los arrieros son rememorados con cierto aire de añoranza. Por ejemplo, el ya referido Víctor M. Esponda aporta un relato sobre los arrieros chiapanecos, producto de sus recuerdos de la niñez en San Cristóbal de las Casas, lugar que hasta antes de 1829 llevó el nombre de Ciudad Real. Transcribo parte del contenido de su obra *Arrieros y caminos de Chiapas. Primera mitad del siglo XX*, debido a que nos muestra cómo, a través de la memoria y el relato oral, eran vistos los arrieros en el siglo XX, aproximadamente en los 60's:

“Siendo niño me tocó ver a grupos de comerciantes de tierra caliente que arribaban a San Cristóbal arriando diversas acémilas que transportaban frutas tropicales y otros productos; de los últimos sobresalían panela, maíz, frijol, café. Recuerdo a los “burreritos” de Acala, Chiapilla, San Lucas y Totolapa que temprano entre la espesa neblina, calzados con huaraches y cubiertos de la cara con ligeras toallas, tal como si fueran beduinos, entraban por el viejo camino de Zacualpa, pasando San Felipe para llegar al mercado Miguel Alemán en el barrio de La Merced; otro tanto lo hacían los comerciantes procedentes del norponiente, Chenalhó, Pantelhó, San Miguel, Bochil, Jitotol, Izapa, Salinas y nororiente, Tenejapa, Cancuc, Chilon, Bachajón, Yajalón, siendo un considerable número de indígenas, que a diferencia de los “burreritos” trasladaban sus mercancías a lomo de unas cuantas mulas y jamelgos, los indígenas llevaban sus

³¹⁰Molina Montes de Oca, C. (2005). Y las mulas no durmieron... Los arrieros en Costa Rica. Siglos XVI al XIX. Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia. p. 235.

pesadas cargas sobre sus espaldas. Los arrieros y burreritos concentraban sus bestias cerca del mercado para facilidad y comodidad de la carga y descarga de sus productos y porque al concluir sus transacciones ya fuera antes o poco después del mediodía emprendían el regreso, los que debían permanecer más tiempo las llevaban a los diversos potreros, siendo el de La Isla³¹¹ el más concurrido”.³¹²

Los arrieros enfrentaban en sus andanzas serias dificultades como tramos peligrosos, ríos crecidos, derrumbes, ataques de fieras, extravíos y enfermedades como el paludismo, fiebres terciarias y disentería. Se trataba de un oficio tan demandante, sin ratos de ocio o diversión, que la sexualidad se volvía un escape de la rutina, de allí que muchos jóvenes se iniciaban en la vida sexual a través del bestialismo, práctica que era considerada como aberrante para aquellos que se encontraban fuera del oficio.³¹³

Así mismo, los arrieros debían enfrentarse al problema de los asaltos en el camino.³¹⁴ El asalto es uno de los actos criminales más longevos, se trata de una acción compleja que requiere una serie de pasos previos, planeación y organización. En los caminos, el abordaje se fundamenta en la sorpresa, para la cual los asaltantes se valían desde una curva pronunciada hasta algún escondrijo que los ocultara de la vista de las víctimas; apoyados por las malas condiciones de los caminos, los recodos, los desniveles, la lluvia y el lodo, el hampón podía llevar al éxito su empresa, que no diferenciaba entre arrieros, hacendados, campesinos, eclesiásticos, comerciantes o gente del común. Sobre todo en las áreas donde se movilizaban productos de valor como la plata, se crearon redes de información con el fin de llevar a buen término la empresa ilícita.³¹⁵ Otros espacios en los que los asaltos fueron recurrentes eran las vías que comunicaban las ferias de Acapulco y Veracruz, donde las caravanas de mercancías viajaban con lentitud a causa de la difícil geografía que se reflejaba en el mal estado de los caminos.³¹⁶

Debemos aclarar que existieron diversos tipos de dueños de recuas o dueños de mulas, algunos de ellos eran constituidos por los propietarios de haciendas, las corporaciones religiosas (como la Compañía de Jesús, por ejemplo), y los dueños particulares. Usualmente las haciendas poseían sus propias recuas, que dedicaban a distribuir su producción para el autoabastecimiento, evitando con ello recurrir a los mercados y las ferias, que podía llegar a implicar problemas como

³¹¹ Un barrio de la ciudad de San Cristóbal de las Casas.

³¹² Esponda, *Arrieros y caminos de Chiapas*, pp. 143-144.

³¹³ Esponda, *Arrieros y caminos de Chiapas*, p. 145.

³¹⁴ Suárez, *Camino real y carrera larga*, p. 55.

³¹⁵ Herrera Guevara, S. P. (2017). *Ladrones infames y su accionar delictivo. El robo en caminos, domicilios y poblaciones en Jalisco, 1846-1861*. Tesis de doctorado en Historia. Michoacán: El Colegio de Michoacán. pp. 286-288.

³¹⁶ Arcila, *Reformas económicas del siglo XVIII*, p. 107.

“los animales enfermos, los que había que castrar y morían en la operación, los que huían en estampida”, entre otros.³¹⁷

Las corporaciones religiosas mostraron una mayor ventaja frente a los hacendados independientes pues al tener diversas propiedades era posible satisfacer sus propias demandas, a la vez que manejaban el abastecimiento y la especulación de diversos mercados coloniales. Evadir los gastos y la especulación de los mercados era una ventaja considerable, que se reflejaba en las ganancias derivadas del transporte propio y, por ende, en los precios de los artículos.³¹⁸

Una actividad extra fue la realizada por los dueños de mulas, que se especializaban en el acarreo de cargas de productos, utilizando al máximo los viajes que hacían, sobre todo, si la solicitud significaba un largo viaje, pues entonces compaginaban el flete del producto solicitado, con productos extras (usualmente propiedad del arriero), que iban comercializando en el trayecto. A diferencia de las recuas de las corporaciones religiosas, las privadas tenían un mayor radio de acción, mientras las segundas funcionaban principalmente a nivel regional.³¹⁹

Una cosa queda clara: la posesión de un hato de mulas significaba una inversión tan fuerte que no cualquiera podía hacerse de uno, de un día para otro, sobre todo para aquellas personas de menos recursos, para las cuales el repartimiento de animales figuraba como el mejor camino para adquirirlos, pues el pago podían realizarlo en un periodo de uno o dos años, o bien, a través de los productos que los compradores producían.³²⁰ Margarita Menegus, refiere sobre esto, que el costo de dichos animales se lograba cubrir a veces hasta con un año de trabajo, tal era así que “el indio que para esto tiene dos, se considera rico”.³²¹

Para el caso oaxaqueño referente al repartimiento, Margarita Menegus describe que este tuvo ciertas particularidades, pues si bien es cierto que la Corona destinaba una partida para promover el cultivo de la grana, el repartimiento sirvió también para el abastecimiento de los mercados locales con productos como el maíz, pescado, camarón y la sal, por mencionar algunos ejemplos; de tal manera que para mediados del siglo XVIII este repartimiento alcanzaba la cifra de 20 000 pesos, a la vez que también fueron repartidas mulas por un valor aproximado de 3 800 pesos.³²²

³¹⁷ Suárez, Camino real y carrera larga, p. 60.

³¹⁸ Suárez, Los arrieros novohispanos, pp. 82-85.

³¹⁹ Suárez, Camino real y carrera larga, p. 43.

³²⁰ Suárez, Camino real y carrera larga, pp. 57-61.

³²¹ Menegus Bornemann, M. (2000). La economía indígena y su articulación al mercado en Nueva España. El repartimiento forzoso de mercancías. En Margarita Menegus Bornemann (Compiladora), El repartimiento forzoso de mercancías en México, Perú y Filipinas. México: Instituto Dr. José María Luis Mora, UNAM. p. 22.

³²² Menegus, La economía indígena y su articulación al mercado en Nueva España, pp. 36-38.

La arriería se consideraba una actividad complementaria al de la producción de subsistencia, el reparto, se considera como un estímulo al intercambio entre comunidades y centros económicos de relevancia, tales como mineros, agrícolas, portuarios y urbanos. Por medio del intercambio se llevaba a cabo una doble acción, pues mientras se movilizaban aquellos bienes producidos localmente, se procedía a introducir efectos foráneos, de tal manera que así se incitaba a las actividades comerciales y, por ende, al intercambio regional.³²³

Además, existía una diferencia básica entre los arrieros de oficio, entre este nutrido grupo se podía distinguir entre aquellos que traficaban en carrera larga por las principales rutas comerciales que conectaban México, Nuevo México -en el norte-, Oaxaca y Guatemala -en el sur-, o también los puertos de Veracruz y Acapulco, que dominaban cada uno de los grandes “mares”.

Por otro lado estuvieron aquellos arrieros que transportaban bienes por senderos poco conocidos, entre montañas y acantilados, o bien por caminos meramente locales, en estos últimos destacaban los arrieros pertenecientes a alguna hacienda o quienes simplemente movilizaban productos como complemento a su economía. Estos arrieros fueron conocidos como de “carrera corta”, su actividad era más bien local pues rara vez salían por más de algunos días de sus pueblos, lo usual era que estas personas regresaran por las noches como cualquier trabajador a sus casas, de manera que se distinguían considerablemente de los arrieros de carrera larga por tener una mayor estabilidad en las relaciones familiares y sociales del pueblo donde estuvieron asentados.³²⁴

El conjunto de animales utilizados para el traslado de las mercancías era conocido como *hatajo* o *recua* y estaba integrado por bestias mulares, usualmente agrupados en 50 o 60 animales, controlados por arrieros encargados de alimentarlas y curarlas en caso de que sufrieran algún percance en el camino. Estos animales fueron realmente apreciados no solamente porque significaban una fuerte inversión de capital, sino por representar un medio de vida para los trabajadores.³²⁵

³²³ Menegus, La economía indígena y su articulación al mercado en Nueva España, pp. 22-23.

³²⁴ Hausberger, En el camino. En busca de los arrieros novohispanos, pp. 73-74.

³²⁵ Sánchez, G. (1984). Mulas, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX. Relaciones, 5(17), 41-53.



Imagen 1.- Tren de mulas mexicanas de cargas en el Istmo de Tehuantepec.
Chiapas, México, 1920. Mediateca INAH.

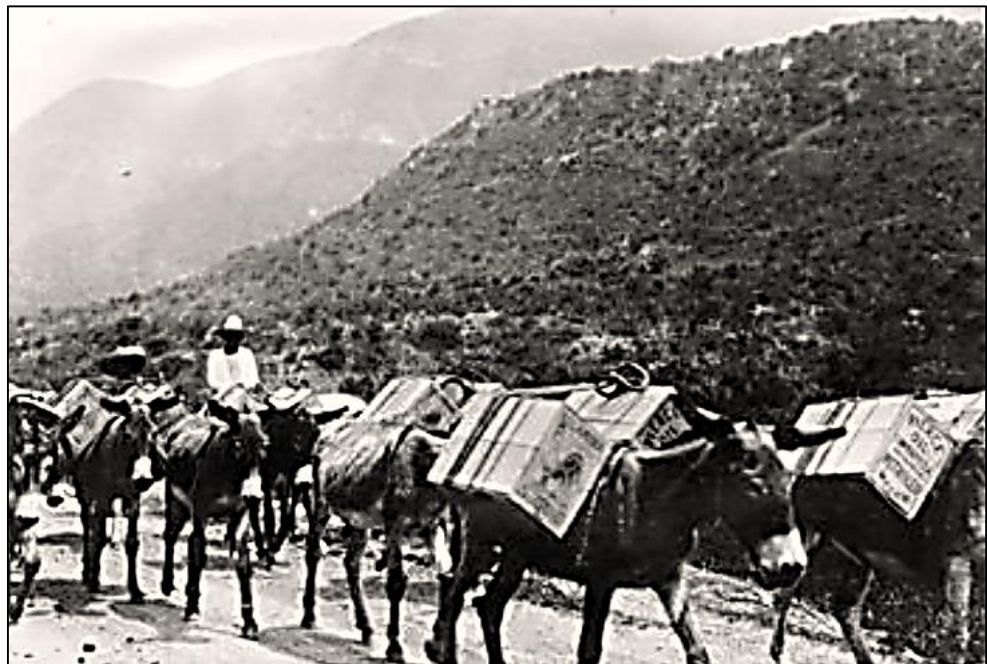


Imagen 2.- Arrieros con burros llevando cajas, retratos.
Ciudad de México, 1920. Mediateca INAH.

El hatajo estaba conformado por distintas clases y colores de acémilas, aunque siempre se trataba que los pares tuvieran similitud en fuerza y tamaño. Parte de la tarea principal del arriero consistía en la enseñanza a los animales, de un buen comportamiento, de manera que no

aprendieran “malas mañas” que afectarían su conducta en los viajes, como por ejemplo el tirar la carga, patear o convertirse en echonas o en zorreras.³²⁶

Como parte del equipo general que se solía usar con las mulas, se encontraban las sillas para cabalgar, los sudaderos, los aparejos, las reatas,³²⁷ los lazos, las atarrías o albarda,³²⁸ las esquilas,³²⁹ los costales y los ataderos.

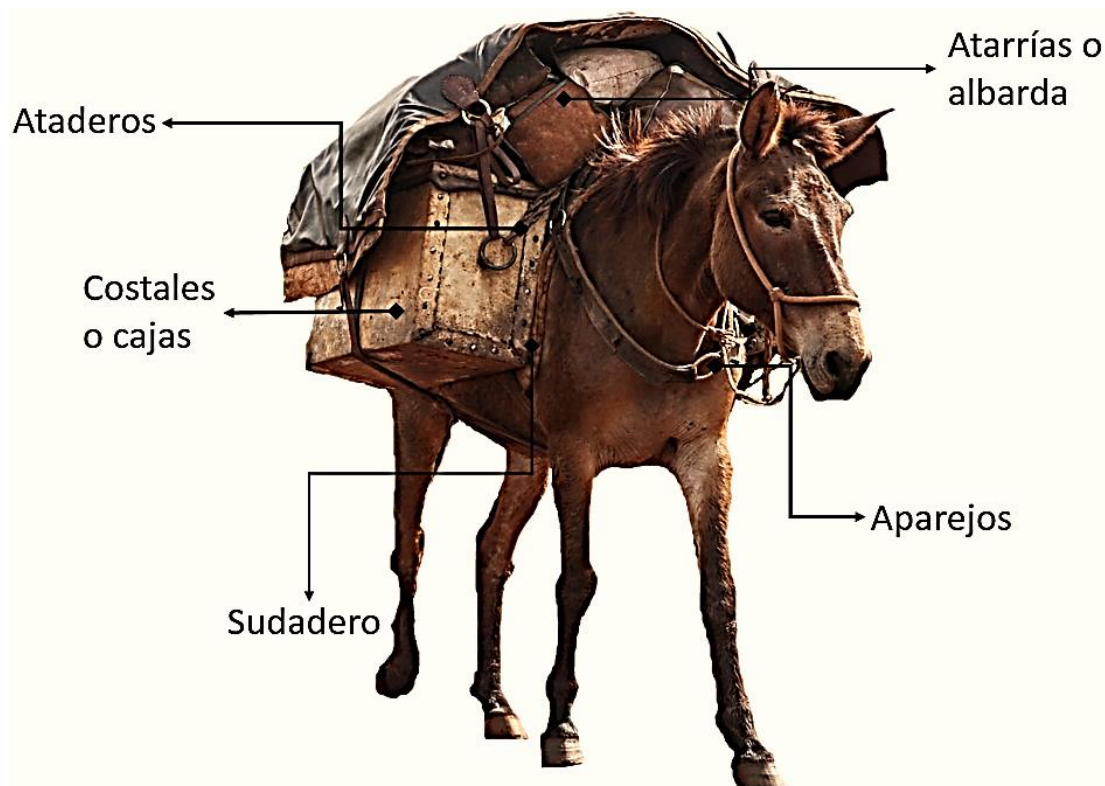


Imagen 3.- Equipo de una mula. Elaboración propia.³³⁰

El valor de las mulas era directamente proporcional a su calidad, de ahí que existiera una notoria diferencia entre los precios de una mula de primera, en comparación con las viejas o maltratadas, conocidas como de segunda o de tercera. Las mulas de silla costaban menos que las de carga, también hacía la diferencia si habían sido domadas o no.

³²⁶ Suárez, Camino real y Carrera larga, p. 45. Según la Real Academia Española el término hace referencia al adjetivo de *astuto* o también que va *detrás de otros* o *rezagado*. Se les llamaba zorreras a las mulas que al cincharlas inflaban la panza ocasionando que los aparejos no apretaran bien originando un desnivel en la carga, esto provocaba que al estar en el camino fueran quedándose rezagadas hasta que era necesario detener toda la recua para volver a cincharlas.

³²⁷ Cuerda que ata dos o más mulas.

³²⁸ También llamadas albardas, son dos almohadillas que se adaptan al lomo del animal.

³²⁹ Equipo con el que se esquilaba a los animales para evitar el peso del pelaje y el sudor.

³³⁰ Hecho a partir de la información proporcionada en Suárez, Los arrieros novohispanos, pp. 86.

En fin, los precios de estos animales variaban por diversas razones, entre ellas la aparición de enfermedades que les aquejaran, lo que ponía en duda su capacidad para realizar los trabajos requeridos (de allí que se les designara de primera, segunda o tercera). También influían los problemas ambientales, que originaban tanto sequías como tiempos de bonanza, que traían consigo la escasez o sobreproducción de forraje, que se encarecía o abarataba según fuera el caso; o bien, influía fuertemente en los precios el incremento o decrecimiento de nacimientos en las haciendas de crías, que luego eran vendidas de forma directa o a través de los remates.³³¹

Clara Elena Suárez Argüello describe que a principios del siglo XVIII, el consumo diario de una mula era de cuatro kilos de avena, maíz o cebada, además de seis kilos y medio de paja y una ración de sal semanal de aproximadamente 60 gramos. Durante los viajes, los animales comían en los pastos y montes cercanos al camino.³³²

Las mulas eran un bien que los arrieros mantenían con sumo cuidado, pero en las crisis agrícolas por las sequías, el sistema de transporte resentía los estragos, que se reflejaban en la escasez de pastos y agua para los animales. Suárez Argüello describe que muchas veces estas crisis agrícolas no necesariamente afectaban cultivos como el trigo o el maíz, sino repercutían en la falta de pastos (naturales), que ocasionaba la muerte del ganado en el territorio novohispano, por lo cual los arrieros solían negarse a efectuar en esas épocas, viajes para trasladar mercancías ya que conocían el riesgo que los animales corrían, pues también estaba en juego su capital de inversión. Por ejemplo, entre 1782 y 1785, esta autora refiere que se produjeron crisis agrícolas que dificultaron la distribución de los insumos para el estanco del tabaco, cuando los arrieros se negaron a participar en los fletamentos de los productos, lo cual ocasionó que las altas autoridades embargaran las recuas, para obligarlos a realizarlos, a pesar de que este tipo de medidas estaba radicalmente prohibida.³³³

Los años dotaban de experiencia a los arrieros, quienes idearon ingeniosas maneras para disciplinar a los animales, todo lo cual y a pesar de ser un trabajo cansado, era recompensado con las ganancias económicas, para nada despreciables. Un ejemplo sobre la educación de estos animales se realizaba con aquellos que solían separarse del grupo para echarse a correr y liberarse de la carga. Para disciplinarlas solo bastaba ponerle entre los tercios un sobornal³³⁴ de cualquier cosa para que volvieran dócilmente a ser obedientes.

³³¹ Suárez, *Los arrieros novohispanos*, pp. 86-87.

³³² Suárez, *Los arrieros novohispanos*, p. 100.

³³³ Suárez Argüello, C. E. (1995). *Sequía y crisis en el transporte novohispano en 1794-1795*. *Historia Mexicana*, 44(3), 385-402. pp. 385-386.

³³⁴ Peso que se añade a uno de los tercios de la carga con el fin de equilibrarlos.

Es importante señalar que también existieron empresarios de transporte mular que preferían movilizar la plata, por el buen pago que se les daba por este transporte, que resultaba en extremo peligroso. Este tipo de fletes estuvo vinculado con los negocios que dichos empresarios tenían con la elite comercial novohispana, aunque esto no les impedía a veces trabajar con otras mercancías. La integración de estos grupos sociales solía tener como base los nexos familiares, el control del proceso productivo, así como una amplia gama de negocios diversos que se beneficiaban de los fletes.

Para el siglo XVIII, algunos documentos refieren la presencia de hatajos compuestos por cientos o miles de bestias (sobre todo entre aquellos que recorrían de México a Veracruz).³³⁵ Los datos arrojados para Oaxaca de que dispongo para el siglo XVII, señalan que si bien es cierto que se observaba un tráfico de carrera larga hasta Santiago de Guatemala, el número de bestias que componía los hatajos, pocas veces superaba las 100.³³⁶

Ahora bien, regresando a la descripción de la composición de los hatajos, debemos especificar que si los animales movilizados eran muchos, se les dividían en “trozos de recua”, cada uno dirigido por un arriero, mismos que eran subdivididos, a su vez, en hatajos más pequeños para poder llevar un mejor control. También se solía clasificarlos de acuerdo al color de los animales.

No siempre los dueños de las mulas trabajaban directamente con ellas, ya que algunas veces éstos solían convertirse o ya eran comerciantes, que en realidad compraban sus propias mulas con el fin de alcanzar mayor autosuficiencia y más beneficios económicos, al reducir los costos del transporte de su producto, de manera que solían contratar a un responsable, designado como “*mayordomo*”.

Hubo casos en los que dos o más mercaderes se unieron para formar una “compañía”,³³⁷ con lo cual reunían una gran cantidad de dinero, o bien de productos, con el fin de movilizarlos

³³⁵ Hausberger, En el camino. En busca de los arrieros novohispanos, p. 76.

³³⁶ De hecho entre la documentación recopilados el mayor número de mulas que compuso un hatajo fue el del arriero Nicolás Palenzia, vecino de Guatemala, residente en Antequera, que se obligaba a llevar a Suchitepec 65 mulas “de lazo y reata”. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 21/11/1683, Libro 142, ff. 278-278v. (En la descripción del documento el nombre del arriero aparece como Antonio Morales, yo utilicé el que se menciona en el documento).

³³⁷ Una compañía se realizaba cuando dos o más hombres se juntaban con “la intención de ganar reunidos, juntándose los unos con los otros; y nace de ello gran provecho cuando se hace entre hombres buenos y leales [...] y hacerse la compañía con consentimiento y con otorgamiento de los que quieren ser compañeros y pueden hacer hasta cierto tiempo o por toda la vida”. López, Alfonso X el sabio. Las Siete Partidas, Quinta partida, Título 10, Ley 1,

para su venta. Cuento con un interesante caso que se refiere a este tipo de operación, que data de 1589.³³⁸

Se trata de un contrato celebrado entre Pedro Gallegos, vecino de la ciudad de México, y Juan de Cisneros, vecino de Teposcolula, quienes concertaron ante el escribano de Teposcolula, Juan Medina, la formación de una compañía que funcionaría por dos años. Los términos del convenio son muy específicos: primero, Pedro Gallegos aportó a la compañía el efectivo líquido, 1,500 pesos de oro común y 1,000 de plata, mientras el socio, Juan de Cisneros, se comprometió a entregar 16 bestias de carga con todos sus aparejos, para el transporte de los productos que la compañía comercializaría, además de nueve cargas de corambre (pieles).

Para efecto de las cuentas claras, las mulas fueron tasadas en 50 pesos de oro común y se estableció que si alguno de los animales llegaba a morir durante el tiempo que durara la compañía, se pagarían al dueño en 60 pesos, por ser este el precio de “menoscabo”. Al contrario, si en dicho periodo se compraran más mulas, éstas serían vendidas al término del mismo y la ganancia se repartiría en dos partes iguales, de tal manera que el arriero Juan de Cisneros, “por su persona y solicitud no ha de llevar cosa alguna porque así esta tratado y contratado entre los susodichos”; lo mismo sucedería con todas las cosas que se compraran para aderezar a las mulas de la recua.³³⁹

En términos generales, el efectivo dado por Pedro de Gallegos, serviría para el mantenimiento de las acémilas, dejándole a Juan de Cisneros la autoridad de arrendarlas a las personas y a los precios que mejor le pareciese, siempre y cuando no olvidara dar la parte que le correspondía a su socio. Contemplaron en el contrato que cada cuatro meses se reunirían para hacer un balance general de los costos y ganancias obtenidas, pues en caso de haber pérdidas durante el contrato esto afectaría a ambos socios.

Para volverse dueño de mulas no siempre era necesario comprarlas al contado, pues existían alternativas como la del “repartimiento de mulas” que, en términos simples, significaba la adquisición, a crédito, en una hacienda especializada en la cría de acémilas. Los compradores iban pagando poco a poco, ya fuera dando dinero líquido, o transportando productos de la hacienda con que hacían el trato. Este sistema de repartimiento ha sido documentado en Puebla, Guerrero, Michoacán y Oaxaca.³⁴⁰

³³⁸ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, Compañía, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 14/10/1693, Libro, 148, f. 504. Miguel Joseph de Ylondain y Juan Martínez de Obeda, hacen una compañía de 24, 118 pesos y 4 reales que importan diferentes géneros y mercaderías de Castilla.

³³⁹ Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Teposcolula, serie protocolos, subserie compañía, 1589, Leg. 1, Exp. 3.04, ff. 8r-10r. Puesta de mulas para mercadear a Veracruz.

³⁴⁰ Suárez, Los arrieros novohispanos, p. 93.

En las líneas siguientes expondré la constitución interna de los grupos de fletes, la jerarquización de los trabajos dentro de ellas, los problemas a los que se veían sometidos dentro y fuera de los caminos para mantener tanto a los animales como las cargas, así como algunos de los costos que los viajes podían generar.

2.3 El grupo arriero: constitución interna

Los arrieros formaban grupos de trabajadores que basaban sus relaciones personales en la confianza y la ayuda mutua dado que sortear innumerables veredas requería del apoyo de uno o más compañeros que pudieran socorrer, acompañar y hasta alegrar la andanza. Como oficio, los arrieros seguían fielmente la división jerárquica del grupo, pues el orden era apreciado en la medida que al cumplir cada uno con su tarea, la empresa sería llevada a buen término.

Las tareas que cada elemento del grupo arriero desempeñaba en el hatajo estaban encaminadas a mantener en buen estado la recua de mulas, que se constituía como el bien máspreciado, pues era gracias a éstas que el trabajo se mantenía vigente. Más allá del trabajo formal requerido en el cuidado de las mulas, también el grupo debía mantener el trato tanto con autoridades como con la gente común, en cada uno de los lugares por donde se pasaba.

Si bien el hatajo era trabajado por pequeños empresarios, parientes de los dueños de recuas, empleados asalariados y también esclavos,³⁴¹ esto no impedía que en términos generales se siguiera una división interna de tareas y funciones, bastante generalizadas entre los arrieros, que describiré a continuación.

Dentro de un hato la figura que estaba en la cima de la jerarquía era el *dueño de la recua*, aunque no era frecuente que esta persona estuviera o liderara los viajes, como ya se ha dicho con anterioridad. A falta de este personaje, el trabajo era delegado al *mayordomo*. Éste era considerado como el de mayor categoría, por llevar a costas la mayor responsabilidad en los viajes, contando por ello con el salario más elevado de todos los trabajadores. Entre otras ventajas que tuvieron los mayordomos de recuas se encontraba la de que si la recua pertenecía a una hacienda, éstos recibían un salario mensual parecido al de los puestos de confianza en dicho lugar, además de contar con raciones de alimentos como granos y carnes.

Según Suárez Argüello, este personaje debía ser reflejo de capacidad y habilidad ya que no solo se encargaba del equipo necesario para los viajes, sino también de los productos que se transportaban como las cargas y descargas de los mismos, de las raciones de comida para los

³⁴¹ Hausberger, En el camino. En busca de los arrieros novohispanos, p. 72.

animales y los trabajadores, del descanso y resguardo de los animales y de algo muy importante, vigilar que la mercancía no fuera abierta por los trabajadores. Como representante pasaba por las aduanas pagando las alcabalas establecidas, y al finalizar el flete era quién solía entregar la mercancía, pues la transacción terminaba con la contabilización exacta de los efectos transportados.³⁴²

En situaciones de pérdida o robo, el arriero era detenido y encarcelado, siendo el dueño de la recua quien se presentaba ante los tribunales para resolver los problemas y hacer los pagos correspondientes y, si se demostraba la culpabilidad del arriero, aquél podía cobrarle las costas de lo gastado.

En la jerarquía, seguía en la disposición de trabajos, el *cargador o aviador*, que se encargaba de la carga y descarga de las mulas, comenzando desde muy temprano pues debía revisar el orden de las cargas de productos, el acomodo sobre los animales y el descargo de los mismos, además de aparejar las mulas, colocarles las cinchas y los sudaderos (que no era más que una manta que se ponía debajo de las sillas o de los aparejos). Estos trabajadores estaban por debajo del mayordomo, por lo cual su responsabilidad también era grande.

Después estaban los *sabaneros*,³⁴³ encargados de llevar a pastar a los animales una vez descargados y mantenerlos vigilados, así como de verificar que las mulas comieran la pastura correspondiente a su dieta, volviéndolos a reunir en el hato. Suárez Argüello describe que estos trabajadores también colocaban los llamados “tapaojos”, que eran telas que se ponían sobre los ojos de las mulas mientras se les estaba cargando, para evitar que tiraran los productos.

A continuación se encontraban los *hatadores*, que se encargaban de vigilar el camino de las mulas cargadas para que no se salieran del hatajo, que regularmente se colocaban al frente de la recua, misma que controlaban con una líder, llamada *mula caponera* o *yegua guía*. Su salario era el más bajo de todo el conjunto de trabajadores.

Por último, podemos encontrar a los *aprendices* o *novatos*, es decir, los que sin experiencia se habían unido al grupo para aprender el oficio. Se encargaban de acarrear la leña, prender el fuego, custodiar la comida, acopiar el agua, alimentar a los animales y cuidar de ellos.³⁴⁴

³⁴² Suárez, camino real y carrera larga, p. 44; Suárez, Los arrieros novohispanos, pp. 95-97.

³⁴³ Según la Real Academia Española el término hace referencia a la sabana, es decir, la llanura donde la vegetación de árboles es menor, caracterizándose principalmente por los pastos y los matorrales. El Diccionario de americanismos describe que “sabanero”, refiere a la persona que cuida al ganado en una sabana.

³⁴⁴ Suárez, Camino real y carrera larga, p. 44; Suárez, Los arrieros novohispanos, p. 98; Esponda, Arrieros y caminos de Chiapas, p. 146.

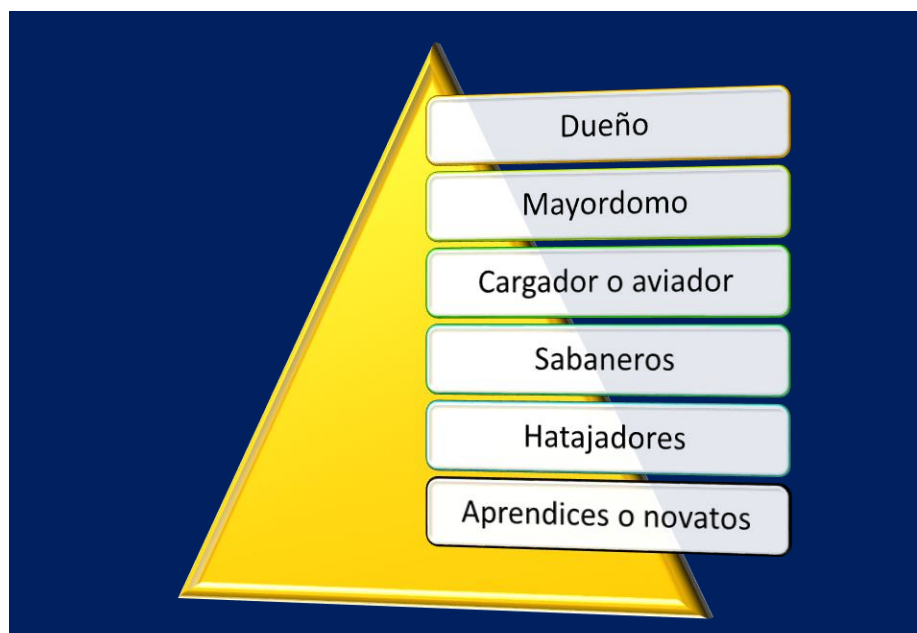


Imagen 4.- Jerarquía interna en el grupo arriero.

Es importante señalar que dentro del movimiento del hato, el trabajo principal era realizado por la yegua caponera, que iniciaba y se mantenía a la cabeza de la marcha, al lado de la cual iban las mulas consentidas o mejor portadas, y atrás se acomodaban, poco a poco, las demás acémilas.

Gerardo Sánchez menciona que con los años los arrieros iban conociendo a sus animales, entre los cuales distinguían a las “rezagadas que se quedaban atrás, galvanas a las que iban en medio y chiquiadas a las de adelante que viajaban junto a la caponera”; ninguna mula osaba adelantarse a la yegua caponera y si esta líder llegaba a morir en el trayecto significaba un duro golpe para la marcha pues no solo era difícil encontrar una sustituta sino que, además, también estaba el problema de su aceptación por el resto de los animales.³⁴⁵

³⁴⁵ Sánchez, *Mulas, hatajos y arrieros*, p. 45.

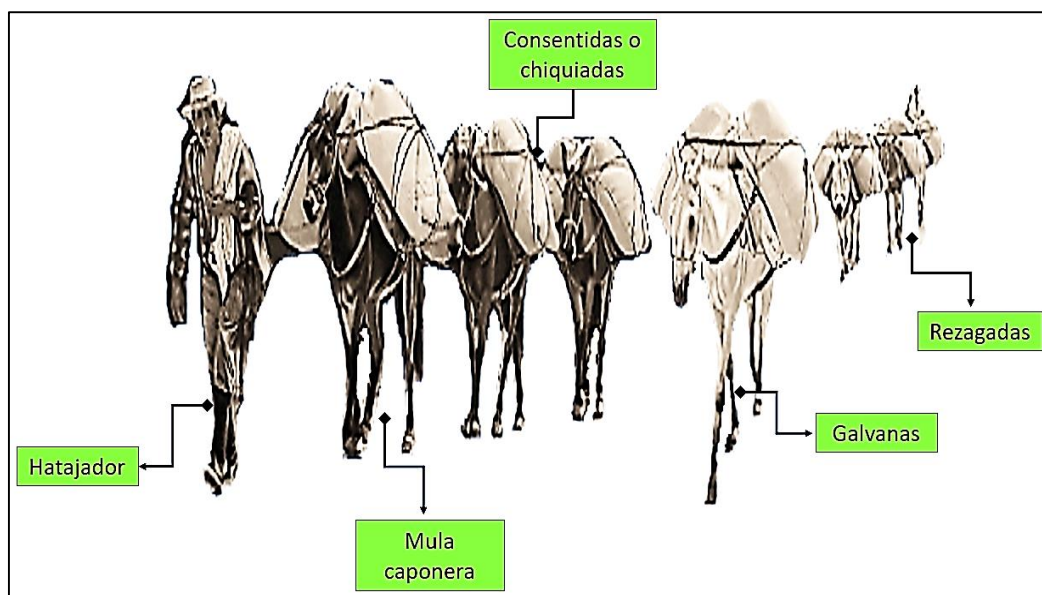


Imagen 5.- Jerarquía de una recua de mulas.

Diferente era la enseñanza y trato que recibían las llamadas mulas de silla, que eran amansadas de forma parecida a la de los caballos, para que fueran obedientes con los montadores, pues se buscaba que no resultaran testaduras pues esto podía degenerar en algún accidente de gravedad, tanto para el montador como para el animal.³⁴⁶

El mayordomo debía considerar llevar en el viaje una porción de maíz para dar a las mulas en cada jornada, cuyas cantidades variaban pues estaban sujetas a la jornada y a la carga, pero si los animales estaban descargados no era necesario llevar maíz pues su alimentación se satisfacía únicamente con el pasto de los campos. En caso de falta de pasto en el camino, se compraba paja, o tallos y hojas secas de maíz o caña de azúcar, conocidos como *tlazole*, o si encontraban molinos de trigo en el camino, compraban salvado. También podía suceder que adquirieran el forraje en las ventas o haciendas del tránsito.³⁴⁷

Los datos anteriores, provenientes del análisis hecho por Suárez Argüello, son comprobados a partir de un documento de 1756, donde se describe de manera sucinta el costo y pagos realizados para la habilitación del atajo de mulas del arriero Blas Ortiz, vecino de la villa de Tehuantepec:

“Primeramente 8 pesos dados al cargador Vizente de Roxas... 008 pesos
 Ytem, 6 pesos a Manuel Belasquez aviador... 006 pesos

³⁴⁶ Sánchez, *Mulas, hatajos y arrieros*, p. 44.

³⁴⁷ Suárez, *Camino real y carrera larga*, p. 46.

Ytem, 5 pesos a Pasqual Vizente sabanero...	005 pesos
Ytem, 4 pesos a Juan de la Cruz sabanero...	004 pesos
Ytem, 26 pesos de dos docenas de herraje...	026 pesos
Ytem, 6 pesos de seis arrobas de totopostle...	006 pesos
Ytem, 4 reales de panelas ³⁴⁸ y 2 reales de un petate para el totopostle...	6 reales
Ytem, un peso de dos almudes de frijol y 4 reales gastados en los que fueron a reconocer la carga al camino...	001 peso, 4 reales
Total: 057 pesos, 2 reales”	
Más un correo... 005 pesos... ³⁴⁹	

Esta pequeña relación nos da una idea de lo que los arrieros utilizaban para surtir sus necesidades básicas de alimentación para el viaje. Otro testimonio corresponde a Víctor Manuel Esponda Jimeno, quien describe que en el “matolaje”, o la despensa que los arrieros en Chiapas solían llevar, se podía encontrar pan, café, arroz, panela, carne asada, camarones, pescados secos, chorizos, sal de grano, aguardiente y tabaco.³⁵⁰

Según podemos ver en la relación anterior de archivo y en la descripción realizada por Jimeno, un producto que formó parte de la despensa de los arrieros desde el siglo XVIII y que siguió vigente, por lo menos hasta inicios del siglo XX en Chiapas, fue el del totopostle, que eran unas tostadas “cuya masa se mezcla con polvo de chicharrón”.³⁵¹

Clara E. Suárez describe que para los viajes, el arriero cargaba con los utensilios para preparar o calentar sus alimentos, siempre que pudieran resistir las vicisitudes del viaje, como por ejemplo, ollas de cobre y comales de fierro.³⁵² Por su parte, en la descripción que hace de los arrieros en la primera mitad del siglo XX, Esponda Jimeno refiere que cuando la jornada terminaba y tocaba descansar, los arrieros:

“preparaban el famoso “café de arriero” en las calderas de hojalata que colgaban del garabato, el café lo endulzaban con panela y lo sorbían acompañado de pan o totopostle,

³⁴⁸ Según el Diccionario de americanismos, la panela es azúcar sin refinar que se obtiene de la caña, se suele elaborar de diferentes formas en pequeños bloques, estos, a su vez, son usados como edulcorante natural en comidas o bebidas.

³⁴⁹ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1756, Leg. 53, Exp. 26, f. 5. Ejecutivos contra Blas Ortis, vecino de Tehuantepeque, dueño de mulas, de pedimento de don Francisco Joseph Moreno, vecino y del comercio de Antequera como apoderado de don Juan Marín, vecino de Guatemala, por una deuda de 504 pesos.

³⁵⁰ Esponda, *Arrieros y caminos de Chiapas*, p. 146.

³⁵¹ Esponda, *Arrieros y caminos de Chiapas*, p. 146.

³⁵² Suárez, *Camino real y carrera larga*, p. 45.

algunas veces agregaban al menú carne salada, era la merienda, la que consumían y concluían con una pintoresca charla acompañada de rústicos cigarros”.³⁵³

La anterior relación de gastos ocasionados por el servicio de un flete nos permite conocer también la contabilidad de la comida tanto de arrieros como de animales, pues como ya he descrito anteriormente a principios del siglo XVIII, el consumo diario de una mula incluía cuatro kilos de avena, maíz o cebada, además de seis kilos y medio de paja y una ración de sal.³⁵⁴

La carga que una mula de camino real podía transportar –es decir, aquellos animales que transportaban productos en carrera larga-, era de 120 a 150 kilos aproximadamente. Ahora bien, dependiendo del camino, un animal podía recorrer 4.14 leguas (17.5 kilómetros aproximadamente), si el camino era llano hasta 4.8 leguas, pero si el camino era malo no alcanzaba las 3 leguas.³⁵⁵

Durante las jornadas no se permitía que las mulas abrevaran en cualquier lado pues esto podía ocasionar graves problemas tales como el desorden de la formación, la caída de las cargas o el que los animales se molestaran con las cinchas y retrasaran la marcha; por ello los arrieros se preocupaban de que el tiempo de bebida de los animales se hiciera en lugares precisos para mantener el orden. Asimismo, cuando se llegaba a un lugar de descanso no se solía descargar al momento a los animales, sino que se tenía que esperar a que se enfriaran para evitarles calambres u otras molestias y enfermedades.³⁵⁶

Esta sería la composición de la jerarquía de trabajo de los arrieros y de las mulas, las características del trabajo y tan solo unos cuantos ejemplos del quehacer cotidiano de este grupo. Como ya he dicho anteriormente la falta de archivos coloniales referente a estas personas no nos permite más que conocer pequeños rasgos de ellos, sin embargo es interesante reconocer en la tradición oral contemporánea, elementos persistentes de su devenir, por ejemplo en la continuación de alimentos como el totoposte que es referido en el documento del siglo XVIII, y en la etnografía chiapaneca del siglo XX realizada por Esponda Jimeno.

Dado que el interés de esta investigación se centra en el siglo XVII, a continuación abordaré la composición estamental³⁵⁷ de los hombres que decidían adentrarse en el mundo del

³⁵³ Esponda, *Arrieros y caminos de Chiapas*, p. 148.

³⁵⁴ Suárez, *Los arrieros novohispanos*, p. 100.

³⁵⁵ Suárez, *Camino real y carrera larga*, p. 45.

³⁵⁶ Esponda, *Arrieros y caminos de Chiapas*, p. 148.

³⁵⁷ “Sistema de estados (estamentos); sociedad jerárquica cuyos estratos están rígidamente separados por la ley y las costumbres y con frecuencia caracterizados por sus diferentes relaciones hereditarias con la tierra (propietarios, arrendatarios o siervos). Aunque el estatus social es en general hereditario, la movilidad social vertical no está totalmente excluida”. Mörner, Magnus. (1969). *La mezcla de razas en la historia de América Latina*. Buenos Aires: Paídos. pp. 20-21.

transporte, tomando como referencia la información extraída de los documentos con los que he trabajado hasta ahora. Me guiaré con la participación de los indios y las castas, en específico de los mulatos y pardos, en el tráfico de mercancías y de la mentalidad sobre la arriería como un oficio “infame”, partiendo de la idea o concepto de la pureza de sangre entonces prevaleciente.

2.3.1 Arrieros en el siglo XVII: la participación de los indios y las castas en el tráfico de mercancías

Un tema poco tratado que llama poderosamente la atención en el estudio de la arriería en México es el de la participación que tuvieron los indios y las castas, principalmente los pardos y mulatos, no solamente como trabajadores en el oficio, sino también como dueños y traficantes de recuas.

Como ya he apuntado anteriormente, una de las maneras en que las personas podían hacerse de un cierto número de mulas era por medio de los repartimientos que las haciendas productoras ofrecían a través de pagos paulatinos o del trueque por servicios de fletes a los que se les obligaban, y de esta manera muchos trabajadores de haciendas se beneficiaron y lograron adquirir animales, que luego utilizaron para formar pequeños grupos de arrieros, en su mayoría compuestos por familiares.

Más allá del carácter de coacción que se le pueda atribuir a los repartimientos entre los pueblos, el ofrecido con las mulas originó que, con el tiempo, el sistema integrara a la población rural a la economía colonial.³⁵⁸ Esta integración abarcó no solamente a los indios, sino que permitió la entrada de otras castas como los mestizos y pardos, al mundo del transporte.

Antes de abordar propiamente de su participación en la arriería, conviene presentar un análisis de la clasificación de los grupos sociales coloniales pues, como es bien sabido, fue tan difícil para la gente de la época como para los historiadores de hoy, diferenciarlos con claridad. La problemática se agudiza cuando miramos al trasluz de la comprensión de que aquella sociedad estaba inmersa en una gran “mescolanza de sangre” en la que el estatus social resultaba poco claro, si no es que incierto.

A pesar de que los indios han sido clasificados regularmente de forma *cuasi* “precisa”, no debemos caer en las perspectivas simplistas que han utilizado el tradicional concepto dentro de la sociedad novohispana. De acuerdo con Bernardo García Martínez, fueron considerados como “indios” solamente aquellas personas que estuvieron incorporados a los pueblos establecidos,

³⁵⁸ Suárez, Los arrieros novohispanos, p. 92.

pues esto los delimitaba como permanentes, a diferencia de aquellos que se mudaban a las poblaciones españolas, las minas o las haciendas, lo que originaba que quedaran excluidos de las matrículas de tributos y de las obligaciones a las que estuvieron sujetos en los pueblos.³⁵⁹

Al menos para el siglo XVIII, las definiciones que predominaron para nombrar a aquellos grupos que no eran ni indios ni españoles, fueron las de *mestizo* y *pardo*, estos últimos fuertemente vinculados con los rasgos visibles de ascendencia africana:

“Los pardos, en particular, formaban un grupo en extremo heterogéneo y por lo regular no se les identificaba en términos de su origen étnico sino por estar registrados como tributarios o como miembros de las milicias de la costa. Aquí, como en el caso de los indios, se determinaba su estatus en función de algún tipo de *pertenencia corporativa*”.³⁶⁰

Pero ¿cómo entender la pertenencia corporativa? El mismo Bernardo García Martínez nos da un ejemplo en su análisis sobre los pueblos de indios, los cuales más allá de hacer referencia a cualquier localidad o poblado, designaban la unidad política territorial básica de la población indígena que, durante el dominio español, contaba “con identidad definida, gobierno propio y reconocimiento legal”.³⁶¹

Para este investigador, los “pueblos” tuvieron su antecedente directo en los cuerpos políticos prehispánicos, los cuales tenían definida una identidad que legitimaba su gobierno, aunque estos cuerpos políticos podían convertirse en tributarios de alguna otra entidad de mayor tamaño, mantenían, hasta cierto punto, su autonomía como “Estados independientes”, llegando incluso a formar dinastías equiparables a una confederación. Para referirse a estos señoríos o ciudades-estado es posible utilizar el concepto náhuatl de *altepetl* o los equivalentes que esta palabra tenga en otras lenguas.³⁶²

El establecimiento de los pueblos de indios o de pueblos congregados durante el siglo XVI, debió ajustarse a las necesidades locales, a través de una reestructuración funcional, que no alteraba la integridad de los pueblos ni su posición en el terreno de las relaciones entre los españoles y los indios.

En este proceso, la designación de un espacio en específico como cabecera política, administrativa, política, religiosa y hasta económica, requirió de un gran esfuerzo en el que participaron activamente los religiosos, quienes se encargaron de reducir a la población dispersa

³⁵⁹ García Martínez, B. (2014). “Pueblo de Indios”, “Pueblo de castas”: Asentamientos nuevos y organización corporativa tradicional en la Nueva España del siglo XVIII. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 203-224). México: El Colegio de México. p. 203.

³⁶⁰ García, “Pueblo de Indios”, “Pueblo de castas”, pp. 204-205.

³⁶¹ García, Señoríos, pueblos y municipios, p. 12.

³⁶² García, Señoríos, pueblos y municipios, p. 15.

en los montes y los parajes. En la medida en que se asentaban los cambios en la organización espacial, sobrevino la revalorización y calificación de los *altepetl* en agrupamientos o congregaciones, que podían designar un “pueblo formado”, un “pueblo permanente” o simplemente una “congregación”.³⁶³

Durante la época colonial temprana el gobierno español definió a los pueblos de indios como corporaciones con tierras propias (otorgadas a través de concesiones), con explotación exclusiva para sus vecinos, que no podían ser vendidas o privatizadas.³⁶⁴ Basados en este sistema, los indígenas trabajaban las parcelas que la comuna les otorgaba y, en algunos casos, el usufructo de las mismas también era de propiedad comunal.

En el caso de las llamadas castas, el trabajo fue un tanto más difícil para las autoridades novohispanas pues la clasificación racial fue volviéndose cada vez más engorrosa, en la medida en la que distintos grupos se fueron combinando. Con el tiempo, el concepto *castas* agrupó genéricamente a todos aquellos que no eran ni españoles ni indios.

Durante los primeros años posteriores a la conquista fue imposible detener las relaciones entre españoles e indígenas, si bien es cierto que la política indiana no promovió la unión entre distintos grupos sociales, lo cierto es que la Iglesia reconoció la libre elección de la pareja con el fin de ampliar la evangelización y el matrimonio monógamo en las tierras conquistadas.³⁶⁵

La miscegenación durante la conquista se realizó a través de distintas modalidades que incluyeron la violación, la poligamia y la procreación por consenso. La falta de mujeres hispanas derivó en que los conquistadores se unieron a las nativas, provocando alarma entre los religiosos que los acompañaban. Ya realizada la conquista y establecido el aparato colonial, muchos conquistadores mantuvieron a sus esposas en España, por lo que la Corona tuvo que proclamar una obligación sobre el traslado de las mismas con la amenaza de que al incumplir la orden se podía incurrir en la pérdida de las encomiendas otorgadas; otras disposiciones, como la

³⁶³ García Martínez, B. (1987). Los pueblos de la sierra. El poder y el espacio entre los indios del norte de Puebla hasta 1700. México: El Colegio de México. pp. 151-158.

³⁶⁴ Cabe señalar que las tierras concedidas se agrupaban en cuatro tipos: “*el fundo legal*, que cubría un radio de 549 metros a la redonda, a partir de la plaza del pueblo; *los ejidos*, que eran tierras comunes de pastoreo en los que los miembros de la comunidad podían dejar pastar su ganado; *los propios*, que eran tierras destinadas a proveer los ingresos necesarios para cubrir los gastos de la comunidad; y las tierras de común repartimiento, que eran distribuidas en usufructo entre las varias familias de la aldea”. Powell, T. G. (1972). Los liberales, el campesinado indígena y los problemas agrarios durante la reforma. *Historia Mexicana*, 21(4), 653-676. p. 655.

³⁶⁵ González Esparza, V. M. (2018). Resignificar el mestizaje de Tierra Adentro. Aguascalientes, Nueva Galicia, siglos XVII y XVIII. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, A.C. p. 109.

pragmática real sobre matrimonios de 1776, trataron de evitar los matrimonios desiguales en el Nuevo Mundo.³⁶⁶

Los hijos nacidos de la unión de español e india fueron conocidos como mestizos, que para la Corona representaron un problema pues mantuvieron una condición libre gracias a su ilegitimidad, además de que no estaban obligados a pagar tributos, lo cual contribuyó a que los nativos buscaran, conscientemente, integrarse a esta casta.³⁶⁷

Juan P. Viqueira describe que a mediados del siglo XVI, un niño nacido entre un español y una india en un matrimonio legal sería probablemente registrado como español, si por el contrario era ilegítimo y nacía en el pueblo de la madre, había mucha posibilidad de que entrara en la matrícula de tributarios como un natural. En las ciudades, los hijos nacidos de matrimonios entre naturales tenían mayor probabilidad de registrarse como mestizos si los padres lograban mejorar su situación económica y si habían aprendido la lengua y costumbres españolas.³⁶⁸

Para Magnus Mörner, con el mestizaje se produjeron dos procesos sociales que marcaron el devenir de las colonias hispanas: el de la aculturación, o la mezcla de elementos culturales, y el de la asimilación, es decir, la absorción que realiza un individuo o pueblo de otra cultura. En América Latina, el mestizaje fue el vehículo de la aculturación, fortalecido con el cruce de razas y culturas, aunque no se debe caer en generalizaciones, pues también llegó a ocurrir que en algunos casos se produjera una aculturación sin mestizaje o un mestizaje sin aculturación.³⁶⁹

Principalmente en las regiones costeras, las castas estuvieron compuestas por pardos o gente de ascendencia africana. Para Ángel Palerm el establecimiento del intercambio comercial entre las colonias americanas y las tierras de ultramar, sobre todo el que se desarrolló en las Carreras de Indias y del Pacífico, a través de los puertos de Nueva Veracruz y Acapulco, en la Nueva España,³⁷⁰ se completó cuando los “esclavistas europeos comenzaron el traslado masivo de población africana hacia las minas, los obrajes manufactureros y las plantaciones de América”.³⁷¹

³⁶⁶ Rodríguez, P. (2008). Sangre y mestizaje en la América Hispánica. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, 35, 279-310. pp. 283-285; 294.

³⁶⁷ Rodríguez, Sangre y mestizaje en la América Hispánica, pp. 282; 289.

³⁶⁸ Viqueira, J. P. (2010). Reflexiones contra la noción histórica de mestizaje. Revista Nexos. <https://www.nexos.com.mx/?p=13750>

³⁶⁹ Mörner, La mezcla de razas en la historia de América Latina, p. 19.

³⁷⁰ Si bien los puertos autorizados para el comercio de esclavos africanos fueron el de Veracruz, y más tarde el de Campeche, existen registros que muestran que al de Acapulco llegaron esclavos en la Nao de China, estos esclavos procedían de regiones de África Oriental o de Nueva Guinea. Velázquez Gutiérrez, María E. (2018). Cualidades, castas y razas en el México virreinal: el uso de categorías y clasificaciones de las poblaciones de origen africano. Estudios Ibero-Americanos, 44(3), 435-446. p. 437.

³⁷¹ Palerm, La formación colonial mexicana, p. 162.

El envío sistemático de esclavos africanos comenzó durante la administración del gobernador Nicolás de Ovando, en Santo Domingo, entre 1502 y 1509. La Corona otorgó la primera licencia para la exportación de esclavos en el Nuevo Mundo en 1518, permiso en el cual se consideraba la entrega de 4,000 esclavos durante ocho años. Tal fue el alcance que el comercio de esclavos tuvo, que ya para 1528 la Corona concedió el primer monopolio o asiento de este tipo de actividad.³⁷²

Desde los puertos, los esclavos eran llevados a la ciudad de México, para luego ser distribuidos en las zonas mineras del norte como San Luis Potosí o Zacatecas, en el centro en Puebla y en el sur, en Tabasco, Oaxaca, Yucatán y Chiapas. El comercio de esclavos tomó especial fuerza entre 1580 a 1650, cuando los reinos de España y Portugal se unieron, permitiendo el libre flujo entre sus posesiones, hasta que empezó a decaer a mediados del siglo XVIII, cuando la recuperación demográfica proveyó de suficiente mano de obra a las colonias.³⁷³

La emigración de esclavos negros e indios a otras áreas se dio por su utilización como tropas auxiliares en el proceso de conquista de Mesoamérica y por el intento de repoblar áreas estratégicas ante la dramática caída de la población indígena en el siglo XVI.³⁷⁴ En estas áreas no solamente habitaron esclavos mulatos de diferentes condiciones sociales, sino también un nutrido grupo de mestizos y otras castas.

La llegada de los esclavos negros y su interacción social también fue importante en el proceso de mezcla. Se estigmatizaba al negro por ser esclavo o descendiente de ellos, de tal manera que muchos hombres de color se convirtieron en marginales, al padecer restricciones y obligaciones como el pago del tributo o el trabajo forzoso en las minas. Se intentaba no unirse a este grupo, considerado como “inferior”, pues la vileza de su nacimiento “se consideraba un hecho indiscutible”. Para la historiadora Pilar Gonzalbo, de todos los habitantes del virreinato, fueron los negros quienes no solo dejaron atrás a sus parientes, sino también perdieron la posibilidad de reproducir las formas de convivencia comunal aprendidas en sus tierras originales.³⁷⁵

Tanto los africanos como sus descendientes fueron nombrados de muchas maneras, tales como, por ejemplo, negros ladinos a aquellos que habían sido cristianizados y sabían hablar castellano; por el contrario, despectivamente se les llamaba “cimarrón” a los esclavos que huían

³⁷² Mörner, *La mezcla de razas en la historia de América Latina*, p. 28.

³⁷³ Velázquez, *Cualidades, castas y razas en el México virreinal*, p. 437.

³⁷⁴ Palerm, *La formación colonial mexicana*, p. 167.

³⁷⁵ Mörner, *La mezcla de razas en la historia de América Latina*, pp. 20; 50-52; Gonzalbo Aizpuru, Pilar. (1992). “La familia” y las familias en el México colonial. *Estudios Sociológicos*, 10(30), 693-712. p. 703.

y andaban como “animales salvajes” en los lugares apartados, como los montes. Entre las formas en que se designaron a los descendientes de africanos encontramos el de mulato, pardo o moreno, que podían ser sinónimos de negro. Además, “términos como mulato, coyote, entre otros, eran nombres peyorativos que se referían a animales o a “mezclas” entre distintas especies como la mula”.³⁷⁶

Tanto sobre los mestizos como sobre los negros pesaron restricciones legales que estaban encaminadas a coartar la posibilidad de ascenso en el entramado colonial; por ejemplo, en la Nueva España, en 1549, se dispuso que ningún mulato o mestizo pudiera tener indios en encomienda, aunque hubiesen recibido el beneficio a través de algún testamento.³⁷⁷

En las costas del Mar del Sur, la población negra llegó a través de las tropas militares y para trabajar en las haciendas, especialmente en las estancias de ganado. Solamente en el caso del istmo de Tehuantepec se sabe que en la villa y sus pueblos sujetos convivían zapotecos (como el grupo mayoritario), huaves, zoques, mixes, y chontales, además de “una fuerte presencia de negros y mulatos, con sus propios territorios. A fines del siglo XVIII únicamente un 10% de la población era considerada española”.³⁷⁸

Es importante anotar que los asentamientos de estos grupos no pudieron ser calificados como pueblo de indios o villas, reales o congregaciones, ni de haciendas o estancias, de manera que para soslayar el problema se les designó como ranchos o asociados informales, de tierras baldías o deshabitadas. Este grupo no fue ajeno a las organizaciones corporativas y, de hecho, “algunas cofradías pudieron haber provisto la base inicial para el posterior establecimiento de un pueblo de indios –con mulatos y pardos-”.³⁷⁹

Juan P. Viqueira describe que existieron casos de pueblos de indios que fueron habitados exclusivamente por personas que antes eran considerados como negros o mulatos. Para la Corona, el establecimiento de nuevos pueblos era importante ya que incrementaba el tributo que recibía a través de la Real Hacienda, mientras los pobladores obtenían la protección real que correspondía a los pueblos de indios, sobre todo en lo tocante a la tenencia de la tierra.³⁸⁰

Para David Brading, en el México colonial los individuos eran ampliamente susceptibles a la designación racial que se les adjudicaba, sobre todo los indios y los mulatos, que sufrieron el

³⁷⁶ Velázquez, *Cualidades, castas y razas en el México virreinal*, pp. 441-442.

³⁷⁷ Mörner, *La mezcla de razas en la historia de América Latina*, p. 50.

³⁷⁸ Machuca Gallegos, L. (2007). *Comercio de sal y redes de poder en Tehuantepec en la época colonial*. México: Fomento Cultural Banamex, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. pp. 27-28.

³⁷⁹ García, “Pueblo de Indios”, “Pueblo de castas”, pp. 214-215.

³⁸⁰ Véase Viqueira, *Reflexiones contra la noción histórica de mestizaje*.

estigma de la llamada “inferioridad racial”, que se reflejaba en el trato y en las cargas a las que estaban sujetos. Por ello no es de extrañar que existan muchos casos donde buscaron la manera de integrarse a otros grupos, sobre todo a los mestizos, a través de la movilidad que la arriería les proporcionaba, pues permanecer en sus tierras natales significaba estar empadronados en alguno de los libros bautismales que las parroquias manejaban.³⁸¹

En la Nueva España, el peso de la sangre, que en muchos casos se resumía en el color de la piel, fue determinante en la jerarquización social, convirtiéndose en la representación y vehículo de las relaciones entre grupos fenotípicos, religiosos y sociales.³⁸² De esta manera, el sentido simbólico sirvió como un instrumento para diferenciar grupos sociales a partir de la construcción genealógica, el color de la piel y la “calidad” de las personas –como los nacimientos legítimos e ilegítimos, que durante el siglo XVI y XVII “implicaba una maldad congénita”-, todo ello como un método de exclusión por parte de las instituciones, que buscaron exceptuar a las poblaciones indígenas, africanas y de las diferentes mezclas, de las instituciones educativas, militares y eclesiásticas.³⁸³

La conciencia racial fungió como eje rector para la sociedad colonial, por lo menos hasta finales del XVIII, época en la que todavía los lineamientos del estigma social pesaban entre los matrimonios interraciales, donde “españoles se casaban con mestizos, los mulatos con indios y los mestizos con españoles e indios”, pero “los españoles rara vez tomaron por esposa a una mulata”.³⁸⁴

La poligamia y el amancebamiento practicados en las tierras conquistadas durante el siglo XVI, se toparon con el trabajo de la Iglesia para la enseñanza de la doctrina cristiana y la implantación de la familia monógama. En las sociedades prehispánicas la poligamia era un recurso utilizado para establecer relaciones de parentesco y poder, por lo cual cuando los españoles llegaron a Mesoamérica encontraron tanto mujeres casadas como concubinas y damas

³⁸¹ Brading, D. A. (1972). Grupos étnicos; clases y estructura ocupacional en Guanajuato (1792). *Historia Mexicana*, 21(3), 460-481. P. 461. Los párrocos generalmente llevaban tres registros separados, uno para los “españoles”, otro para las “castas de mezcla”, y un tercero para los “indios”. En estos registros se trataba de clasificar a las personas a partir de la condición estamental de los padres. Mörner, *La mezcla de razas en la historia de América Latina*, p. 65.

³⁸² Böttcher, N.; Hausberger, B. & Hering Torres, M. S. (2011). Introducción: Sangre, mestizaje y nobleza. En Nikolaus Böttcher, Bernd Hausberger y Max S. Hering Torres (Coordinadores), *El peso de la sangre. Limpios, mestizos y nobles en el mundo hispánico* (pp. 9-28). México: El Colegio de México. p. 9.

³⁸³ Böttcher, *et-al*, Introducción: Sangre, mestizaje y nobleza, pp. 11-13; Uchmany, E. (1987). El mestizaje en el siglo XVI novohispano. *Historia Mexicana*, 37(1), 29-48. pp. 35-36.

³⁸⁴ Brading, *Grupos étnicos*, pp. 479-480.

públicas, debido a lo cual durante los primeros años coloniales esta práctica siguió vigente, escandalizando a más de un religioso.³⁸⁵

Con el fin de evitar las mezclas raciales, que rápidamente comenzaron a presentarse en los territorios conquistados, Calos V dispuso, en 1524, que cada barco de esclavos debía traer una tercera parte de mujeres; sin embargo, la medida no parece haber tenido el efecto deseado pues tres años después, en 1527, el emperador insistía en que los negros debían contraer matrimonio con mujeres de su mismo color. Para apoyar esta medida, la Iglesia llegó a permitir los esponsales de esclavos, además de disponer que “debían cohabitar una vez por semana y, precisamente, el sábado por la noche”.³⁸⁶

La situación de las mujeres africanas en las tierras del Nuevo Mundo fue difícil, pues no solo compaginaban su vida diaria con los trabajos obligatorios, sino que además debían satisfacer las necesidades sexuales tanto de sus compañeros esclavos como de sus dueños. Fueron éstos últimos, precisamente, quienes trataron de evitar la unión entre negros y mujeres indígenas pues era más conveniente para ellos que las africanas tuvieran hijos, ya que después los niños podían ser reclamados como de su propiedad, por adquirir el estatus de esclavos de la madre, tendencia que fue especialmente fuerte en las haciendas azucareras.

El papel de las mujeres americanas y africanas en el proceso de mestizaje fue muy importante, pues los hijos nacidos de estas uniones libres no estaban obligados a pagar tributo ni a prestar trabajo forzoso, además de que, en el caso de las segundas, tampoco pesaba la esclavitud, de tal manera que en muchos casos los hijos llegaron a manumitir a sus madres. Para Uchamany, “aquellas reuniones, ocasionales o estables, no eran solamente el fruto de pasiones amorosas sino también de cálculos e intenciones de mejorar el status jurídico de los hijos, como lo percibió el perspicaz virrey don Martín Enríquez y Almanza”.³⁸⁷

La Corona permitió la subsistencia de las legislaciones segregacionistas, así como de las ideas sobre la hispanización de los indios, como puede apreciarse, por ejemplo, en las cédulas de 1671 y 1672, con las cuales se buscaba principalmente “separar” a los indios de las castas, más no de los españoles.³⁸⁸

Aunque en la taxonomía colonial existió un amplio espectro de categorías para las mezclas entre las castas (representados en los imaginarios o ideales cuadros de castas, que pintaron al mestizo, castizo, mulato, cuarterón, salta atrás, lobo, jibaro, etc.), en lo tocante a la

³⁸⁵ Uchmany, *El mestizaje en el siglo XVI novohispano*, p. 36.

³⁸⁶ Uchmany, *El mestizaje en el siglo XVI novohispano*, p. 41.

³⁸⁷ Uchmany, *El mestizaje en el siglo XVI novohispano*, pp. 43-45.

³⁸⁸ García, *Ideas y leyes sobre poblamiento en el México colonial*, p. 27.

administración colonial se emplearon denominaciones referentes al color de la piel como: blancos, indios, negros, mulatos, morenos o pardos, siendo estos los términos encontrados frecuentemente en los documentos coloniales.³⁸⁹



Imagen 6.- Españoles, indios y castas. Anónimo, Museo Nacional del Virreinato (Tepotzotlán), siglo XVIII.

En esta maraña de grupos raciales y su separación en trabajos y obligaciones, el oficio del arriero pujaba como una de las mejores alternativas, ya que nunca formaron un conjunto

³⁸⁹ Böttcher, Introducción: Sangre, mestizaje y nobleza, pp. 14-15.

bien definido o delimitado, sino que, más bien, fueron agrupaciones polifacéticas en las cuales se diluían los estamentos coloniales, eludidos de ingeniosas maneras.

En cuanto a la diferencia que se observa en la participación de los grupos raciales en el oficio del arriero, Hausberger se pregunta si, al menos en el caso de los mulatos y los pardos, éstos entraron por tratarse de un oficio “vil”, o bien, los documentos nos han legado parte de las ideologías imperantes de la época al designar de tal manera a quienes se dedicaban a un trabajo tan desprestigiado.³⁹⁰

Así, resulta interesante encontrar referencias específicas en la documentación de Oaxaca, sobre personas definidas como “de color pardo” o “mulato”, no solamente en Antequera o Tehuantepec, sino también en Santiago de Guatemala. Más adelante presentaré el caso de uno de ellos, denunciado por incumplimiento de contrato, llamado Juan de la Cruz, a quien los documentos señalan “como arriero de color pardo, dueño de recuas y vecino de Santiago de Guatemala”.³⁹¹

Como este, hay otros casos donde se observa la presencia de indios, indios mestizos, indios ladinos, mulatos y pardos que no solamente eran simples arrieros sino, además, dueños de sus propias recuas, personajes que llegaron a tener una cantidad considerable de bestias.

Por ejemplo, en *Comercio de la sal y redes de poder en Tehuantepec*, Laura Machuca analiza un caso del siglo XVIII, de un arriero llamado Cristóbal Vielma, a quien describe como “pardo”, aunque también especifica que en muchas ocasiones se hizo pasar por “español”. Este arriero llegó a ser capitán de la milicia, pero desde 1786 ya no se observó su participación en el área militar, sino que logró establecerse como un próspero comerciante, además de arriero, y su influencia fue latente al haber sido fiador de varios comerciantes locales. Sin embargo, cabe destacar que su dominio e influencia no llegó a pasar del espacio regional.³⁹²

Cristóbal Vielma transportó mercancías de Oaxaca a Guatemala por muchos años, en compañía de su hermano Luis. Ambos vendían principalmente sal, la cual transportaban sobre todo a Tuxtla donde, desde 1768 hasta 1783, aparecieron en las guías de alcabalas. Ya para 1790, Vielma contaba con una de las mejores tiendas de Tehuantepec, en el barrio Laborío, “con un principal de 5,000 pesos”, lo que muestra que este arriero alcanzó una estabilidad económica que no estuvo determinada solo por el tráfico de mercancías, si bien esto influyó fuertemente en su

³⁹⁰ Hausberger, *En el camino. En busca de los arrieros novohispanos*, p. 96.

³⁹¹ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio de partes, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66. Juan de la Cruz, arriero, declara que se obliga a llevar 80 cajones de tinta añil a la Nueva Veracruz, por la cantidad de 1,788 pesos, pero al no haber cumplido con la entrega de 48 cajones, se obliga al pago de dicha carga.

³⁹² Machuca, *Comercio de sal y redes de poder en Tehuantepec*, p. 292.

desarrollo pues le permitió conocer las rutas y traficar sus propias mercancías en los pueblos del tránsito hacia Chiapas. Sin embargo, a pesar de la buena posición económica que logró Vielma, Machuca refiere que el arriero experimentó desigualdad ante otros arrieros y comerciantes por su calidad estamental y si bien es cierto que estuvo casado con Rosa de Cueto, una mestiza, “tal vez hija del español Joseph de Cueto”, sus hijos no lograron concertar matrimonios que beneficiaran el estatus de la familia.³⁹³

Una vez conocidos y caracterizados los grupos indios y de castas que participaron en el negocio del transporte, a partir de su introducción en el oficio de los arrieros, durante la época colonial y, en especial, durante el siglo XVII, pasaré a reseñar la documentación obtenida en la que se hace referencia explícita de ellos, en los diferentes ejercicios dentro del oficio. Describiré su quehacer dentro de compañías de comunidad, para conocer los bienes de que gozaron y que les permitieron ingresar en el mundo de la economía novohispana, lo mismo que las denuncias contra ellos por incumplimiento de contratos.

2.4 Las compañías de fletes

Fletar productos no era tan sencillo en el siglo XVII, como podría llegar a parecer a simple vista, ya que la inversión que se requería era alta pues debía ser suficiente para comprar las acémilas que compondrían la recua y, además, sustentar los gastos que los arrieros y los animales producían durante el viaje, además de los gastos excepcionales en los que incurrían cuando había algún accidente o los animales se enfermaban.

Vale recordar que, como describí líneas arriba, tan solo la adquisición de mulas requería una importante inversión del capital de un arriero, pues como veremos más adelante, el costo de esos animales no disminuyó con el paso del tiempo, sino que se mantuvo constante. Esto, considerando que en la arriería siempre se prefirió a las mulas de primera por sobre las viejas o maltratadas, que constituyeron las de segunda o tercera categoría, que usualmente eran vendidas a precios relativamente bajos a los pueblos, para que fueran utilizadas en los campos o en el transporte local.

Dados los altos costos que podría suponer echar a andar una empresa de transporte, era común que se recurriera a la formación de compañías de mancomunidad, donde dos o más personas ponían a disposición los bienes que tenían, para ofrecer sus servicios en el mercado del transporte. Entre los bienes que usualmente se presentaron para conformar una compañía se

³⁹³ Machuca, Comercio de sal y redes de poder en Tehuantepec, p. 292-299.

encontraban las recuas y el dinero líquido, por ser los dos bienes más apreciados para el buen camino de una compañía de fletamento.

Con este binomio, una compañía podía comenzar a operar rápidamente, ofreciendo servicios de transporte a terceras personas, beneficiándose económicamente en diversas formas: primero, con lo que se les pagaba por el transporte de un bien y, segundo, con lo que las compañías comercializaban por su cuenta durante el trayecto del recorrido.

De manera local, muchos pueblos podían obtener productos de otros lugares a precios razonables, ya que al compartir los gastos de viaje entre varios productos, el costo de ciertos bienes se abarataba para ser accesible a los sectores medianos y bajos.

Las compañías de mancomunidad mantuvieron durante el siglo XVII una estructura definida, que se asentaba por medio de un contrato notariado, en el cual se especificaba el nombre de las personas que participaban en el concierto, los derechos y obligaciones que contraían con el grupo, y el tiempo que duraría la composición, la administración del mismo y la forma de repartir los beneficios económicos obtenidos durante el tiempo en que durara.

El resultado más importante de estas empresas de fletamento era el aumento de capital privado, lo cual derivaba de una buena administración de los bienes dispuestos al inicio de las compañías, y de los beneficios obtenidos durante el tiempo en que funcionaban. A continuación expondré un ejemplo de convenios para compañías de mancomunidad, que encontré en el Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca.

2.4.1 Compañías de Mancomunidad

Las compañías de mancomunidad se caracterizaron principalmente por la composición de dos o más partidas económicas que los interesados aportaban para usar en el tiempo que duraba el convenio. En algunos casos se establecieron a través de la composición de recuas de mulas entre arrieros, dueños de recuas y comerciantes.

Para solicitar estos servicios ambas partes debían firmar el convenio bajo supervisión notarial.³⁹⁴ Si bien es cierto que no existía un solo tipo de contenido, era frecuente que contuviera los siguientes aspectos, de vital importancia en caso de suceder algún problema que llevara a las partes a comparecer ante las justicias, entre ellos los siguientes:

- La fecha.

³⁹⁴ “Escritura de la que nace averiguación de prueba es toda carta que es hecha por mano de escribano público o sellada con sello de rey, o de otra persona autentica que sea de creer, y nace de ella muy grande provecho, pues es testimonio de las cosas pasadas y averiguación del pleito sobre la que es hecha”. López, Alfonso X el sabio. Las siete partidas. Tercera partida, Título 18, Ley 1.

- El lugar donde se realizaba.
- Si se trataba de un fletamento, una obligación u otro tipo de documentación.
- El nombre del notario.
- Quién o quiénes se encargarían del transporte (incluía su ocupación y vecindad).
- A quién iba dirigido (incluía su ocupación y vecindad).
- El tipo de producto transportado.
- El peso del producto transportado.
- De dónde provenía el producto (esto no siempre aparece).
- El tiempo estimado de viaje para su entrega.
- El costo del flete por carga de mula.
- Si el costo del flete había sido pagado a los arrieros o sería liquidado al término de la entrega.
- La firma de al menos dos testigos reconocidos, por su oficio y vecindad.
- En algunos casos, el contrato también especificaba al o los fiadores de dicha compañía, en caso de que los tuviera.

Para ejemplificar lo anterior, tomemos el caso del contrato de fletamento que Juan Marín y Gerónimo Antonio firmaron en 1699, en la ciudad de Antequera, ante el sello del notario público y real, Diego Benaías.³⁹⁵ Ambos arrieros dijeron ser indios ladinos, principales del pueblo de Santo Domingo del Valle, en su calidad de dueños de recuas ofrecieron sus servicios para llevar a San Antonio Suchitepéquez, sus mulas aparejadas de lazo y reata, para ponerlas a disposición de don Francisco Gonzales Noriega, vecino de la ciudad de Santiago de Guatemala, para traer cacao hacia la ciudad de México y entregarlo a don Martín de Barquen.

Como pago por el servicio cobraron 100 pesos de oro común. Para dar confianza al contrato, ambos arrieros dejaron como fiadores a los hermanos Juan y Pascual Mathias, también dueños de recuas, naturales y principales del mismo pueblo. En caso de no cumplir con lo pactado, ambos arrieros obligaron a “su persona y bienes habidos y por haber, y especialmente dichas sus recuas, fletes, aparejos”, además de renunciar a su domicilio y vecindad.

Sabemos, gracias a la información de diversos documentos de archivo que el servicio de arriería no limitaba la confianza de los encargos a la vecindad de Antequera o algún otro pueblo

³⁹⁵ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 24/09/1699, Libro 152, f. 552v. Juan Mathias y Pascual Mathias, principales de Santo Domingo del Valle, se obligan a llevar unas mulas a Antonio Suchitepec en Guatemala y regresarlas cargadas a Santiago Guatemala cobrando 250 pesos de oro común en flete.

perteneciente a Oaxaca en el siglo XVII. Tomemos los siguientes dos ejemplos: el de Juan de Selaya, dueño de recuas y vecino de la ciudad de Tehuacán, a quién don Manuel Miguel y Catarrosa le confió dos “tercios”³⁹⁶ de ropa, varios números de piezas de trencilla, una capa de puntas de Lorena, 6 piezas de diferentes colores con “545 varas y tres cuartos”, mantos de Sevilla, medias de nogales de mujer, medias de Toral de Toledo de hombre,³⁹⁷ “medias de segunda suerte de Inglaterra”, entre otras cosas, para llevarlas a Santiago de Guatemala, en un promedio de 65 días, a don Bartolomé de Gálvez.³⁹⁸

El segundo caso es de un vecino de Guatemala y otro de México que, siendo residentes en Antequera, formaron una mancomunidad para el transporte: Pedro de Morales (vecino de la ciudad de México) y Blas Ferrer (vecino de Guatemala y dueño de recuas), recibieron del alférez Antonio Díaz, mercader y vecino de Antequera, tres fardos y dos cajas de diferentes géneros y mercaderías de China, para llevar a Santiago de Guatemala y entregarlos al capitán don Manuel de Sologaston, o al capitán Cristóbal Fernández de Rivera, por un precio de 40 pesos, a razón de 16 pesos la carga de mula. Como fiador ofrecieron al sargento mayor, Phelipe de Fuentes, vecino de la ciudad de Guatemala.³⁹⁹

Entre otros casos también encontramos la presencia de dueños de recuas y vecinos de la ciudad de Puebla de los Ángeles, como es el caso de Nicolás Gallardo y Joseph Bonfil, así como el de Bernardo Galván.⁴⁰⁰

Algunas veces los arrieros eran contratados para llevar productos de un lugar a otro predeterminado y, en otros casos el contrato requería que fueran a algún lugar específico para

³⁹⁶ Según la Real Academia Española se conocía como tercio a cada una de las dos mitades enfardadas de la carga de una acémila.

³⁹⁷ Toral fue una villa española que se caracterizó por la manufactura de textiles, especialmente de seda en el siglo XVI.

³⁹⁸ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 13/10/1693, Libro 148, f. 500. Juan de Zelaya recibió del capitán Juan López de Ampero, 43 fardos de cajas y cajones de nogal de Castilla, que pesaron en bruto 368 arrobas y 17 libras, las cuales se obliga a llevar y entregar en la ciudad de Santiago de Guatemala para el día 24 de diciembre del presente año, por precio de 17 pesos la carga de mula.

³⁹⁹ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, obligación especial, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 16/01/1683, Libro 142, f. 23-23v. Recibieron del alférez Antonio Díaz, mercader, 3 fardos y 2 cajas de diferentes géneros y mercaderías de China, todo envuelto y arpillado en jerga, y se obliga a llevarlos a la ciudad de Santiago de Guatemala y entregarlos al capitán Manuel de Sologaston y por ausencia del capital.

⁴⁰⁰ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 04/09/1694, Libro 149, f. 340. Nicolás Gallardo y Joseph Bonfil como su fiador, se obliga a entregar 10 cargas de los frutos que le deben en la ciudad de Chiapa de indios a Francisco Barela de Figueroa por la cantidad de 19 pesos la carga de mula; Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, obligación de pesos, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 14/09/1694, Libro 149, f. 366. Bernardo Galván, dueño de recuas, se obliga a entregar 6 cajones de sombreros y utilidades en la ciudad de Santiago de Guatemala, en 3 meses, a 14 pesos la carga de mula.

recoger la mercancía directamente y, a partir de allí, trasladarla a donde el contratista determinara. Este tipo de contratos resultaban muy beneficiosos para los arrieros dado que cobraban tanto el viaje de ida como el de regreso, pues se consideraba como dos viajes diferentes a realizar, aunado a que los arrieros también podían aprovechar para llevar otros productos para comercializar en el trayecto durante el viaje de ida –cuando iban a recoger la carga indicada-, aprovechando que las mulas irían descargadas. En estos casos, los beneficios económicos percibidos eran independientes de los obtenidos por el pago de los viajes.

Tal fue el caso de Joseph de Carzola, dueño de recuas y vecino de la villa de Tehuantepec, a quién se le contrató para llevar a la provincia de San Antonio Suchitepéquez y al pueblo de Guitenango en específico, 60 mulas aparejadas para poner a disposición de don Bartolomé de Robles, también vecino de la villa de Tehuantepec, con el fin de cargar 70 cargas de zurrónes de cacao, pagando por el flete 500 pesos de oro común, al contado.⁴⁰¹

Otro caso es el de un contrato, fechado el 5 de enero de 1690, en el cual don Manuel Racho, vecino de Antequera, y Miguel García, vecino de la villa de Teguantepeque, dueños de recuas, fueron contratados en mancomún por el general don Diego Fernández de Santillán, alcalde mayor de la provincia de San Antonio Suchitepéquez, para llevar 62 cargas de cacao a la ciudad de México. El registro notarial especifica que recibieron por cuenta del flete, 1,500 pesos.⁴⁰²

El tamaño de los hatajos de cada arriero era diferentes, pero también lo eran las formas en las que los dueños lograban hacerse de los animales que explotaban en el servicio del transporte. Otro elemento que es importante mencionar es el de los costos que dichas bestias alcanzaban pues se requería de un importante capital para obtenerlas. En el apartado siguiente haré un breve análisis de esos costos en Oaxaca, derivados de la información extraída de archivo.

2.4.2 Compra y venta de mulas

Poca información existe acerca del costo de las acémilas durante el siglo XVII y aún menos, del XVI, por lo cual resulta bastante interesante encontrar pequeñas referencias que nos

⁴⁰¹ Un zurrón era un costal de cuero el cual, según Armando de Ramón, equivalía a una fanega. A su vez, una fanega era una medida de semillas que equivalía a 48 cuartillos. Ramón, A. de & Larrain, J. M. (1961). Una metrología colonial para Santiago de Chile: de la medida castellana al sistema métrico decimal. *Historia*, 14, 5-70. p. 17; Robelo, Diccionario de pesas y medidas mexicanas; Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 24/09/1694, Libro 149, f. 393. Joseph Carzola, vecino de la villa de Tehuantepec se obliga a entregar la cantidad de 28 cargas de cacao provenientes de la provincia de San Antonio Suchitepec a Bartolomé Gomes.

⁴⁰² Rubio Sánchez, M. (1973). Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica. Guatemala: Editorial Guatemala. p. 271.

arrojen luces sobre este nebuloso tema, sobre todo respecto al caso de Oaxaca, permitiéndonos compararlos con otros referidos por distintos autores.

El primer caso procede del testamento de Juan Pineda, vecino de Guadalcázar, de la provincia de Tehuantepec, quien hacia 1662 describió, en la declaratoria de sus bienes, el número de acémilas con las que contaba, además dónde estaban y a qué precio compró una de ellas, ensillada:

“Ytem. Declaro por mis bienes treinta mulas cerreras que van a dos años y están en poder de don Nicolás de Espinosa, vecino de esta villa y dueño de la hacienda de ganado mayor llamada Sopiloapa, que está en esta jurisdicción.

Ytem. Declaro por mis bienes una mula de silla que me costó cincuenta pesos, que es de mí andar, que está ensillada y enfrenada.⁴⁰³

Esta información se ratificó en el inventario de los bienes del difunto, fechado en 1675, bajo la orden de fray Simón de Pintelos, prior del convento de Tehuantepec, quién fue admitido como albacea general de los bienes de Pineda, por orden de fray Alonso de la Villa, predicador general y prior provincial de la Orden de Predicadores de Santo Domingo de Oaxaca; a su vez, esta orden fue ratificada por fray Joan Mendes, predicador general y prior del convento de Santo Domingo Oaxaca, y vicario provincial de los Valles.⁴⁰⁴

Otro documento que arroja luz sobre la venta y compra de mulas en Oaxaca, es un recibo, fechado en 1764, donde se especifica el monto de la venta de 103 acémilas, que fueron distribuidas en los pueblos de Villa Alta. Aunque se trata de un documento bastante posterior al periodo de investigación de este trabajo, no deja de ser importante e interesante para el conocimiento general de la situación que rodeaba la comercialización de las mulas en Oaxaca.⁴⁰⁵ Así, este documento aporta información detallada de los lugares de venta, el nombre del comprador (hombre o mujer), el número de bestias (y si se trataba de un macho o de una hembra), y el costo total de los animales. De forma escueta, sin ningún otro tipo de información adicional en el registro, éste se escribió de forma parecida al siguiente ejemplo: “San Francisco Caxonos. Juan Ygnasio y Josepha Maria: mula y macho, en 49 pesos”.

A partir de la revisión de las cuentas generales anotadas, puede afirmarse que el precio establecido para el par de animales estaba fijado en 49 pesos, mientras que para una sola mula

⁴⁰³ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1662, Leg. 53, Exp. 19, f. 3.

⁴⁰⁴ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1675, Leg. 53, Exp. 2, ff. 1-5v. Testimonio a la letra de los autos e inventarios del testamento de Juan de Pineda.

⁴⁰⁵ Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Villa Alta, serie civil, sub serie recibo, 1764, Leg. 5, Exp. 9.1, ff.1-4. Anastasio Salgado, vecino de Villa Alta, recibió de don Joaquín Ximeno Bohorquez, alférez real, 103 cabezas de mulas y machos para que los venda en los pueblos de la jurisdicción de Villa Alta.

sería de 25 pesos y el del macho de 24 pesos. Sin embargo, en San Pedro Cajonos, le fue vendido a Manuel Gerónimo un macho, por 23 pesos; en Suchila, a Fernando Martín, le vendieron dos machos y una mula en 73 pesos; en San Juan Yalala, a Nicolás Gerónimo y Juana María se les vendió un macho en 18 pesos.

A pesar de la diferencia de precios presentados en este documento puede observarse que el costo de los machos siempre era menor a la de las mulas, quedando en un margen de entre 14 hasta 24 pesos, mientras que la pareja (macho y mula) oscilaba entre 34 y 49 pesos. El precio más bajo dado a una mula fue para Gerónimo Solano, de Villa Alta, quien pagó 18 pesos, con lo que se tiene que el costo de estos animales oscilaba entre 18 y 25 pesos.

La cuenta total de venta de este hatajo fue de 2,267 pesos –recordemos que en total llevaron 103 animales-. El mismo documento describe brevemente que para el mantenimiento de las bestias fue necesario contratar a tres mozos, que cobraron tres pesos y tres reales cada uno de salario, desde el día 8 hasta el 13 de octubre de ese mismo año (1764).

Estos datos contrastan con los proporcionados por Suárez Argüello, quien describe que precisamente a finales del siglo XVIII, una buena mula de carga llegaba a costar hasta 70 pesos, mientras que una mula vieja apenas alcanzaba los 25 o 30 pesos,⁴⁰⁶ frente a los 25 pesos, precio máximo pagado en las tierras altas de Oaxaca en ese mismo tiempo. La falta de más información en el documento nos deja con la incertidumbre de saber si la diferencias de precios establecidos se originaron en la calidad de las mulas, es decir, si los animales que se vendieron en Oaxaca correspondían a la categoría de segundas o terceras (viejas y maltratadas), lo que permitiría hacer coincidir ambas informaciones. Ante ello no nos queda más por ahora que especular y esperar a obtener más información para emitir un juicio válido.

Disponemos de otro caso sobre la compra y venta de mulas, si bien es cierto que no se especifica con claridad el número de acémilas que participaron en la transacción, nos permite acercarnos al campo de acción jurídica de las justicias cuando alguna de las partes fallaba con los pagos. El documento presentado a continuación, está fechado en 1756, y tiene como actores principales a Blas Ortiz, arriero, vecino de Tehuantepec y a don Francisco Joseph Moreno, vecino y comerciante de Tehuantepec, como apoderado de don Juan Marín, vecino de Guatemala.⁴⁰⁷

Blas Ortiz afirmó ser deudor de don Juan Marín, por la compra de mulas y aparejos, a razón de 309 pesos. El documento describe que el arriero ya tenía en su poder las acémilas y

⁴⁰⁶ Suárez, *Los arrieros novohispanos*, p. 92.

⁴⁰⁷ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1756, Leg. 53, Exp. 26, ff. 22.

estaba “satisfecho”, por lo cual se obligaba a pagar la cantidad de la compra, así como de su importación a la ciudad de Oaxaca, so pena de perder sus bienes y la hipoteca de las mulas de que se componía su recua. Por diversos motivos, Ortiz no pudo pagar la cantidad acordada, por lo cual Marín le otorgó una prórroga, condicionada al pago de 175 pesos más que, se especificó, eran para “refacción y habilitación del viaje”. No se sabe bajo qué otro concepto se agregó el cobro de 20 pesos más a la cuenta, pero al final se describe que el arriero llegó a endeudarse por 504 pesos. Aparte de la deuda contraída por la compra de las mulas, este arriero debía a Marín otro pago por 101 pesos, derivado de un flete que no realizó. Ante la imposibilidad de pagar cualquiera de ellas, el arriero se dio a la fuga, dejando a las mulas y las cargas en el campo, desde donde fue necesario que el alcalde mayor de Tehuantepec solicitara su recolección.

Otros arrieros, pagados por el mismo Marín, fueron a recoger la mercancía, pero alegaron que antes de que llegaran, ya se habían perdido algunas arrobas⁴⁰⁸ de tinta añil. En este contexto aparece don Francisco Joseph Moreno, como apoderado⁴⁰⁹ de Marín, para solicitar ante las justicias de la villa de Tehuantepec, el embargo de 17 mulas aparejadas de lazo y reata, que componían la recua del arriero, para ser rematadas y recuperar parte del dinero perdido.

A pesar de que las justicias dictaron la orden de embargo, el arriero no se presentó a cumplir con la pena, y como parte del proceso, se le dio la oportunidad de recapacitar y aparecer para saldar la deuda, a través de tres pregones públicos, que fueron transcritos en su totalidad en el documento, siendo uno de ellos el siguiente:

“3er pregón. En la ciudad de Antequera, Valle de Oaxaca, a veinte días del mes de diciembre de mil setecientos cincuenta y seis años, y a esta hora, que serán cerca de las doce del mediodía, yo el escribano, estando en los portales de la Audiencia Ordinaria de esta dicha ciudad, por voz del pregonero público, hice dar y se dio el tercero pregón a las mulas embargadas, y no pareció persona alguna que hiciera postura. Fueron testigos los dichos, y Juan Vicente de Arreola, escribano real y público”.⁴¹⁰

No mucho tiempo después, la Audiencia solicitó que le fuera asignado un defensor judicial al arriero Blas Ortiz, en su calidad de “reo ejecutado”. A este defensor se le dio la orden de llevar a buen término el embargo, venta y remate de las mulas, por orden de don Joseph de

⁴⁰⁸ “Aunque es la cuarta parte del quintal, se considera como la unidad principal de las medidas de peso. Se divide en 25 libras, 400 onzas, 6400 adarmes. Equivale a 11 kilogramos, 506 gramos”. Robelo, Diccionario de Pesos y Medidas.

⁴⁰⁹ También conocidos como personeros era quien se encarga de “recaudar o hacer pleitos o cosas ajenas por mandado del dueño de ellas, y tiene nombre de personero porque aparece, o está en juicio o fuera de él, en lugar de la persona del otro”. López, Alfonso X el sabio. Las siete partidas, Tercera Partida, Título 5, Ley 1.

⁴¹⁰ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1756, Leg. 53, Exp. 26, f. 9v.

Yndusiaga, corregidor y teniente de capitán general y juez de agravios. Después de esta orden, las acémilas fueron vendidas por 14 pesos y 4 reales, cada una con sus aparejos y pertrechos.⁴¹¹

Como ya se ha apuntado anteriormente, los costos extras generados a raíz del proceso fueron pagados por don Francisco Joseph Moreno, en su calidad de representante. Don Juan Marín, solicitó el envío de la factura por la cantidad obtenida con la venta de las mulas, además de los costos del maíz y salvado requeridos para alimentarlos, a fin de evitar su muerte, como sucedió con tres de ellas a los pocos días de haber sido embargadas, para tener registro de lo que tenía que se restituir a Joseph Moreno. A las cuentas se le agregaron diez pesos que pagaron a cuatro arrieros, por día, por el cuidado de las mulas, que en total contabilizaron el contrato por 13 días.

Hasta ahora, estos son algunos de los datos que los documentos reunidos han arrojado en torno al precio que las mulas llegaron a tener en Oaxaca. El último caso expuesto sirve como referencia no solo del tipo de contrato de compra-venta, sino también para tener una idea general del funcionamiento de las justicias ante un agravio, derivado de la falta de pagos. También nos muestra cómo debían ser tratadas las mulas para evitar que murieran en el tiempo que durara el pleito, hecho que no convenía a ninguna de las partes.

Podemos inferir una relativa estabilidad en los precios establecidos de las mulas, tanto en el centro como en el sur de la Nueva España. Aunque ciertamente la revisión de más documentos nos permitirá generar datos más precisos con los reunidos hasta ahora, observamos claramente que entre los años que separaron el primero y segundo ejemplo, el precio de las acémilas tuvo un cambio significativo que, proponemos, podría deberse a la cercanía del primer caso con la rebelión de 1660, que desestabilizó a la región de Tehuantepec, aunque esto es una mera propuesta por comprobar.

2.4.3 Entre el negocio y la desconfianza: demandas

Como en todos los negocios, en el de la arriería sucedían casos extraordinarios en los que, a pesar de la “buena reputación” que tenían los arrieros como carta de presentación entre la población que les contrataban, algunos de ellos incurrieron en diversos delitos, que requerían la intervención de las justicias como mediadores.

En la búsqueda de estar asegurados, los dueños de las mercancías se amparaban, con los contratos efectuados ante los notarios. Los arrieros, por su parte, ponían a disposición su único

⁴¹¹ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1756, Leg. 53, Exp. 26, ff. 13v-14.

bien de mayor valor, que eran los animales. Este proceso seguía los usos y costumbres hispanos en cuanto al contrato del flete se refiere y, de hecho, la tendencia de estos documentos de resguardo se dirigió a que el valor de la mercancía que se transportaba no fuera mucho mayor al valor de las mulas que habían quedado como “seguro para el comerciante”.⁴¹²

Como pudimos ver con el caso del arriero Blas Ortiz, anterior al que ahora presentaré, el seguimiento de las demandas se realizaba con puntualidad, pues las justicias debían reestablecer la confianza del buen servicio del transporte, a fin de evitar la paralización del flujo económico.

Expondré uno de los casos y lo tomaré como ejemplo, debido a que la documentación de la que dispongo es abundante. Podremos observar cómo las justicias de tres cabeceras siguieron el curso de una demanda iniciada en Santiago de Guatemala, se detuvo en la villa de Tehuantepec y terminó en la ciudad de Antequera, en 1681.

A diferencia de lo que se podría llegar a pensarse sobre tiempos muy extensos en los que las justicias resolvían un litigio a finales del siglo XVII, conviene retomar esta serie de documentos que nos muestran la rapidez con la cual las justicias de Santiago de Guatemala y Tehuantepec tomaron cartas sobre el asunto, de tal manera que, ese mismo año, es decir en 1681, ya se hallaba resuelto el problema.

Todo comenzó en la ciudad de Santiago de Guatemala, cuando el arriero llamado Juan de la Cruz, de color pardo y vecino de la misma ciudad, fue contratado por Juan Benturas, comerciante y residente de Antequera, así como de Santiago de Guatemala, para transportar 80 cajones de tinta añil, con destino al puerto de la Nueva Veracruz.⁴¹³

El costo total del flete fue de 1,788 pesos, a razón de un pago por 24 pesos la carga de mula. Llegado el día de la partida todo parecía bien, hasta que el comerciante se dio cuenta de que el arriero únicamente se había llevado 32 de los 80 cajones. Como la mercancía ya tenía comprador, al mercader no le convenía esperar a que el arriero regresara por ella (y aun no sabía siquiera si éste tenía conocimiento de su “olvido”), debido a lo cual decidió hacer un nuevo

⁴¹² Para más información véase Conti, V. & Sica, G. (2011). Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino. Nuevos Mundos, Mundos Nuevos. Revista electrónica. ISSN 1626-0252. pp. 20-37

⁴¹³ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio entre partes, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66. La Nueva Veracruz no debe confundirse con la ciudad de Veracruz, en realidad se trató de un asentamiento de ventas conocidas como Buitrón que se constituyeron como la nueva alternativa del camino entre México y Veracruz con el fin de limitar el poder de los tratantes vecindados en el puerto a finales del siglo XVI. Valle Pavón, Guillermina del. (2007). Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI. América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación, 27, 5-49. p. 41.

contrato con otro arriero, para movilizar los 48 cajones restantes, a la villa de Tehuantepec, desde donde se enviarían al puerto de Veracruz.

El documento especifica que dicha maniobra trajo consigo un costo extra de 720 pesos en fletes hasta Oaxaca, más otros 560 pesos para llevar la mercancía faltante hasta la Nueva Veracruz, además del costo de 15 pesos por un correo despachado, por parte de Juan Bentura (el dueño), con el fin de localizar al arriero y su recua, “en busca de dicha carga hasta saber dónde paraba, como más largamente consta”.⁴¹⁴

El día 11 de enero de 1681, el escribano de la ciudad de Santiago de Guatemala despachó un documento a favor del capitán Antonio de Arenas, teniente de alcalde mayor de la villa de Tehuantepec, en su calidad de representante de las justicias de la villa, para solicitarle que embargase las mulas de la recua de Juan de la Cruz, como en efecto se hizo. En esta maniobra fueron embargadas 48 mulas de carga, aparejadas de lazo y reata, además de siete mulas de sillas con sus efectos, todo puesto al cuidado de Christobal Manuel, español y vecino de la misma villa.⁴¹⁵

Parece ser que los animales embargados no fueron de satisfacción para la parte demandante, ya que el 27 de marzo, apenas dos meses después, procedieron a solicitar al corregidor de la villa de Tehuantepec, don Joseph Henestrosa (ver cuadro 1, en Anexos), un nuevo embargo, pero esta vez “en persona”, para “que fuese de su satisfacción”, ya que alegaban que las mulas dadas anteriormente eran de tan mala calidad que no tenían ningún valor, además de que también “había otros acreedores que habían de querer ser pagados”.⁴¹⁶ En total, el afectado estaba solicitando el pago de 1,295 pesos por las pérdidas ocasionadas, por la importación de las tres partidas de fletes que tuvo que pagar para movilizar la tinta añil; sin embargo, su nueva solicitud fue rechazada porque no había más animales que pudieran embargarse.

Otra versión del litigio la he encontrado en el Archivo General del Estado de Oaxaca, en cuyos documentos los hechos ya no son contados por el demandante Juan Bentura, sino por las justicias de Tehuantepec. En documento fechado el 7 de marzo de 1681, en Tehuantepec, Antonio de Arenas, vecino de la villa, en su calidad de podatario del capitán Juan Bentura, rememoró los hechos que llevaron a la imposición de la demanda contra el arriero, entre los

⁴¹⁴ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio entre partes, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66.

⁴¹⁵ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio entre partes, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66v.

⁴¹⁶ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio entre partes, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66v.

cuales destacó que el *mulato* se habría llevado el dinero de los fletes, pero habiendo dejado la mercancía en Santiago de Guatemala, causó “muchos atrasos, menoscabo y desavíos” a la persona de Juan Bentura, debido a lo cual se vio obligado a despachar un correo al arriero y a las justicias de Tehuantepec, donde se ordenaba que la recua debía llegar y parar para descansar.

El podatario solicitó el embargo de la recua, en la ciudad de Oaxaca, a donde el arriero debía pasar y allí el encargado de seguir con el caso sería el capitán Tomás de Manos. Esta petición fue aceptada por el alcalde mayor de Tehuantepec, don Luis de Medina Castillo Hurtado de Mendoza (ver cuadro 1, Anexos), quien ordenó el embargo de la recua y las mulas de silla del arriero.

El alcalde mayor de Tehuantepec también ordenó que se le pusiera un guardia de compañía al arriero, en el trayecto a la ciudad de Oaxaca, para evitar “que el dicho Juan de la Cruz no extravíe y esconda la dicha recua”, por lo que se dictó la orden que a esta persona se le pagara un salario de 8 reales cada día que durara el viaje de ida y vuelta, costos que serían absorbidos por Antonio de Arenas, el podatario de Tehuantepec.

Entre los datos interesantes que ofrece esta documentación, está el que el arriero Juan de la Cruz tenía 50 años de edad, que la recua era de su propiedad, siendo él quien la administraba y fletaba. Su hatajo se componía de 48 mulas de carga, de lazo y reata, aparejadas y acondicionadas con lo necesario para viajes, además de 7 mulas de silla con frenos.⁴¹⁷ Así mismo, el documento incluye el contrato notarial, hecho en la ciudad de Santiago de Guatemala, gracias al cual sabemos que Juan de la Cruz habría recibido 80 cajones de tinta añil, que pesaron en bruto 745 arrobas. En este contrato, de la Cruz se comprometía a entregar el producto en el puerto de Nueva Veracruz, en un periodo de cuatro meses, al capitán Melchor de Rivera. Por los costos del transporte le fueron pagados 1,788 pesos, a razón de 24 pesos la carga de diez arrobas. El caso nos muestra que el arriero tuvo conocimiento de la demanda interpuesta antes de su llegada a Tehuantepec, y se interesó en llevar a buen término el problema, de manera que se comprometió a pagar el faltante, del producto fletado:

“Digo yo, Juan de la Cruz, que me obligo a pagar todo lo que montaren las veinticuatro cargas hasta Guajaca [Oaxaca], a Thomas de Llanos y lo firmé en este pueblo de San Pedro Chipilapa, en veinte de diciembre de 1680 años”.⁴¹⁸

⁴¹⁷ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1681, Leg. 53, Exp. 22, ff. 1-11. Demanda puesta por Juan Bentura contra Juan de la Cruz, arriero, sobre haber recibido el flete y no haber llevado la carga de 40 cajones de tinta.

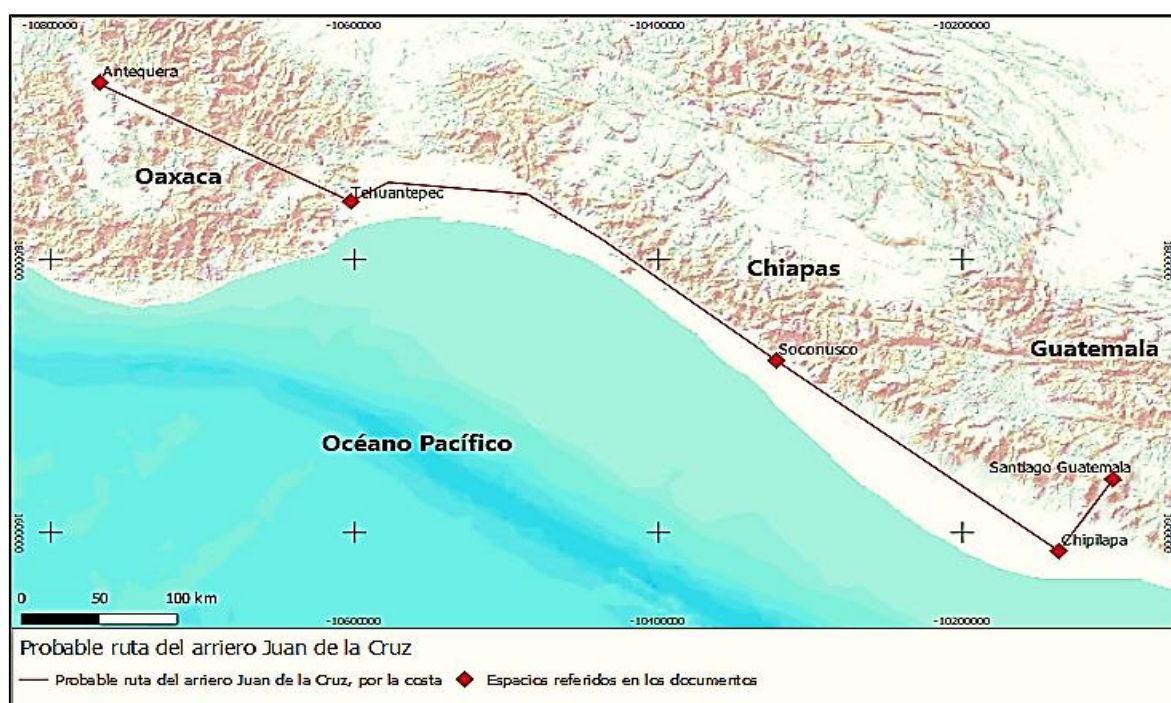
⁴¹⁸ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1681, Leg. 53, Exp. 22, f. 10.

Y no conforme con el compromiso hecho, envió una carta al comerciante Juan Bentura, en busca de un arreglo con el afectado, carta que fue reproducida en su totalidad en la carpeta y que dice:

“Señor capitán Juan Benturas, me holgaré goce vuestra merced de salud continua muchos años. Como puedo, quedo yo para servir a vuestra merced. Tocante a todo lo afirmado que me dice, de toda la carga, tenga favor en esta amistad, y que el embarazo que tengo es el de ir rodando veinte cargas sin peligro ninguno. Que, quizá, conozco el atraso que le sigue a vuestra merced, si vuestra merced lo puede remediar en Juajaca [Oaxaca] yo pagaré todo, y si hay arriero que me ponga la carga en Juajuaca yo la pondré en la Veracruz”. Firmado en Chipilapa, el 20 de diciembre de 1680 por Juan de la Cruz.⁴¹⁹

La conciliación llegó cuando tanto el arriero Juan de la Cruz, como su fiador, Francisco Truxillo Villalobos (arriero, dueño de recuas, de color pardo también y vecino de la ciudad de Guatemala), se obligaron a pagar a Juan Benturas los 1,295 pesos de oro común, en un término de seis meses, ya fuera en Guatemala o donde se les ordenara, so pena de ejecutarlos, a partir de sus “personas y bienes habidos y por haber”. Dada la ausencia del interesado principal, Juan Benturas, en su lugar quedó como apoderado el capitán Manuel Fiallo.⁴²⁰

Mapa 7.- Probable ruta que recorrió el arriero Juan de la Cruz. Elaboración propia.



⁴¹⁹ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1681, Leg. 53, Exp. 22, f. 11.

⁴²⁰ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio entre partes, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66.

Esta serie de documentos nos muestra un panorama más amplio del trabajo del arriero como traficante de mercancías. Observamos en primera instancia la rapidez con la que las noticias y, sobre todo, el correo, viajaban en esta época, puesto que antes de llegar a Tehuantepec, el arriero ya era consciente de los problemas que le acechaban. Y no solamente esto, sino también cómo dicha información llegó con prontitud a la villa de Tehuantepec, y después a la ciudad de Antequera.

Otro elemento que podemos destacar, y que no debe pasar inadvertido, es la presencia de lugares clave, donde los arrieros descansaban del trajín de los largos viajes, entre Guatemala y Oaxaca: primeramente Chipilapa y después Tehuantepec, siendo esta última la villa fronteriza de la Nueva España con la Capitanía de Guatemala.

También se logra apreciar la red de “amistades” que los comerciantes tejieron, con el fin de proteger el capital invertido, de tal manera que no solamente el afectado tuvo un representante legal en Tehuantepec, sino también en Oaxaca, quienes se preocuparon de concluir en una resolución las disputas. Esto nos lleva a plantear que puede ser necesario analizar las redes de compadrazgo y hasta los casamientos, que permitieron dichas amistades (un tema sobre el cual al parecer no se ha trabajado en la región durante el siglo XVII).

Ante estos hechos, es notoria la brecha entre la sociedad indígena, que no aparece en los documentos como comerciantes, sino solamente como dueños de recuas. Eran los españoles los que dominaban el intercambio comercial y la participación en el seguimiento de las disputas legales que se efectuaban en torno a los fletes cuando se incurría en algún delito.

No es de menor importancia el hecho de que la resolución general del conflicto entre Juan Benturas y Juan de la Cruz parezca tan trivial como fue la obligación del pago solicitado, lo cual obedeció en gran medida a que en torno a la figura del arriero y su oficio, la honestidad y el peso de la palabra eran la carta de presentación ante los grupos comerciales que contrataban sus servicios (una obligación que, dicho sea de paso, quedó establecida por medio de otro contrato notarial de obligación).

A pesar de la extensión de este capítulo que he dedicado a la introducción y crianza de mulas, el oficio de los arrieros, su constitución interna y composición estamental, el contenido todavía nos muestra las vetas de información que se abren para futuras investigaciones, sobre todo respecto al análisis del grupo de comerciantes, pieza vital en los fletamentos. Como dueños de las mercancías, estos actores permitieron que la arriería prosperara en todo lo largo y ancho de la Nueva España.

Entre los temas que quedan pendientes en torno a los comerciantes se encuentra la del papel que desempeñaron los de la ciudad de Antequera como parte de las redes de influencia que se extendían hasta Tehuantepec y Santiago de Guatemala, además del análisis sobre la participación activa que tuvieron capitanes, alguaciles y alcaldes mayores de los distintos lugares, tanto en Oaxaca como en Guatemala, quienes tejieron interesantes relaciones comerciales y, probablemente, también de matrimonio y compadrazgo entre las elites provinciales de Oaxaca la Audiencia de Guatemala.

Como ya se ha anotado, con la obtención de nuevos datos, y tal vez un enfoque de redes, sería posible recrear el grupo que integraba la oligarquía comercial en Oaxaca, cuál fue su injerencia en otras áreas de abastecimiento o producción y hasta en la política. Esto escapa a la extensión de este trabajo, pero no está de más describirlo y remitir al lector interesado a los documentos aquí presentados.

En el siguiente capítulo abordaré el escenario histórico del siglo XVII en la Nueva España, periodo en el cual se presentaron diversas crisis, tales como la demográfica, resultado de las diversas epidemias que la azotaron, y el económico, a partir de las restricciones marítimas que la Corona impuso al tráfico mercantil en el Pacífico. A partir de estas dos características describiré sus consecuencias y la forma en la que afectaron a Oaxaca y a la Audiencia de Guatemala, misma que reforzó el intercambio terrestre a través del camino real del sur en Oaxaca para llevar sus productos principales al puerto de Nueva Veracruz

De igual importancia será el análisis de las Carreras de Indias y del Pacífico, que se realizaron a través de los puertos de Veracruz y Acapulco, respectivamente, para conocer el desarrollo del comercio de ciertos productos, que adquirieron relevancia a nivel internacional durante el siglo XVII, como el cacao, los colorantes (en específico el añil), y los géneros de Castilla y de la Nao de China.

A partir de dicha descripción retomaré el caso concreto del intercambio realizado entre Oaxaca y Guatemala, teniendo como referencia los datos provenientes de diversos documentos, para conocer cuáles fueron los productos movilizados, qué lugares se establecieron como puntos clave del tránsito y de qué forma, con esta mercancía, la elite comercial de Santiago afianzó su poder monopólico sobre otras provincias de la Audiencia de Guatemala. Para ello, tomaré como última referencia el caso de las relaciones en torno al tráfico entre la Alcaldía de Chiapa, Tehuantepec y Antequera, considerando sus rutas como el paso obligatorio en la carrera larga, que unió Nueva España y Centroamérica.

Capítulo 3. Circulación de personas y mercancías: conexiones comerciales entre Oaxaca y la Audiencia de Guatemala

En las arenas bailan los remolinos
El sol juega en el brillo del pedregal
Y prendido a la magia de los caminos
El arriero va, el arriero va.
“*El arriero va*”, Atahualpa Yupanqui.

Los caminos y el transporte mular en el siglo XVII en Oaxaca, han sido los ejes centrales de los capítulos anteriores (1 y 2 respectivamente), gracias a los cuales hemos podido dar cuenta de la interacción y complementariedad entre ambos, en el marco del desarrollo histórico de la sociedad novohispana durante aquel siglo.

No está por demás recordar que así como los tramos pueden contarnos mucho del devenir histórico, es decir, de las adaptaciones y cambios que los seres humanos han realizado con el fin de mantener redes de comunicación con áreas tanto cercanas como lejanas, el transporte y los caminos nos muestran las innovaciones tecnológicas realizadas a través de los siglos, al pasar de explotar la fuerza de sus piernas y de las de animales, como las mulas, los caballos y vacunos, hasta emplear carretas, carros, canoas, barcos, ferrocarriles y aviones.

Con la circulación de bienes y servicios a través de las antiguas redes de los caminos mesoamericanos y de los de nueva creación por los españoles, las conexiones comerciales entre distintos puntos de los territorios conquistados fueron posibles en todas direcciones de la Nueva España, claramente con las particularidades históricas de cada región, que se integraron en el entramado colonial, ya fuera por la vía pacífica por medio de las alianzas, o a través de la violencia de la conquista armada.

Desde el horizonte del que dispongamos situarnos, es innegable el peso que las redes de comunicación ejercieron en el establecimiento del control virreinal, tanto en sus aspectos políticos como económicos, sociales, religiosos y hasta culturales, pues los caminos y sus trazos –sean terrestres, fluviales, lacustres o marítimos–, no solo dependieron de las características geográficas del espacio donde se encontraron sino también del medio de transporte utilizado en

los distintos periodos, así como de los espacios económicos que conectaron como puertos, ciudades, villas y poblados, minas, zonas agrícolas y ganaderas, entre otros.

Durante toda la época colonial, y aun en el periodo independiente, la presencia de los arrieros fue fundamental en la construcción y consolidación de muchos espacios de comunicación, de allí que éstos se hayan establecido como el oficio por excelencia en cuanto al flete de bienes y servicios se refería, pues fueron los encargados de reconocer los caminos del tránsito, estableciendo las rutas más rápidas y seguras.

En este capítulo nos proponemos conocer la red comercial terrestre que se estructuró en torno al camino real del sur de Oaxaca durante el siglo XVII, que comunicó directamente a esta zona con Chiapas y la Audiencia de Guatemala. Partiremos del análisis de los sucesos y consecuencias derivados de los problemas bélicos internacionales ocasionados por la Guerra de los Treinta Años, de la piratería y el contrabando, así como de las disposiciones que la Corona impuso para frenar el comercio marítimo de Nueva España con el Perú, desde 1631, que afectó las transacciones de los espacios intermedios como Guatemala, que debió entonces buscar soluciones urgentes y alternativas ante la situación.

3.1 ¿El siglo de la depresión? Nueva España en el siglo XVII

El siglo XVI fue una etapa de grandes cambios, inicialmente por la transición de poder representado por la caída de la Triple Alianza imperial y de la capital de los mexica, Tenochtitlan, y el avance español, que significó sentar las bases para el control colonial, en los ámbitos político, jurídico, económico, cultural y religioso sobre la población nativa de los distintos territorios que fueron incorporados a través de la conquista armada y espiritual.⁴²¹

Entre otros aspectos, el siglo XVI se caracterizó por la extendida crisis demográfica que afectó profundamente a la población nativa, diezmada por las distintas epidemias como la viruela, la influenza, el sarampión, el tifo, las paperas y el *matlazahuatl*, que para la historiadora América Molina fue una de las epidemias más devastadoras de la época colonial, sobre todo durante el siglo XVIII, pues la escasez, el hambre, las enfermedades y las muertes de siglos anteriores –es decir, los XVI y XVII–, ocasionaron una severa crisis sanitaria que despuntó, sobre todo, durante la primera mitad de dicho siglo.⁴²²

⁴²¹ Ver Carrasco, P. (1996). Estructura político-territorial del Imperio Tenochca. La Triple Alianza de Tenochtitlan, Tetzaco y Tlacopan. México: El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas/CFE.

⁴²² Molina del Villar, A. (2001). La Nueva España y el Matlazahuatl. 1736-1739. México: El Colegio de Michoacán, A. C., Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 179.

En la Nueva España la caída demográfica del siglo XVI se caracterizó por los colapsos de 1520, 1530 y 1550, con consecuencias catastróficas, sobre todo en las zonas calientes tales como las costas.⁴²³

Para Woodrow Borah, la catástrofe demográfica fue un factor relevante con fuertes repercusiones en los sectores económicos y sociales nativos y, de hecho, algunas de sus consecuencias más importantes se relacionaron directamente con la falta de alimentos y mano de obra observada en la segunda mitad del siglo XVI. Esta problemática fue solucionada, hasta cierto punto, a través de los sistemas de trabajo como el repartimiento forzoso de servicios personales y el peonaje por endeudamiento que, si bien es cierto, evitaron el estancamiento de la economía colonial, no fueron de beneficio para la población nativa; sin embargo, por otro lado, con estas medidas los europeos trataron de evitar depender únicamente de la producción indígena, desarrollando otras áreas económicas además del cultivo del trigo, la caña de azúcar y otros productos comerciales, de la actividad ganadera, y de la explotación de otros productos que, a la larga, pudieron ser explotados comercialmente como los tintes y el cacao.⁴²⁴

A pesar de las alternativas que los españoles buscaron para enfrentar la problemática demográfica, fue imposible frenar el descenso precipitado de la economía colonial que caracterizó a la segunda mitad del siglo XVI y que se alargó hasta los últimos decenios del XVII. Este último siglo ha sido usualmente considerado como una etapa de crisis, no solo por los problemas acarreados del siglo anterior, sino también por los diversas complicaciones que el virreinato de la Nueva España enfrentó como consecuencia de los sucesos internacionales a los que hizo frente el imperio español en dicho tiempo, como el declive de su hegemonía, la disminución del comercio trasatlántico y de la producción de plata, que afectaron notoriamente el bienestar económico de sus colonias americanas.

A través de un detallado análisis de las Cajas Reales, Herbert S. Klein apunta que debe tenerse cuidado al describir el flujo económico de los siglos XVII al XVIII en la Nueva España, sobre todo al considerar que a partir del último cuarto del XVII se produjo el “último momento de prosperidad del siglo” después de, al menos “una pausa en el crecimiento ocurrida en los veinticinco años anteriores”. Aunque es cierto que la bonanza se extendió hasta el siglo XVIII,

⁴²³ Assadourian, C. S. (1989). La despoblación indígena en Perú y Nueva España durante el siglo XVI y la formación de la economía colonial. *Historia Mexicana*, 38(3) (151), 419-454. p. 420.

⁴²⁴ Borah, W. (1975). *El siglo de la depresión en Nueva España*. México: SepSetentas. También Assadourian, *La despoblación indígena en Perú y Nueva España*, pp. 422-423.

es importante aclarar que el virreinato volvería a pasar por épocas importantes de estancamiento y declive económico durante el transcurso de este último.⁴²⁵

Probablemente el elemento que permitió la recuperación de la economía de la Nueva España durante los siglos XVII y XVIII, fue el incremento de la producción argentífera, a partir del descubrimiento de vetas y el surgimiento de nuevos reales de minas en las vastas tierras del norte, así como de la revitalización de diversas zonas mineras que hasta entonces había estado abandonadas.⁴²⁶ Esto fue posible por el impulso que le dio la iniciativa privada y el Estado, cuyos apoyos fueron visibles en la seguridad de las fronteras, la innovación tecnológica y la migración de indígenas a las minas.⁴²⁷

El aumento de la producción argentífera fue pieza clave en el desarrollo que se experimentó en varios sectores económicos, sobre todo, en las actividades agrícolas y mercantiles de finales del siglo XVII y de todo el XVIII, así como en el incremento demográfico en las zonas áridas del norte, donde se produjo un proceso de expansión territorial, mientras que en las costas el repunte poblacional se logró, en gran medida, con la introducción de esclavos negros que sustituyeron la mano de obra indígena, así como con la recuperación demográfica nativa.⁴²⁸

La mejoría económica experimentada en la Nueva España a finales del siglo XVII (específicamente desde 1680), también fue posible por la participación de las tesorerías de México y Veracruz, la primera por ser la tesorería central de todo el virreinato y la segunda por ser donde se llevaban a cabo el mayor número de transacciones de importación y exportación entre la Nueva España y el mercado europeo, al convertirse Veracruz en el puerto principal del Golfo.⁴²⁹ Esto último es especialmente importante ya que, como veremos más adelante, el puerto veracruzano fue precisamente el punto final al cual llegaban los productos guatemaltecos que los arrieros movilizaban a través del camino real del sur en Oaxaca.

Ahora bien, si observamos desde una perspectiva más amplia, desde el escenario internacional, veremos al siglo XVII como un periodo turbulento, donde potencias europeas como Inglaterra, Francia y España se enfrascaron en una serie de pugnas políticas, originadas por la llamada Guerra de los Treinta años, que comenzó en 1618 y duraría hasta 1648, cuando se firmó el tratado de Paz de Westfalia.

⁴²⁵ Klein, H. S. (1985). La economía de la Nueva España, 1680-1809: un análisis a partir de las Cajas Reales. *Historia Mexicana*, 34(4) (136), 561-609. pp. 563-565.

⁴²⁶ Klein, La economía de la Nueva España, p. 562.

⁴²⁷ Assadourian, La despoblación indígena en Perú y Nueva España, p. 428.

⁴²⁸ Klein, La economía de la Nueva España, 1680-1809, p. 562; Assadourian, La despoblación indígena en Perú y Nueva España, p. 428; Widmer, R. (1990). *Conquista y despertar de las costas de la Mar del Sur (1521-1684)*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. p. 19.

⁴²⁹ Klein, La economía de la Nueva España, 1680-1809, p. 569.

Aunque en un principio esta coyuntura tuvo un carácter religioso, determinado por los problemas entre el Sacro Impero Romano Germánico y los protestantes, con el paso del tiempo las consignas cambiaron por cuestiones políticas, de intereses individuales, que derivaron en que a la pugna se integraran otros Estados europeos, entre los que destacaron el imperio Sueco, los reinos de Francia, Inglaterra, Dinamarca y Noruega, el principado de Transilvania, el imperio español, Bohemia, Escocia, Sajonia, Palatinado, Prusia y Austria, solo por mencionar unos cuantos.

En lo que se refiere a la estructura cronológica de esta guerra se pueden observar tres momentos importantes, el primero que va de 1618 a 1625, cuando el conflicto todavía mantenía su carácter cívico-religioso y, sobre todo, era consecuencia de la rebelión de Bohemia contra Felipe II, que trataba de imponer nuevamente la creencia católica en un Estado donde los protestantes representaban la mayoría; el segundo momento fue de 1625 a 1629, cuando el conflicto se extendió a todo el territorio alemán, ocasionando que, en el tercer momento, que fue de 1630 a 1648, se diera origen a una guerra de escalas mayores, en la cual participaron la mayoría de los reinos europeos arriba mencionados.⁴³⁰

Ya en la última etapa, hacia 1635, comenzaron las hostilidades entre España y Francia, que derivaron en una guerra, además, tan solo cinco años después, en 1640, la Corona española debió contrarrestar la rebelión de Portugal y otros levantamientos, que fueron minando poco a poco su poderío hasta que, en 1659, la gran potencia española admitió su derrota ante Francia e Inglaterra, siendo obligada a pagar gastos de guerra y perdiendo, por consiguiente, la hegemonía que ejercía en Europa. Pero, mientras todo ello ocurría en las tierras del viejo mundo ¿cómo afectaba esto a la Nueva España?

3.1.1 Nueva España ante la tormenta

Los problemas que España enfrentó durante la primera mitad del siglo XVII repercutieron en Nueva España, en sectores tanto económicos como políticos y sociales, sobre todo con la imposición tributaria de 1626, que la metrópoli estableció para los territorios conquistados, con el fin de obtener recursos líquidos para sufragar los gastos de guerra. Estas disposiciones afectaron a las economías locales y, por ende, a las poblaciones más vulnerables, que fueron las encargadas de pagarlos, acrecentando así la insatisfacción social.

⁴³⁰ Véase Parker, G. (Editor). (2014). La guerra de los Treinta años. Traducción de Daniel Romero Álvarez. Madrid: Machado Grupo de Distribución, S. L.

El relajamiento del control que la Corona tuvo en este tiempo hacia sus colonias, fue el detonante de desavenencias entre las distintas oligarquías regionales que observaron, en las dificultades internacionales que afectaban a la metrópoli española, la coyuntura para acrecentar su poder local y regional en la Nueva España. Aunado a lo anterior, también fue patente la crisis económica ocasionada por los fraudes en el comercio marítimo del Mar del Sur, principalmente el que ocurría entre Acapulco, Perú y Filipinas, de allí que el Consejo de Indias se reuniera, el 2 de enero de 1639, para tratar de solventar el problema, tomando la decisión de nombrar, el 18 de marzo del mismo año, a don Juan de Palafox y Mendoza como visitador general, para que averiguara las causas de las denuncias al respecto, con el fin de crear las mejores estrategias para resolverlos.⁴³¹

El trabajo del visitador se caracterizó por la marcada oposición de algunos virreyes, a quienes se les realizaron juicios de residencia como al marqués de Cerralvo y Cadereita. También estuvieron en contra algunas autoridades del Arzobispado de México como Juan de Mañozca y Zamora, la Inquisición, los alcaldes mayores y otros grupos más, que vieron afectados sus intereses particulares al encontrarse en el centro de la investigación emprendida por dicho personaje.⁴³²

Durante gran parte del siglo XVII la corrupción de la burocracia novohispana fue patente, sobre todo en lo concerniente a la venta de cargos y oficios de corregidor y alcalde mayor. Woodrow Borah documenta la forma en que durante este siglo, los candidatos seleccionados para los puestos no solo pagaban para obtenerlos, sino también por otros como el de juez de residencia, que usualmente era adquirido a través de intermediarios para, de esa manera, asegurar la absolución de los cargos que podría imputárseles al término de sus funciones. Esta práctica se mantuvo vigente hasta 1683, cuando la Corona acaparó el nombramiento de gobernador provincial. En términos generales se dispuso, para su selección, que el Consejo de Indias tomara en cuenta los beneficios económicos que los interesados podían ofrecer al Reino -aunque para Borah, como ya lo expuse, esto no significó propiamente la venta del oficio ya que éste solo tenía legalidad mientras el beneficiario viviera-. Con el paso del tiempo los interesados en estos puestos:

⁴³¹ Arregui Zamorano, P. (1985). La Audiencia de México según los Visitadores. México: Universidad Nacional Autónoma de México. pp. 55-98.

⁴³² Para Jonathan I. Israel, este personaje sin duda sería probablemente la figura más interesante, y tal vez la de mayor importancia, de toda la historia del México del siglo XVII. Israel, J. I. (1999). Razas, clases sociales y vida política en el México Colonial 1610-1670. México: Fondo de Cultura Económica. p. 203.

“pudieron [...] obtener condiciones muy favorables, sobre todo la posesión futura del puesto al terminar el periodo del que lo sucediera, el derecho de ejercer a través de tenientes y de nombrar teniente general”.⁴³³

Entre las atribuciones que los puestos de corregidor y alcalde mayor tuvieron destacó, sobre todo, el nombramiento del teniente general pues, como lo describió Borah, este elemento de la burocracia representó un importante enlace en las relaciones económicas legales e ilegales desarrolladas en las provincias de la Nueva España.

No es de extrañar, entonces, que los mercaderes y comerciantes de diferentes regiones tuvieran especial interés en las personas que ejercían estos puestos y, en muchos casos, las relaciones que los primeros forjaron con los corregidores y alcaldes mayores les permitieron decidir quién tomaría este cargo, pues con ello aseguraban en el puesto a elementos versados en el comercio y que, además, tuvieran la confianza de los consorcios. De esta manera, poco a poco, se formaron redes locales y regionales a partir de relaciones familiares y de compadrazgo, que dieron origen a un monopolio de comercio provincial, cuyas redes llegaron a extenderse, en algunos casos, a la ciudad de México, las zonas mineras del norte y otros espacios económicos de interés como los puertos de Veracruz y Acapulco.⁴³⁴

El puerto de Veracruz y la ciudad de México fueron dos zonas importantes para la economía del virreinato, dado que allí se establecieron los grandes almacenes donde llegaban y salían los productos que eran exportados e importados hacia Europa, a través de la llamada Carrera de Indias, manteniendo una importante relación con la Casa de la Contratación de Sevilla (fundada en 1503), que se encargó de controlar a las personas y mercancías que intervenían en el comercio trasatlántico.⁴³⁵

Para el intercambio de mercancías de la Carrera de Indias se establecieron mecanismos encaminados a la reducción de la incertidumbre de los participantes en el movimiento mercantil. La Corona no solo se preocupó de establecer oficiales reales, sino también de especificar los elementos de relevancia en el intercambio como la escritura, el sistema numérico, de pesas y medidas, las unidades de cuenta y el tipo de moneda a utilizar. A pesar del control que la Corona podía imponer en este órgano, esto no le permitía promover la participación voluntaria de

⁴³³ Borah, W. (2002). El gobernador novohispano (alcalde mayor/corregidor): consecución del puesto y aspectos económicos. En Borah Woodrow (Coordinador), *El gobierno provincial en la Nueva España, 1570-1787* (pp. 39-54). México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. p. 41.

⁴³⁴ Borah, *El gobernador novohispano*, pp. 51-53.

⁴³⁵ Álvarez Nogales, C. (2003). *Instituciones y desarrollo económico: la Casa de la Contratación y la carrera de Indias (1503-1790)*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, Departamento de Historia Económica e Instituciones, Documentos de Trabajo 03-02, 1-30. p. 6.

agentes económicos en el comercio con América, ni tampoco podía controlar las transacciones que se realizaban en las colonias americanas.⁴³⁶

Con el paso del tiempo, durante el siglo XVII, y observando los problemas ocasionados por los piratas en el mar, la navegación entre España y América fue reducida a viajes específicos que la Corona gestionaba, bajo la protección de navíos de guerra costeados por la Real Hacienda, los cuales, además, se encargaban de recoger la correspondencia de la administración novohispana y de los particulares.

Entre otras cosas, era la Casa de la Contratación la que se encargaba de transferir la información sobre el estado del mercado novohispano a través de los “navíos de aviso”, es decir, sobre el movimiento entre la oferta y demanda, o las fluctuaciones de los productos que llegaban a la feria de Veracruz y que podían tener incidencia en los precios, así como en los tipos y cantidades de mercancías que se transportaban hacia Sevilla.⁴³⁷

La Carrera de Indias fue una red dinámica, en la cual colaboraron la marina mercante y la marina militar española, que conectaba principalmente Europa con la Tierra Firme (de Cartagena a Portobelo), donde se buscaba obtener los cargamentos argentíferos del Perú. Este sistema se financió a través de la avería, que era la tasa en que se gravaban los productos transportados, tanto de los particulares como los que iban a nombre del Rey. Desde 1620, el comercio a través de la Carrera de Indias decayó, a causa de la reducción de productos que la Nueva España podía enviar a la metrópoli, así como por la incapacidad de la Corona para garantizar la propiedad privada de los agentes que intervenían en ella por el aumento del contrabando de holandeses, franceses e ingleses.⁴³⁸

Como consecuencia de la incapacidad para resolver los problemas que todos los años se generaban en la Carrera de Indias, la Corona fue transfiriendo parte de su poder a grupos privilegiados de personas, que intervenían en las transacciones trasatlánticas; grupos que, dicho sea de paso, contribuían al erario real por medio de “donativos”. De esta manera la Casa de la Contratación fue perdiendo jurisdicción ante nuevos órganos de carácter privado, que ofrecieron a la Corona beneficios que no podía conseguir por sí misma, dos de los órganos más importantes en este tiempo fueron el Consulado o la Universidad de mercaderes de Sevilla, fundada en 1543.⁴³⁹

⁴³⁶ Álvarez, *Instituciones y desarrollo económico*, pp. 8-10.

⁴³⁷ Álvarez, *Instituciones y desarrollo económico*, p. 16.

⁴³⁸ Valle, *Disputa entre los consulados de Cádiz y México*, p. 266.

⁴³⁹ La aprobación de las Ordenanzas para su funcionamiento como institución mercantil privada ocurrió tres años después. Collado Villalta, P. (1983). *El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608*. En Bibiano Torres Ramírez, José J. Hernández Palomo (Coordinadores), *Andalucía y América*

El Consulado tuvo una maduración lenta y estratégica, que buscó superar el tutelaje de la Casa de la Contratación, adquiriendo un papel activo y, sobre todo, autónomo, en la Carrera de Indias. A decir de Lutgardo García, “la Casa en la segunda mitad del siglo XVII pierde toda la iniciativa en los asuntos del tráfico mercantil indiano; la Casa queda relegada a un segundo lugar, va a remolque del Consulado de Comercio de Sevilla, verdadero órgano rector del comercio con Indias”.⁴⁴⁰

El Consulado aprovechó la oportunidad otorgada, para encargarse de la defensa de la Armada de flotas y galeones, mediante el asiento de avería que la Corona le otorgó en 1591, con lo cual ganó una mayor participación en la Carrera de Indias, de tal manera que hacia 1592 los mercaderes de México y Lima solicitaron al rey el establecimiento de sedes de este organismo en sus territorios, los cuales fueron fundados en 1592 y 1593, respectivamente.⁴⁴¹

Considerando que en los nuevos territorios los españoles encontraron una amplia variedad de productos, que tuvieron buena recepción en los mercados extranjeros y que permitieron el posicionamiento económico de la colonia novohispana en el escenario internacional, podemos mencionar que sobresalieron, principalmente, la producción de la plata, la grana cochinilla y el añil para el sector textil, así como el cacao y el tabaco, el último de los cuales alcanzaron a tener un importante desarrollo, sobre todo durante el siglo XVIII, cuando pasó a formar parte de los estancos reales.⁴⁴²

En la Nueva España, el tráfico de la Carrera de Indias monopolizó el comercio de ultramar en el Atlántico, debido a lo cual la decadencia de este órgano peninsular, aproximadamente en 1620, trajo consigo la contracción aguda del comercio legal a finales del siglo XVII, sobre todo hacia 1680.⁴⁴³ Los mercaderes que participaron de esta carrera solían comprar los bienes europeos que arribaban en las flotas al puerto de Veracruz, pagando con plata en moneda y en pasta, o bien con tintes o cacao de Guayaquil.⁴⁴⁴

en el siglo XVI: actas de las II Jornadas de Andalucía y América (pp. 275-305). Vol. 1. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. p. 278.

⁴⁴⁰ García Fuentes, L. (1980). El comercio español con América, 1650-1700. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas. p. 29.

⁴⁴¹ Collado, El Consulado de Sevilla, p. 280; Valle Pavón, G. del. (2005). Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620. *Revista de Historia Económica*, 23(n. extra), 213-240.

⁴⁴² Acerca de la producción y movimiento del tabaco en la Nueva España véase el trabajo de Clara Elena Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, donde hace un detallado análisis sobre las redes y rutas de distribución, costo y demás elementos que caracterizaron el comercio de este producto.

⁴⁴³ Valle Pavón, G. del. (2010). Disputa entre los consulados de Cádiz y México por los mercados de Nueva España. Fines del siglo XVII y primeras décadas del siglo XVIII. *Trocadero* (21-22), 265-282. p. 266.

⁴⁴⁴ Del Valle, “Disputa entre los consulados de Cádiz y México”, p. 270.

En la Nueva España del siglo XVII, los sectores económicos se integraron a partir de la oferta y la demanda reglamentada de productos, capital y mano de obra, a través de los cuales los comerciantes, principales explotadores de los beneficios económicos, lograron entretejer y controlar las relaciones económicas de las regiones más prominentes, para acaparar las ganancias a partir de redes, grupos sociales e instituciones gubernamentales, entre otros.⁴⁴⁵

Uno de los aspectos que destacaré más adelante será el de las disposiciones que la Corona estableció para controlar el tráfico en el Mar del Sur que, a su vez, trajeron consigo la paralización del intercambio entre los puertos novohispanos del Pacífico, con el Perú, originando una fuerte crisis económica, que fue sorteada gracias a la reorganización y adaptación de las redes de transporte terrestres que vincularon Centroamérica con Nueva España, a través de los beneficios obtenidos de productos como el añil y el cacao, movilizadas por el camino real de Oaxaca.

Estas disposiciones reales tuvieron un fuerte impacto no solo por la crisis que originaron, sino también por los espacios de tráfico ilegal y piratería que las potencias marítimas europeas utilizaron para subvertir el monopolio comercial de España, asolando los distintos puertos del Mar del Sur como el de Acapulco o el de Huatulco, llevándolos a un proceso de estancamiento y, en algunos casos, de decadencia y abandono.⁴⁴⁶

Es importante conocer el desarrollo y consecuencias de las disposiciones reales de este turbulento tiempo, ya que fue durante el mismo cuando el desarrollo y extensión del movimiento mercantil terrestre en la zona sur de la Nueva España creció a través del camino real de Oaxaca, sobre todo con el ir y venir de recuas de mulas y sus arrieros, que fueron el puente de comunicación e intercambio entre la Audiencia de Guatemala y el puerto de Veracruz. Así, tomando como punto central a Oaxaca, buscaré dar cuenta de cómo el oficio de la arriería movilizó sectores económicos locales y regionales, que formaron parte del camino real, integrándolos dentro de un gran circuito mercantil que, en la zona sur de la Nueva España, era, acaso, la continuación de un proceso histórico vivido desde la época mesoamericana.

3.1.2 Oaxaca en el escenario novohispano: el circuito comercial del sur y algunos productos explotados a finales del siglo XVI y principios del XVII

El desarrollo económico de la Nueva España estuvo definido en gran medida por la buena recepción que ciertos productos tuvieron, no solo en la metrópoli española sino en

⁴⁴⁵ Hausberger, B. & Mazin, O. (2010). Nueva España: los años de autonomía. En Bernardo García Martínez (Director), Nueva Historia General de México (pp. 263-306). México: El Colegio de México. p. 274.

⁴⁴⁶ Hausberger, Nueva España: los años de autonomía, pp. 263-266.

muchos otros países de Europa. Más allá del auge o declive que estos bienes hayan experimentado con el correr del tiempo, conviene subrayar el papel trascendental que adquirieron en la organización de espacios mercantiles, que fueron unidos a través de redes de poder que se estructuraron alrededor de nodos o cabeceras estratégicas, como fue el caso de Antequera y Tehuantepec, en Oaxaca.

La historia de Oaxaca se diferencia de la de otras regiones y pueblos del México novohispano, puesto que durante el proceso de colonización, la pérdida de sus tierras no fue tan grave, a causa de que muchos de estos espacios pasaron casi intactos durante la transición novohispana a través de los cacicazgos indígenas, con lo cual un gran número de pueblos mantuvieron el control de la producción de sus tierras y, por consiguiente, parte de su organización social y política, así como el prestigio económico y social de sus elites.⁴⁴⁷

En cada una de las seis regiones que integraron el territorio oaxaqueño, la economía se estableció a partir de sectores económicos como la agricultura, la ganadería y la producción especializada de la grana cochinilla y la seda.

Por ejemplo, en la Mixteca alta, la economía giró alrededor de las estancias de ganado, de las unidades de producción de trigo, cebada y frutos de Castilla, así como de moreras para la cría de gusanos de seda para la producción sedera. Esta última fue, de hecho, la actividad más importante del siglo XVI en aquella zona Alta de Oaxaca, cuyo producto se distribuía en las ciudades de Antequera, Puebla y México.

Así, desde 1540 hasta 1570, la seda se convirtió en el producto más importante en manos indígenas, con el que no solo podían cubrir el tributo a los que estaban obligados sino, además, enriquecerse. Sin embargo, la época dorada de este producto no perduró mucho tiempo pues la crisis demográfica que azotó a la región originó que, en 1560, la producción decayera drásticamente, en este contexto la alternativa económica que sustituyó la producción sedera fue la ganadería, que había comenzado a cobrar importancia en el mercado novohispano, por la versatilidad de los productos que de ella derivaban, tales como la venta de animales vivos para el consumo y el transporte, de las pieles y del cebo.⁴⁴⁸

Entre 1560 y 1590, los españoles de la encomienda de Yanhuitlán –que además de ser una alcaldía mayor se ubicaba a la orilla del camino real, lo que la convirtió en el centro de una

⁴⁴⁷ Reina Aoyama, L. (2004). Caminos de luz y sombra. Historia indígena de Oaxaca en el siglo XIX. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas. p. 18.

⁴⁴⁸ Romero Frizzi, M. (1983). Evolución económica de la Mixteca Alta (siglos XVII). *Historia Mexicana*, 32(4), 496-523. p. 500.

actividad mercantil liderado por mercaderes indígenas-, comenzaron a introducir mercancías venidas de Puebla, que revendían a los pueblos a través de comerciantes menores. Los españoles solían acaparar la producción de materias primas y semielaboradas que los pueblos de indios producían, mediante adelantos de créditos.⁴⁴⁹

Además de Yanhuitlán otros poblados que cobraron importancia en este tiempo fueron Teposcolula, ubicado en el camino hacia la costa, Tamazulapan en el camino real hacia México y, finalmente, Tehuantepec, que experimentó una creciente bonanza económica con el establecimiento de un astillero, un puerto y las haciendas marquesanas, solo por mencionar algunos ejemplos. El crecimiento de la actividad mercantil en la zona Alta de Oaxaca se caracterizó por ser constante durante el primer cuarto de siglo XVII aunque, sin duda, a un ritmo menor que en el anterior.⁴⁵⁰

Por ejemplo, retomando nuevamente el caso de Yanhuitlán, fue tal el crecimiento económico que experimentó la encomienda, que todos los sectores sociales se beneficiaron de ello, de tal manera que de Puebla, México y Veracruz eran traídas telas importadas, ropa, piel y hierro, que no estaban destinados únicamente para la demanda española, sino también para el consumo indígena. Inclusive, de Veracruz llegaba vino de uva que también era distribuido entre la población indígena, este producto se convirtió en un importante artículo, mediante el cual los comerciantes acapararon productos como la seda, la grana y otros efectos.⁴⁵¹

Hacia finales del siglo XVI, la producción sedera comenzó su declive tanto por la disminución de mano de obra indígena para trabajarla a causa de las epidemias, como por la introducción y competencia de la seda oriental, desde 1573, la cual se vendía a precios más bajos de lo que los pueblos productores oaxaqueños podían ofrecer. En las primeras décadas del siglo XVII, algunos de los artículos preferenciales en la Mixteca Alta, eran derivados de la ganadería menor de ovinos tales como el sebo, las pieles, la carne y la lana.

El sebo fue un producto que alcanzó relevancia puesto que se conservaba y transportaba fácilmente a regiones lejanas; en general servía para fabricar jabón y velas, productos básicos para la población novohispana utilizados en la vida cotidiana, en las casas y las iglesias. La producción de jabón tuvo reconocimiento como un oficio en el siglo XVII, o al menos así lo

⁴⁴⁹ Romero, *Evolución económica de la Mixteca Alta (siglos XVII)*, p. 503.

⁴⁵⁰ Romero, *Evolución económica de la Mixteca Alta (siglos XVII)*, p. 504.

⁴⁵¹ Romero, *Evolución económica de la Mixteca Alta (siglos XVII)*, p. 506.

sugiere la descripción del mercader Antonio de Zesias, a quien el escribano real, Diego Benaías de Antequera, le da fe de su oficio de “jabonero”.⁴⁵²

Otro mercado que tuvo fuerte presencia fue el de las pieles, que tuvo una buena recepción en los mercados internos y externos, en especial el europeo, donde era muy solicitado, pues los productos que se manufacturaban con ellos eran utilizados en las minas y en el transporte (por ejemplo, en los aditamentos de viaje de las mulas).⁴⁵³

Aunque en menor medida, la lana también logró colocarse en el mercado novohispano y, como lo señaló François Chevalier, si bien es cierto que no se reportaron grandes cantidades de este producto entre las exportaciones a España, la lana novohispana alimentó una gran cantidad de fábricas de paños y obrajes del virreinato.⁴⁵⁴ En Puebla, por ejemplo, para 1571 ya se contaban con más de 80 obrajes, que fabricaban paños negros y de color, productos que contribuyeron a la extensión del mercado novohispano en los siglos XVI y XVII, donde podemos observar que también era movilizado por los arrieros hacia Guatemala, como lo sugiere el registro de carga de un documento notarial fechado en 1693. A falta de un precio competitivo que permitiera su desplazamiento en una gran área, el producto era movilizado junto con otros cargamentos a Guatemala, con el fin de costear su transporte.⁴⁵⁵

La pérdida de un importante mercado como fue el de la seda en Oaxaca, fomentó la apertura de relaciones comerciales con otras áreas lejanas dentro y fuera de la Nueva España; razón por la cual a finales del siglo XVI y principios del XVII se observó un incremento en las transacciones económicas que relacionaron Oaxaca con Veracruz, Puebla y México, además de otras zonas de la Audiencia de Guatemala, como las Alcaldías de Chiapas, el Soconusco y Santiago.⁴⁵⁶

⁴⁵² Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 16/05/1693, Libro 148, f. 278. Diego Ventura, dueño de recuas, recibió de Sebastián Pérez de Santibañez 302 cajones de tinta añil encorados, marcados unos con CFE y otros con B, y que pesaron en bruto 290 arrobas y 15 libras, las cuales se obligó a llevar y entregar en el puerto de Veracruz en 26 días, a partir del presente y con un costo de flete por la cantidad de 21 pesos y 4 reales.

⁴⁵³ Chevalier, F. (1976). La formación de los latifundios en México. Tierra y sociedad en los siglos XVI y XVII. México: Fondo de Cultura Económica. p. 142.

⁴⁵⁴ Chevalier, La formación de los latifundios en México, p. 143.

⁴⁵⁵ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 26/10/1693, Libro 148, f. 533v. Lorenzo Catalán recibió de Adres Mazedo 16 paños de Puebla y dos cajones los cuales llevará y entregará en la ciudad de Guatemala en tres meses primeros siguientes a la presente por precio de 16 pesos.

⁴⁵⁶ Romero, Evolución económica de la Mixteca Alta (siglos XVII), p. 507.

Ante la caída del comercio de la seda, un insecto restableció la economía de Oaxaca: la grana cochinilla.⁴⁵⁷ El llamado tinte escarlata tuvo un lugar importante en el mundo de los pigmentos por su calidad, llevando al auge de su comercio desde el siglo XVI hasta principios del XIX, cuando fue desplazado por los tintes químicos (anilinas), cuyos precios eran menores en comparación con los naturales.

Si bien es cierto que la Corona le entregó el monopolio de la producción de este producto tintóreo a Oaxaca, desde el siglo XVI, las crisis que ésta afrontó durante la colonia y, posteriormente, en la guerra de Independencia, menguaron su producción, llevando a que en el siglo XIX, el abastecimiento del tinte se obtuviera desde otras regiones de Centroamérica, el sur de España, las Islas Canarias, el Norte de África e incluso la India.⁴⁵⁸

La historia de este tinte es antigua, se remonta a Mesoamérica, donde la grana fue especialmente valiosa porque con ella se producía el tinte rojo que servía para dar color a las vestimentas de los nobles, a los códices, cerámica y murales y a los alimentos, entre otros usos, vinculado con creencias simbólicas y religiosas. El insecto se reproducía en las pencas de nopales que crecían en varias zonas de Oaxaca, Puebla, Tlaxcala, Michoacán y Chiapas, cuya presencia aparece en los registros de tributos mesoamericanos y en diversos códices de contenidos varios. Ya en la época colonial, la presencia del tinte es referida en al menos 23 relaciones geográficas, levantadas en Oaxaca a finales del siglo XVI y principios del XVII.⁴⁵⁹

En 1523 se registró el primer embarque trasatlántico de la grana cochinilla y desde fines del XVI, este producto ocupó el segundo lugar en las exportaciones totales de la Nueva España, después de la plata. Según Luis Alberto Rojas Díaz Viruell, la producción de la grana estuvo en manos de los indios de Tlaxcala en el siglo XVI, para después pasar a las de los pueblos de Oaxaca durante los siglos XVII, XVIII, y XIX.⁴⁶⁰ La gran extensión de tiempo en el cual el tinte escarlata mantuvo su crecimiento, sobre todo en el siglo XVIII, tuvo que ver con el despunte de la demanda de los colorantes, originado por la creciente industria textil en Europa.

⁴⁵⁷ Comúnmente conocido como grana cochinilla, se trata de un insecto cuyo nombre científico es *Dactylopius coccus*, habita en las pencas de especies como *Opuntia* y *Nopalea*, plantas a las que parasitan. Una planta puede sostener poblaciones de este insecto hasta por siete años sin morir, aunque si no se cuida apropiadamente la planta puede llegar a secarse en seis meses. Según Enrique Vela se conocía como *nocheztli* a la grana cochinilla en bruto, o sea al insecto (*nochtli*- tuna, *eztli*-sangre). Vela, E. (2006). Grana cochinilla. *Arqueología Mexicana*, 80, 60-90; Vela, E. (2007). Grana cochinilla. *Arqueología Mexicana*, 86, 34-35.

⁴⁵⁸ Sánchez Silva, C. & Suárez Bosa, M. (2006). Evolución de la producción y el comercio mundial de la grana cochinilla, siglos XVI-XIX. *Revista Indias*, 66(237), 473-490. p. 475.

⁴⁵⁹ Sánchez, Evolución de la producción y el comercio mundial de la grana cochinilla, p. 478.

⁴⁶⁰ Arrijoa Díaz Viruell, L. A. (2013). El "cultivo de la grana" en el sur de México, 1752-1856. *Baetica. Estudios de arte, geografía e historia*, 35, 253-270. p. 255.

Durante la primera mitad del siglo XVI, algunas áreas productoras de la grana cochinilla en Oaxaca se ubicaron principalmente en ciertos pueblos de los Valles Centrales, la Mixteca, la Cañada y el Istmo, sin embargo, entre 1580 y 1650, comenzaron a surgir nuevas zonas productoras en Miahuatlán, Zimatlán, Nexapa, Tehuantepec, Ixtepeji, Nochixtlán y Villa Alta.⁴⁶¹

Sobre su condición de producto de primer orden, podemos decir, en resumen, que las autoridades coloniales se abocaron a habilitar y regular su producción; los indios se dieron a la tarea de criar el insecto; mientras los mercaderes acapararon el producto de los pueblos, para su comercialización en los mercados locales, regionales e internacionales, siendo exportados desde el puerto de la Nueva Veracruz.⁴⁶²

El puerto de Nueva Veracruz fue el centro de toda una actividad multipolar. Entre las zonas oaxaqueñas que quedaron integradas a esta extensa red se encontraban Villa Alta y la sierra de Oaxaca, cuyos espacios cumplían el papel de centros subsidiarios en el abasto de frutas, pescados, fibras, cueros, etc. A través de estas zonas se recogía y enviaba gran parte de la grana y el añil, que llegaba del sur de Oaxaca, Chiapas y Guatemala, ya fuera por tierra o usando los afluentes del Papaloapan, hacia el puerto.⁴⁶³

En el sur de Oaxaca, es decir, en el istmo de Tehuantepec, las actividades económicas giraron en torno a las haciendas Marquesanas y las familias españolas que se asentaron en la región. Durante el siglo XVI, algunos españoles se dedicaron a explotar la operación de navíos, con los que recorrieron los puertos de la costa occidental de América Central hasta Acapulco, mientras otros explotaron el comercio terrestre, enviando cuerdas de mulas de carga hacia Antequera, la región de Chiapas, el Soconusco y Guatemala. También cabe destacar que en gran medida el comercio se apoyó en la producción de la sal del istmo, que era vendida en estado natural, para la conservación de alimentos y la artesanía textil.⁴⁶⁴

En la región istmeña no solo funcionaron las ocho haciendas que el Marqués del Valle arrendaba, sino también cuatro haciendas que eran propiedad de la orden de Santo Domingo. En las haciendas existió una importante presencia de familias descendientes de esclavos africanos, traídos durante los siglos XVI y XVII quienes, con el tiempo, alcanzaron la categoría de mulatos libres, muchas veces a través de las disposiciones testamentarias de sus dueño. Eva Uchmany describe que este tipo de acciones, fue practicada muchas veces en Nueva España. Por ejemplo, en 1533, Diego de Ocaña dejó asentado en su testamento que liberaba a su esclava e

⁴⁶¹ Díaz, El "cultivo de la grana", p. 256.

⁴⁶² Díaz, El "cultivo de la grana", p. 258.

⁴⁶³ García, Sobre los orígenes comerciales del Consulado de Veracruz, p. 139.

⁴⁶⁴ Tutino, J. (1980). Rebelión Indígena en Tehuantepec. Cuadernos Políticos, 24, 89-101. p. 93.

incluso heredaba a los hijos de ella.⁴⁶⁵ En Oaxaca, lo anterior se confirma con el testimonio asentado en el testamento de Juan Pineda (1654):

“Ytem, declaro y mando que la dicha Magdalena de la Cruz, mulata mi esclava, si yo falleciere primero, que la dicha doña Josepha de Zarate, mi mujer, quede por su esclava todos los días de su vida sin que pueda ser vendida y después de la vida de la dicha doña Josepha de Zarate mi esposa, quede la dicha Magdalena de la Cruz libre, por lo bien que me ha servido y porque así es mi última voluntad”.⁴⁶⁶

De la población negra en la región istmeña se tiene conocimiento de que tan solo en 1735 se contabilizaron 145 familias tributarias con ascendencia africana, que entraron en los libros de cuentas, y, según John Tutino, “su presencia subrayaba aún más la separación entre la economía hacendaria española y la vida de los indios” del sur de Oaxaca.⁴⁶⁷

En la segunda mitad del siglo XVII, una segunda ola de asentamientos españoles consolidó un nuevo quehacer económico en la zona sur, estimulado por el incremento del abasto de colorantes para el área textil, pues la producción de la grana en los altos de Oaxaca y del añil de Centroamérica hizo que durante este tiempo y principios del siguiente siglo, el cultivo de ambos productos se extendiera y convergiera en el istmo.

Específicamente, el añil formó parte importante de la economía de las haciendas allí establecidas, puesto que en éstas se integraron núcleos de trabajadores permanentes, indígenas y descendientes de esclavos, que se dedicaron a la siembra y procesamiento del colorante, pues el añil daba oportunidad a un crecimiento económico externo, en la medida en que se trató de un cultivo de temporal, que les permitía a los trabajadores sembrar sus propias parcelas de maíz mientras ganaban dinero adicional en las haciendas con el tinte azul.⁴⁶⁸

Desde la segunda mitad del siglo XVII, el crecimiento económico de Oaxaca se caracterizó por la actividad mercantil de pequeños y grandes mercaderes, así como por la proliferación de tiendas en muchos pueblos ubicados cerca del camino real, lo cual trajo consigo el aumento de recuas de mulas, que movilizaron productos entre Guatemala y Oaxaca, en su camino a las ciudades de México y Puebla y al puerto de Veracruz.

Vemos que durante esta etapa, la arriería se consolidó como un sistema perfectamente organizado, que se especializó en su conocimiento sobre la accidentada topografía del territorio

⁴⁶⁵ Uchmany, E. (1987). El mestizaje en el siglo XVI novohispano. *Historia Mexicana*, 37(1), 29-48. p. 44.

⁴⁶⁶ Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1662, Leg. 53, Exp. 19, ff. 3v. Testamento de Juan de Pineda, vecino de la Villa de Guadalcazar, Provincia de Tehuantepec.

⁴⁶⁷ Tutino, *Rebelión Indígena en Tehuantepec*, p. 95.

⁴⁶⁸ Tutino, *Rebelión Indígena en Tehuantepec*, p. 99.

novohispano del sur, al presentarse como la mejor alternativa ante la falta de vías fluviales y de las restricciones impuestas por la Corona, que repercutieron en el tráfico mercantil marítimo.⁴⁶⁹

Estas restricciones marítimas serán el tema que trataré a continuación, pieza angular en el desarrollo del intercambio terrestre, que comunicó a los puertos de Veracruz y de Acapulco, así como algunas ciudades intermedias de relevancia, pues en este circuito se movilizaron tanto la seda, como la porcelana China, la plata proveniente de Potosí (Bolivia) y de Zacatecas, los vinos, telas y esclavos africanos, que fueron traficados con ayuda de carreteros y arrieros.

En específico, los arrieros fueron los personajes que articularon las rutas internas del territorio novohispano, yendo de puerto en puerto, reconociendo, explorando e integrando diferentes rutas, que conectaron las ciudades de México, Puebla, Oaxaca, Zacatecas, Veracruz y Acapulco, así como la Audiencia de Guatemala; sin ellos la historia económica del siglo XVII no habría sido posible.

3.2 Comercio de ultramar y contrabando en el Pacífico durante el siglo XVII

Para la historia del México colonial la primera interacción entre la comitiva zapoteca y Hernán Cortés fue crucial, dado que en este encuentro el famoso conquistador tuvo noticias de un gran mar y tierras que se extendían más allá de los límites del señorío sureño mesoamericano, que intentaba establecer una alianza con él.

Dado el desconocimiento de la geografía de los territorios recién conquistados, tuvieron que pasar varias décadas, además de diversas exploraciones, para que los conquistadores españoles comprendieran la envergadura del espacio que habían encontrado, las cuales se extendían hacia el sur por kilómetros de distancia, bordeando un gran litoral que, con el tiempo, fue conocido como el Mar del Sur.

El Mar del Sur se constituyó como el espacio comprendido entre el puerto de Acapulco y los puertos de Perú y Chile. Según describe Mariano Bonialian, esta área sufrió el abandono y desprotección de la Corona, tanto en los reinados de los Habsburgo como de los Borbones, por lo menos hasta la primera mitad del siglo XVIII, cuando se volvió objeto de interés comercial, a partir de la revitalización de las rutas y puertos mercantiles. En toda la extensión litoral

⁴⁶⁹ Suárez Argüello, C. E. (2000). Fuentes para el estudio del transporte novohispano durante la segunda mitad del siglo XVIII. *América Latina en la Historia Económica*, 7(13-14), 179-187. p. 179.

novohispana donde abarcó el Mar del Sur, probablemente sería Acapulco el único lugar que se definió tanto como un verdadero puerto que como una fortaleza costera.⁴⁷⁰

A diferencia de la Carrera de Indias, desarrollada principalmente en las rutas del Atlántico, como lo describimos en apartados anteriores, el Mar del Sur fue, hasta la segunda mitad del siglo XVIII, una zona periférica poco conocida, cuyo reconocimiento se paralizó por la falta de incentivos económicos y humanos para las empresas de explotación.

La historia de este espacio en Nueva España, nos obliga a retomar la figura de Hernán Cortés, pues durante el siglo XVI fue quién ordenó enviar navíos para explorar y reconocer rutas, tanto al norte como al sur del Pacífico. Woodrow Borah afirmó que, a pesar de los incesantes ciclos de expediciones exitosas y fallidas, el conquistador mantuvo el interés por las exploraciones desde la Baja California hasta el Perú.⁴⁷¹

En el caso de los sondeos dirigidos al Perú, es común encontrar descripciones que refieran que el quehacer del conquistador fue motivado por el apoyo que intentó darle al español Francisco Pizarro, asediado por los incas en Lima; sin embargo, según Borah, basado en un documento fechado el 17 de abril de 1536, al menos dos meses antes del sitio de Lima, el conquistador ya había preparado los planes de una expedición hacia el sur, que estaría a cargo de Juan Domínguez de Espinosa.⁴⁷²

Como quiera que fuere, para cuando los navíos de Cortés llegaron a Perú, hacía ya varios meses que Pizarro había pacificado la zona, gracias a la ayuda prestada por refuerzos españoles de Panamá y Nicaragua. La flotilla enviada por el conquistador puede reconocerse como la que realizó el primer viaje desde México hasta el Perú, cuya importancia reside en el enlace que tendió en torno a obras de construcción naval, exploración y adiestramiento, de puertos intermedios como los de Panamá y Realejo, con los de la Nueva España, que se extendían desde Zacatula hasta Tehuantepec.⁴⁷³

En la organización espacial y regional de la Nueva España, las cabeceras de los pueblos de indios y los puertos coloniales, iban gestándose paulatinamente como enclaves o sitios estratégicos en el conjunto territorial, pacificado y conquistado. Es necesario comprender estas áreas como parte de una unidad, que tuvieron como fin cohesionar y dar un sentido al inmenso

⁴⁷⁰ Bonialian, M. (2012). Las aguas olvidadas de la mar del sur. Comerciantes novohispanos y sus reexportaciones de mercaderías extranjeras hacia el Perú (1680-1740). *Historia Mexicana*, 61(3), 995-1047. p. 996.

⁴⁷¹ Borah, W. (1971). Hernán Cortés y sus intereses marítimos en el Pacífico, el Perú y la Baja California, *Estudios de Historia Novohispana*, 4(04), 1-18. Pp. 1-2; Moorhead, M. L. (1949). Hernán Cortés and the Tehuantepec Passage. *The Hispanic American Historical Review*, 29(3), pp. 370-379.

⁴⁷² Borah, Hernán Cortés y sus intereses marítimos, p. 9.

⁴⁷³ Borah, Hernán Cortés y sus intereses marítimos, p. 10.

territorio que fue la Nueva España, sobre todo, si lo observamos a partir de la política externa, que dirigía las relaciones con la metrópoli española.⁴⁷⁴

La política comercial que España dispuso en el virreinato de Nueva España mostró un carácter no solo monopólico sino también receloso, lo cual se ejemplifica perfectamente en la Carrera de Indias establecida en el Atlántico, donde el espacio fue dominado y explotado a través de la Casa de la Contratación y, después, del Consulado. Estos órganos no solo controlaron a quiénes y cómo participaban del quehacer económico mercantil, sino también de las transacciones que se llevaban a cabo, así como las mercancías que se movilizaban.

Caso contrario fue el que se presentó en el Pacífico, donde las operaciones mercantiles legales e ilegales fueron recurrentes durante los siglos XVI y XVII, cuando la Corona tomó cartas en el asunto, prohibiendo el tráfico comercial entre México y Perú, lo cual repercutió también en todos los puertos del recorrido, como los de Guatemala y Perú, y, por ende, Manila, Filipinas y China. Influyeron en la decisión de la Corona, los intereses comerciales que los monopolios españoles tenían, sobre todo en lo referente a la exclusividad del comercio con América, de productos altamente estimados como la plata. Los comerciantes que participaban de la Carrera de Indias, también mostraron su insatisfacción en temas referentes al acaparamiento y distribución de productos procedentes de Asia, pues consideraban que eran excluidos de los beneficios de las transacciones que se llevaban a cabo en el Pacífico.⁴⁷⁵

El siguiente apartado describiré y analizaré las consecuencias que la política española tuvo en los distintos territorios que se beneficiaron del tráfico mercantil del Mar del Sur durante el siglo XVII. A partir de la descripción de este suceso buscaré conocer el reordenamiento económico y las medidas que los gobiernos de las colonias hispanas tomaron al verse afectados con la paralización del intercambio comercial, resultado de las restricciones que la Corona estableció en la primera mitad del siglo XVII.

Asimismo, veremos cómo la orden real influyó en el crecimiento que el puerto de Veracruz experimentó al constituirse como uno de los dos únicos –junto al de Panamá–, desde donde la mercancía legal de América podía enviarse a Europa. Esta descripción histórica nos permitirá llegar al caso de la Audiencia de Guatemala que, al ser afectada por las disposiciones reales, debió reactivar el tráfico terrestre, con la ayuda de los arrieros, para movilizar mercancías

⁴⁷⁴ Moreno Toscano, A & Florescano, E. (1977). El sector externo y la organización espacial y regional de México, 1521-1910. México: Universidad Autónoma de Puebla. p. 15.

⁴⁷⁵ Bonialian, M. A. (2012). El Pacífico hispanoamericano: política y comercio en el imperio español (1680-1784), la centralidad de lo marginal. México: El Colegio de México, Colegio Internacional de Graduados entre Espacios. pp. 52-53.

como el cacao y el añil, al puerto de Nueva Veracruz. En este panorama, el camino real de Oaxaca fue la pieza clave de la interacción mercantil terrestre que se estaba gestando, en un siglo que mostraba, por demás, múltiples problemáticas locales e internacionales.

3.2.1 La real cédula de 1631

El contacto marítimo entre Nueva España y otros territorios conquistados por los españoles, que limitaron con el Pacífico, se ha convertido en un foco de atención para quienes se interesan por estos temas, pues nuevas investigaciones han dejado entrever no solo el establecimiento de intercambios comerciales sobre rutas explotadas ya desde la época mesoamericana por medio del cabotaje, sino también con un contacto más amplio en el cual se integraron los mercados asiáticos de Filipinas y China y que, a la postre, llevaron a la posterior cohesión de la económica colonial marítima en el Mar del Sur.⁴⁷⁶

En las rutas que se crearon en el Mar del Sur, se intercambiaron géneros que llegaban principalmente hacia Acapulco. Conforme las relaciones entre comerciantes, navegantes e intermediarios se establecieron y consolidaron, el incremento del tráfico se tornó vigoroso, aunque no siempre fuera de negocios lícitos.

Con el tiempo, las transacciones realizadas en este espacio generaron incomodidad entre los comerciantes peninsulares que participaban de la Carrera de Indias, pues consideraban que los tratos entre Perú, Nueva España, Filipinas y China reducía el consumo de los productos peninsulares, ya que eran más baratos que los primeros, al no encontrarse regulados por la Casa de la Contratación, ni por el Consulado; de esta manera, los beneficios económicos que percibían los comerciantes europeos, como los sevillanos y los burgaleses, se veían afectados. A dichas razones se agregó también la preocupación de que en estos intercambios se contrabandeara plata de Nueva España y Perú, pues como ya hemos expuesto apenas unas líneas arriba, a diferencia de los tratos regulados en el Atlántico, los del Pacífico carecían de las reglamentaciones mercantiles, por lo cual esto se consideró como un gran problema, que preocupaba a la metrópoli española.⁴⁷⁷

⁴⁷⁶ Pinzón Ríos, G. (2016). Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales. En Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (Coordinadoras), A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur (pp. 343-362). México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. p. 343.

⁴⁷⁷ Pinzón, Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal, p. 345; Bonialian, El Pacífico hispanoamericano, p. 52.

Como podemos ver, el comercio en el Pacífico no fue una extensión del que se desarrolló en el Atlántico por los agentes que participaron de la Carrera de Indias, sino que tuvo su propia dinámica y actores, en cuyo espacio económico emergente fueron los agentes americanos quienes fijaron sus intereses al otro lado del océano, tratando de crear –no sabemos si consciente o inconscientemente–, un nuevo orden comercial.⁴⁷⁸

Otro elemento importante que se debe destacar en el devenir histórico de las relaciones comerciales en el Pacífico, es la problemática que representaron la piratería y el contrabando. Mariano Bonialian considera que la presencia de ingleses, holandeses y franceses en las costas del sur no tuvo fines de conquista y recolonización, sino más bien se trató de un “acoso meramente coyuntural”, con consecuencias funestas como el declive y abandono de algunos puertos, como sucedió con el de Huatulco, que hacia 1616 se ordenó que fuera destruido a causa de ciertas noticias que el virreinato tuvo, sobre que en este lugar un grupo de holandeses pensaban establecer un punto de contacto con la colonia.⁴⁷⁹

La dificultad para lograr la reconstrucción histórica del comercio generado en el Pacífico, tiene relación principalmente con el hecho de que la mayor parte de las actividades que en ella se desarrollaron formaron parte de una extendida red de corrupción, fraude y contrabando, en la que participaron agentes e intermediarios, tanto de los puertos de Nueva España, como los de Sonsonate y Realejo, en Centroamérica.

Entre Nueva España y el Perú, el comercio floreció desde finales del siglo XVI, con el tráfico de artículos asiáticos que desembarcaban en el puerto de Acapulco, productos que tenían una gran aceptación en los mercados, por ser estimados por la población, cuya demanda aumentaba cuando se consideraba también su calidad y rareza. Por ejemplo, en el caso de los productos provenientes de la Nao de China, se sabía que la población los prefería ya que la mayoría no se podían fabricar en ninguno de los dominios españoles de América.

A pesar del exponencial desarrollo económico gestado a través de este Océano, Felipe II prohibió la comunicación directa de los puertos del Pacífico con Manilla, en 1591, mientras que en 1593 promulgó otra ley que prohibía la salida de mercancías chinas de México con rumbo a Perú. Aunque las disposiciones dificultaron el tráfico, todavía a inicios del siglo XVII, tanto Nueva España como Perú mantuvieron importantes relaciones comerciales, hasta que una real

⁴⁷⁸ Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano*, p. 34.

⁴⁷⁹ Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano*, p. 146; Vázquez Mendoza, N. O. (2013). Huatulco, Oaxaca: fragmentos de una historia colonial de abandonos y melancolías. *Relaciones*, 34(134), 159-192. p. 163.

cédula emitida el 31 de diciembre de 1604, prohibió terminantemente transportar plata y oro perulero a la Nueva España, aunque todavía permitía el comercio de frutos de la tierra.⁴⁸⁰

El golpe más importante para suprimir el intercambio entre los dos virreinos ocurrió en 1631, cuando la Corona decretó la prohibición del comercio entre ambos, siendo confirmada la orden en 1634. Entre las razones que llevaron a la Corona a tomar esta decisión se encontraron las reiteradas solicitudes de los agentes de la Carrera de Indias sobre las constates pérdidas monetarias que tenían frente al tráfico libre entre Filipinas, México y Perú, así como también por el gran número de importaciones asiáticas que entraban de contrabando y por la fuga argentífera.⁴⁸¹

La primera restricción de la Corona duraría cinco años, periodo durante el cual solo se permitió el embarque a tres naves, que anualmente comunicarían cada uno de los virreinos, pero ninguno de ellos tenía permiso para atracar en algún puerto del tránsito y mucho menos para comerciar, pues todo ello sería considerado como contrabando. La restricción se ratificó el 20 de junio de 1639, reduciendo a dos los navíos permitidos en el tráfico, posterior a lo cual, la orden quedó como voluntad perpetua, hasta principios del siglo XVIII cuando, después de toda una suerte de peripecias, el comercio entre algunos puertos del Pacífico se restableció, con sus respectivas condiciones. A pesar de las continuas protestas contra las medidas tomadas, el comercio portuario quedó oficialmente cerrado, cuando la prohibición fue asentada en la Recopilación de Leyes de Indias, en el libro IX, título 45, ley 78.

Para Manuel Miño, la restricción de 1631 tenía como finalidad reducir la expansión comercial de los bienes asiáticos que provenían de Filipinas, pues en este panorama los “comerciantes peninsulares querían evitar la fuga de más de 12 millones de pesos que hacia 1602 se calculaba salían en plata a Filipinas y luego a China”. Esta cantidad representaba aproximadamente un total de 100 kg anuales de plata, que Filipinas recibía a través del comercio portuario.⁴⁸²

Para finales del siglo XVII, las embarcaciones peruanas contrabandeaban plata en pasta y amonedada, cacao de Guayaquil, azogue de Huancavelica, vinos, aceite y aceitunas en los puertos de la Nueva España y, a su regreso, los navíos eran cargados de géneros asiáticos y castellanos. Las acciones de los comerciantes peruanos se explican por las pocas alternativas que

⁴⁸⁰ Rubio Sánchez, M. (1973). Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica. Guatemala: Editorial Guatemala. pp. 146-147.

⁴⁸¹ Bonialian, Las aguas olvidadas de la mar del sur, p. 999.

⁴⁸² Miño Grijalva, M. (2013). El cacao de Guayaquil en Nueva España, 1774-1812. (Política imperial, mercado de consumo). México: El Colegio de México. p. 53.

tenían para comercializar sus productos, los cuales en la vía legal, solo podían ser vendidos a través de la feria de Portobelo, que se celebraba cuando los galeones de la Carrera de Indias llegaban a Tierra Firme.⁴⁸³

La real cédula afectó tanto a Perú como a Nueva España, pero también a los puertos del tránsito, como sucedió con la Audiencia de Guatemala, que también se beneficiaba de las transacciones comerciales marítimas legales e ilegales que se realizaban en el Mar del Sur. Al paralizarse el intercambio, Guatemala quedó supeditada a las ganancias que le proveían las naves que llegaban anualmente desde la provincia de Honduras.⁴⁸⁴

A pesar de la disposición real, el tráfico marítimo entre México y Guatemala no fue cerrado totalmente, pues entre estas dos entidades los territorios fronterizos que las unen hacían difícil su separación. Utilizando la conexión que el istmo oaxaqueño le daba con Nueva España, Guatemala utilizó las relaciones precoloniales que habían mantenido a través de las comunicaciones terrestres y de cabotaje, para crear una alternativa económica a través de los fletes por el camino real.⁴⁸⁵

En el problemático escenario marítimo de la primera mitad del siglo XVII, cuatro puertos destacaron por su importancia: Huatulco, Acapulco, Realejo y Sonsonate. El contacto marítimo entre los puertos de Realejo y Sonsonate creó un vínculo de intercambio con el de Acapulco, que se limitó al traslado de instrumentos y productos que servían en las reparaciones de los galeones de Manila. Las naves que se construyeron en los astilleros establecidos en estos puertos, eran más pequeños que los que usualmente se utilizaban en la Carrera de Indias, disposición que les obligó a servir para contactos locales, principalmente. Pocas veces se otorgaron licencias especiales para llevar cargas por mar de Huatulco a Centroamérica, pues se temía que en ellas se contrabandearan mercancías asiáticas con destino a Perú.

Durante el siglo XVI, a causa de los recurrentes ataques de filibusteros, varios puertos fueron abandonados, como fue el caso de los de Santo Tomás, Trujillo y Caballos (en Guatemala el primero y en Honduras los dos últimos), a causa de lo cual el contacto marítimo directo entre la Audiencia de Guatemala y España quedó paralizado casi por completo. En esta situación, el tráfico mercantil que se había desarrollado a través del puerto de Nueva Veracruz, llamaría la

⁴⁸³ Bonialian, *Las aguas olvidadas de la mar del sur*, pp. 1000-1001. La Feria de Portobelo fue el punto central donde los galeones custodiados de la Carrera de Indias llegaban al extremo sur del continente. Como su nombre lo indica esta feria se celebraba en las costas del Caribe del actual Panamá y se mantuvo vigente por poco más de una centuria, entre los productos que se movilizaban se encontraban la plata en pasta y amonedada del Perú, los géneros de Castilla y esclavos africanos.

⁴⁸⁴ Rubio, *Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica*, p. 165.

⁴⁸⁵ Pinzón, *Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal*, pp. 347-348.

atención de Guatemala, que debía encontrar una solución para movilizar dos productos importantes que exportaban a Europa: el añil y el cacao.

El establecimiento y posterior crecimiento del puerto de Nueva Veracruz fue posible al convertirse en uno de los dos únicos puertos (junto con el de Panamá), desde donde podían embarcarse lícitamente los productos de las colonias de América, para el tráfico de la Carrera de Indias, así que este puerto representó un seguro para los comerciantes ya que las embarcaciones controladas estuvieron custodiadas por buques y galeones de la Corona, que resguardaban las mercancías del ataque de los piratas y corsarios, que infestaban las aguas americanas.

La reactivación del tráfico terrestre se convirtió entonces en el primer punto de la agenda política guatemalteca, apoyado en la ventaja estratégica del istmo y por consiguiente de la zona oaxaqueña y su camino real. Con el aprovechamiento de las redes terrestres aquí encontradas, la Audiencia no solo podría enviar sus productos de exportación desde el puerto de Veracruz, sino que también podría extender sus redes de influencia en las economías locales y regionales del tránsito, de grandes ciudades novohispanas como México y Puebla, y de las ferias más importantes en Xalapa y Acapulco.

3.2.2 Apogeo de los puertos de Acapulco y Nueva Veracruz

En Nueva España dos puertos formaron parte sustancial del movimiento económico del virreinato: Nueva Veracruz y Acapulco. A través de ellos la Corona dominó el intercambio comercial tanto del océano Atlántico como del Pacífico, movilizando plata, géneros de China y Castilla e incluso esclavos. La inserción del tráfico mercantil en Nueva España a partir de sus dos puertos permitió el crecimiento de la economía del mundo pues contribuyó a la monetización de los mercados, tanto europeos como de los de China, Filipinas e India, a través del flujo argentífero.⁴⁸⁶

Fue tal el crecimiento, que ambos puertos llegaron a experimentar con los productos de ultramar que a ellos llegaban año con año, tanto de Europa como de Asia, que a su alrededor se realizaron dos de las ferias más importantes del virreinato: Xalapa y Veracruz. A través de éstas se movilizarían y acapararían productos de diversa índole, que luego serían distribuidos por todo el virreinato, llegando incluso al de Guatemala, como veremos más adelante.

⁴⁸⁶ Bonialian, *El pacífico hispanoamericano*, p. 453.

- Nueva Veracruz

El puerto de Nueva Veracruz fue el más importante de la Nueva España durante sus 300 años de historia colonial, cuyo estatus preferencial dentro del flujo de intercambio comercial mantiene hasta el día de hoy. Tal ha sido su riqueza histórica que actualmente es posible encontrar una variada documentación y cartografía que dan cuenta de sus cambios a través del tiempo.

Existieron dos primeras fundaciones que llevaron el nombre de Villa Rica de la Veracruz, mientras que la tercera fue denominada Antigua Veracruz, por estar situada más cerca de donde estuvo el emplazamiento original. Sin embargo, hacia 1599, la sede principal se trasladó a un espacio situado en las Ventas de Buitrón, junto al río Tanoya y tras la propuesta hecha por el ingeniero Bautista Antonelli, este lugar fue conocido como Nueva Veracruz.⁴⁸⁷

El puerto de Veracruz fue fundado originalmente por Cortés, cuya elección se debió a que en el territorio comprendido entre el río Pánuco y Campeche no encontró ningún otro lugar que cumpliera con los requisitos para establecer un puerto donde mantener a buen resguardo los navíos, contrario a lo que sucedía con el puerto de Acapulco y, de hecho, el creado en Veracruz tampoco contó con una bahía o abrigo natural para el fondeo de los barcos.

Como ya se dijo, a finales del siglo XVI, el puerto fue trasladado a las Ventas de Buitrón, frente a San Juan de Ulúa, que en ese entonces solo contaba con dos torres, que servían como señalamientos y áreas de vigilancia, sin que esto impidiera que durante ese siglo y el siguiente fuera el objetivo de ataques piratas como el de Hawkins, en 1568, o el de Lorencillo, en 1683, cuando la ciudad mostró su ineficacia para soportar este tipo de asaltos filibusteros. Siete años después del asalto anterior, la fortaleza fue remozada por el ingeniero Jaime Frank, que le dotó de una figura cerrada, como un verdadero castillo, que es la que conocemos en la actualidad.⁴⁸⁸

Con la Nueva Veracruz también apareció una ruta, que oficialmente fue designada como “camino nuevo”, el cual atravesaba la Sierra Madre a través de Orizaba. Según Peter Rees, la nueva ubicación del puerto no solo beneficiaba la rapidez del transporte de los productos sino que, además, evitaba el contacto con los funcionarios reales de la Antigua Veracruz, que casi siempre estaban ausentes, para descontento de los mercaderes y que, se sabía, participaban también del tráfico ilícito y del contrabando.⁴⁸⁹

⁴⁸⁷ Calderón, Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz, p. 20.

⁴⁸⁸ Calderón Quijano, J. A. (1984). Fortificaciones en Nueva España. Madrid: Gobierno del Estado de Veracruz, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. p. XXXVII.

⁴⁸⁹ Rees, P. (1976). Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910. México: SEP/SETENTAS. pp. 28-29.

Desde su legalización en 1599, el puerto gozó de una posición privilegiada, por el monopolio marítimo legal que gozó, de productos mineros, artesanales y agrícolas de toda la Nueva España, además de por ser la puerta de entrada exclusiva de los productos que venían de Europa, el Caribe y África. De esa manera se convirtió en el almacén general de las mercaderías españolas y europeas, así como de las producidas en el virreinato. Sin embargo, la corrupción que ahí imperó, llevó a experimentar repetidos fraudes a las Cajas Reales, que llevaron al puerto a mantener una constante “economía sumergida”.⁴⁹⁰

El puerto de Veracruz era un sitio insalubre, cuyo clima cálido era difícil de aguantar, que espantaba a nativos y foráneos por igual, con una gran incidencia de enfermedades como la malaria y la fiebre amarilla. Los únicos que soportaban estar en ese lugar eran aquellos que vivían en el castillo de San Juan de Ulúa, debido a que el viento del mar funcionaba como una barrera que los protegía de los mosquitos transmisores de las enfermedades. Los comerciantes y propietarios que especulaban con las mercancías que llegaban a este puerto, solían ir a refugiarse a las fincas de Xalapa, que contaba con un clima más templado, lo cual originó que poco a poco el tráfico y contratación en Veracruz se fuera desplazando a Xalapa.⁴⁹¹

Aunque la feria en Veracruz pueden rastrearse desde 1587, lo cierto es que en el sentido estricto quedó establecida de 1718 a 1720, pues antes de estas fechas tan solo se trataban de desembarcos europeos en los que llegaban los comerciantes para acaparar los productos antes de que fueran movilizados a otros lugares.

Algo que nunca cambió en esta feria fue la dependencia que tenía de las flotas que llegaban de Cádiz, cargadas con productos de diversa índole, entre ellos lienzos, tafetanes, hilos, calcetas, medias de estambre y seda, mantos, encajes, embutidos como jamones o chorizos, quesos maduros como el parmesano y el abadejo, aceite de oliva, vinagre, esclavos traídos de Cabo Verde (África), entre otros muchos más.⁴⁹²

A su regreso, los navíos iban cargados de productos novohispanos como añil, grana cochinilla, café, tabaco en rama y torcido, cacao en semilla y molido, azúcar, vainilla, palo de Campeche, henequén, ixtle y algodón, entre otros, pero los más importantes fueron los metales

⁴⁹⁰ García de León, A. (2003). Sobre los orígenes comerciales del Consulado de Veracruz: comercio libre y mercado interno a fines del siglo XVIII (1778-1795). En Hausberger Bernd y Antonio Ibarra (Editores), Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX (pp. 131-143). México: Iberoamericana-Vervuert-Instituto Mora. pp. 131-132.

⁴⁹¹ Carrera Stampa, M. (1953). Las ferias novohispanas. *Historia Mexicana*, 2(3), 319-342. p. 320.

⁴⁹² Carrera, Las ferias novohispanas, p. 322; Casado Alonso, H. (2012). El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II: redes comerciales y seguros marítimos. *Historia Mexicana*, 61(3), 935-993. p. 954.

preciosos como el oro y la plata, y el dinero acuñado. También fueron movilizados a través de este puerto, artículos traídos de la Nao de China, como especias, cerámica y textiles.⁴⁹³

Como ya lo he explicado en apartados anteriores sobre la Carrera de Indias, las flotas que zarpaban de Europa a Nueva España, usualmente lo hacían una vez al año, por lo cual se buscaba que no permanecieran más de lo necesario en el virreinato. Esta fue la razón por la cual los virreyes tuvieron un papel activo en dichas concentraciones, sobre todo buscando que las negociaciones llegaran a buen término, con precios que beneficiaran a ambas partes.⁴⁹⁴

Cuando el aviso de la Carrera llegaba a Nueva España, les correspondía a los virreyes organizar las ferias, las cuales eran anunciadas a través de bandos en la capital y otras ciudades del virreinato, con anticipación, con el fin de que todos los implicados, es decir desde comerciantes hasta los arrieros, acudieran a la feria. Fue por ello que desde antes de la llegada del navío ya se tenían preparadas las recuas que moverían los productos. Acudían a esta feria tres delegados del Consulado de México, los llamados diputados de la flota, que eran los representantes de Cádiz, autoridades de la Real Hacienda y otros más de Xalapa y Orizaba.⁴⁹⁵

Toda la reglamentación referente a las ferias, tanto de Xalapa como de Acapulco, quedó asentada en el Real Proyecto de Flotas y Galeones de 1720,⁴⁹⁶ que dio lugar a una gran estructura comercial, que articuló los ejes de comercio de la Nueva España, tomando a la ciudad de México como centro rector, pero que también se apoyó en los beneficios obtenidos a través de los puertos de Veracruz y Acapulco, desde donde largas caravanas de mulas se dedicaron a unir los cuatro puntos cardinales, con sus puertos y con las fronteras del virreinato.⁴⁹⁷

- Acapulco

El puerto de Acapulco es al día de hoy uno de los espacios de la república mexicana más conocidos mundialmente por el sector turístico, sin embargo, la importancia económica de este lugar se remonta a varios siglos atrás, cuando su explotación estaba dirigida al tráfico de las mercancías que llegaban a través de la Carrera de Asia, por el Océano Pacífico. Se tienen noticias de que ya desde 1565, de este lugar zarpaban y llegaban los géneros traficados de la Nao de China (el Galeón de Manila), en dos periodos principales del año: primavera y navidad.

⁴⁹³ Carrera, *Las ferias novohispanas*, pp. 322-323; Casado, *El comercio de Nueva España con Castilla*, p. 954.

⁴⁹⁴ Valle, *Disputa entre los Consulados de Cádiz y México*, p. 270.

⁴⁹⁵ Carrera, *Las ferias novohispanas*, p. 324.

⁴⁹⁶ Valle, *Disputa entre los consulados de Cádiz y México*, pp. 275-276.

⁴⁹⁷ Herrera, *Acapulco, centro de comunicaciones*, p. 112.

Este puerto tuvo tres épocas de auge económico, el primero de 1580 a 1620, cuando la plata peruana fue el elemento principal de las transacciones que se establecieron entre Filipinas, Acapulco y Veracruz, donde se movilizaron una gran cantidad de productos que después eran reenviados a varios puntos del territorio español; la segunda etapa abarca desde 1680 a 1740, cuando el cacao de Guayaquil se colocó como el medio de intercambio entre los mercaderes del sur, trayendo consigo su reimportación a los mercados asiáticos y, por último, la época que va de 1779 a 1783, cuando la Corona legalizó el comercio de los bienes asiáticos y europeos, entre Acapulco y el puerto de El Callao.⁴⁹⁸

Acapulco destacó notablemente gracias a su geografía, que lo consolidó como uno de los mejores puertos del mundo, puesto que su bahía tenía la profundidad necesaria, eran regular, tranquilo y el contorno del acceso del mar y sus orillas impedían los daños a los barcos que encallaban allí, a causa de los temporales.⁴⁹⁹ Corresponde a fray Andrés de Urdaneta el acierto de la elección del lugar, que se convertiría en el puerto más importante en el Mar del Sur.

Este lugar comenzó a poblarse alrededor de 1550, aunque ya desde 1532 existen registros de salidas de embarcaciones con motivo de exploración, como la que realizó Hurtado de Mendoza; asimismo, en 1535 zarparon desde allí los víveres y armas que Cortés envió a Pizarro, en Perú. Existen muchas descripciones sobre dicho puerto, en cada una de las cuales es posible conocer como viajeros y marineros quedaban impresionados por las condiciones naturales excepcionales del lugar.⁵⁰⁰

Según Carmen Yuste, de 1590 a 1785, en el tráfico de mercancías que se enviaba de Acapulco a Manila, se encontraban los efectos que se compraban en la feria de Acapulco, tales como la grana cochinilla y el jabón, y también las mercancías que la administración de Nueva España mandaba al gobierno de Filipinas, como el papel y los sellos.⁵⁰¹

En la llamada Carrera de Acapulco, la exportación de la plata fue la más importante, por ser un producto ampliamente deseado,⁵⁰² pero destacaron por igual otros importados de España como el hierro, el vino de Castilla, el trigo, las manufacturas de metal, el papel sellado, los libros,

⁴⁹⁸ Bonialian, M. (2017). Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico. En Jaime Olveda (Coordinador), Relaciones Intercoloniales. Nueva España y Filipinas (pp. 127-146). Jalisco: El Colegio de Jalisco. p. 142.

⁴⁹⁹ Calderón Quijano, J. A. (1971). Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz. Estudios de Historia Novohispana, 4(04), 1-101. p. 2.

⁵⁰⁰ Calderón, Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz, pp. 2-3.

⁵⁰¹ Yuste López, C. (1984). El comercio de la Nueva España con Filipinas. 1590-1785. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia. p. 26-27.

⁵⁰² Según Mariano Bonialian durante todo el periodo virreinal fue común la salida de tres o cuatro millones de pesos anuales de plata tanto novohispana como del Perú. Bonialian, Acapulco: puerta abierta del Pacífico, p. 134.

el hilo galladero o de Sevilla y el cuero curtido, aunque estos dos últimos productos, en menores cantidades; por otro lado, la Audiencia de Guatemala enviaba cacao y añil principalmente a la feria de Acapulco.⁵⁰³

El entramado comercial que se gestaba en este puerto era tan grande que cuando llegaba el galeón de Manila se organizaba la llamada feria de Acapulco, en la cual se movilizaban productos de Manila, China, Taiwán y otros países asiáticos, que luego eran distribuidos por todo el territorio novohispano, así como a las otras colonias españolas del sur del continente americano. De China llegaba la seda cruda y fina, blancas y de colores, en madejuelas, los terciopelos llanos y labrados, las telas, los brocadetes de oro y plata sobre seda, la plata hilada en madejas, los damascos, rasos, tafetanes y gorgoranes, los picotes; también lencería y material de algodón de diferentes géneros. Otros productos eran el marfil, curiosidades de camas, pabellones, sobrecamas, perlas, rubíes y zafiros, así como piedras de crisolas, artículos de hogar de lujo como vasos de cobre, mesas, sillas, escritorios, agujas y anteojos, tan solo por mencionar algunos ejemplos, porque en realidad la lista podría extenderse considerablemente.⁵⁰⁴

Como ya he anotado, los productos de la Nao tuvieron tan buena recepción en las colonias hispanas de América que comenzaron a opacar a los venidos con la Carrera de Indias, es por ello que la Corona decidió suspender los embarques para tratar de frenarlos, en cierta medida. Sin embargo y más allá de las órdenes de ultramar, el comercio de estos productos siguió vigente por vía terrestre, a lo largo y ancho de la Nueva España, pues para conseguir estas mercancías, los arrieros debían viajar hasta el puerto de Acapulco, donde desembarcaban, sorteando innumerables peligros en el camino, un problema que por supuesto también aquejaba a los mercaderes que contrataban sus servicios.

Por ejemplo, un documento encontrado en el Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías de Oaxaca, fechado en 1696, describe brevemente el infortunio de un arriero de Antequera, llamado Clemente Palacios, quien fue contratado por el alférez y mercader de la misma ciudad, Joseph Roldán. Dicho arriero encontró la muerte en Acapulco, trayendo esto consigo una serie de problemas relacionados con el destino de los productos que el mercader podría llegar a perder pues no se sabía donde o quieé se había quedado con la mercancía que el arriero debía transportar.

⁵⁰³ Herrera Reviriego, J. M. (2011). Acapulco, centro de comunicaciones: comercio, consumo y corrupción en los galeones de Manila de mediados del siglo XVII. *Fórum de Recerca*, 16, 103-118. pp. 109-111.

⁵⁰⁴ Curiel, G. (2016). De cajones, fardos y fardillos. Reflexiones en torno a las cargazonas de mercaderías que arribaron desde el Oriente a la Nueva España. En Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (Coordinadoras), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur* (pp. 191-216). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. pp. 194-195.

El documento describe que Roldan le entregó a Palacios, 42 mulas aparejadas de lazo y reata, más otras 10 acémilas de sillas, para que con éstas fuera al puerto de Acapulco a cargar algunas mercaderías que allí llegaban, para traerlas y comercializarlas. Si bien el manuscrito no especifica la causa de la muerte del arriero, sí refleja la preocupación del mercader por perder sus bienes, razón por la cual realizó todas las diligencias necesarias ante las justicias de Oaxaca para tratar de recuperar los productos que el occiso ya había adquirido antes de su muerte.⁵⁰⁵

Como representante de Roldan quedó Juan Fernando Alonzo, vecino de Antequera, quién viajó hasta el puerto para recuperar tanto la recua como la mercancía, con el fin de administrarlos en su viaje de regreso hacia Antequera. Anticipando cualquier problema que pudiera suscitarse con estas acciones, Joseph Roldán solicitó a las justicias que en caso de que las mercancías o la recua se encontraran embargadas por cualquier razón, se entregara para su administración la información de los mozos que pertenecían a la cuadrilla que el arriero Clemente Palacios había llevado en un principio.

Desafortunadamente no pude localizar algún otro documento que hiciera referencia a lo que sucedió con esta solicitud, sin embargo, lo poco que de este archivo se desprende nos deja entrever la importancia de la feria de Acapulco, que llevaba a los arrieros a movilizarse por largo tiempo por dichos caminos, con el fin de adquirir algunos de los productos desembarcados allí, para luego ser comercializados por los mercaderes. Así mismo, nos muestra los riesgos a los que estaban sujetos en su trajinar y, sobre todo, el papel que las justicias jugaban como intermediarias en los diversos conflictos que el tráfico mercantil terrestre podía llegar a ocasionar.

Las Naos principales de que se tienen conocimiento, que funcionaron entre los siglos XVI, XVII y XVIII, fueron Santa Potenciana, Nuestra Señora de la Antigua, Jesús María y José, San Diego y San Idelfonso, por mencionar algunos ejemplos. El comercio de telas y ropa fue la más importante de las que se desarrollaron, llegando incluso a requerir cierta especialización. En el caso de las telas, por ejemplo, se requerían enormes cuidados en su transporte pues si alguno de los fardos llegaba a mojarse, perdía gran parte de su valor, además de que había otras telas que no podían ni siquiera doblarse y mucho menos cargarlas unas sobre otras.⁵⁰⁶ Cabe mencionar que las ropas asiáticas importadas fueron en su gran mayoría piezas de estilo occidental, hechas para el consumo novohispano, como por ejemplo, calzones, camisas, jubones, mantelillos,

⁵⁰⁵ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, poder especial, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 28/03/1696, Libro 150, f. 194. Juan Fernández da su poder para que en su nombre saque Clemente Palacios la recua del otorgante, de su campo de 42 mulas.

⁵⁰⁶ Curiel, De cajones, fardos y fardillos, p. 197.

medias, sayas, listones, corpiños, capas, medias de niños, medias de mancebos y medias de muchachos.⁵⁰⁷

La feria era un acontecimiento tan grande que a ella llegaban tanto comerciantes de la ciudad de México y de Perú, como políticos y funcionarios de la Real Hacienda y hasta el mismo virrey. Para el siglo XVIII, este suceso originó que la ruta terrestre que unía al puerto con la ciudad de México, el llamado camino de Asia, pasara de ser una senda de herradura a un camino transitable hasta para las carretas; el tardío interés por el remozamiento del circuito terrestre motivó a que por muchos años imperara un movimiento comercial fuera de la legislación y la inspección de las autoridades consulares novohispanas (que, irónicamente, también participaban activamente en las transacciones ilícitas que allí se realizaban).⁵⁰⁸

Usualmente, los mercaderes de Nueva España llegaban a comprar fardos, sin que siquiera los barcos llegaran al puerto, pues se sabía que los productos de Asia tenían una gran demanda tanto en el virreinato como en Europa y Perú. La feria atraía tal flujo comercial que durante el tiempo en que duraba llegaban grandes caravanas de mulas, que se ocupaban de movilizar a los almacenes de México y Veracruz los productos comprados. De hecho, este singular proceso continuó a pesar de que las restricciones de 1640 prohibían el comercio de productos asiáticos con los puertos de Perú y el de Realejo, en Guatemala.⁵⁰⁹

La seda asiática tuvo una importante impacto en la vida económica del virreinato pues su introducción acarreó la crisis de las zonas productoras en Oaxaca, que no pudieron competir con los precios de aquella, por lo cual hacia 1593 la Corona decidió reducir a solo 250 mil pesos el costo total de las mercaderías chinas, en específico de la seda, que podían transportarse, ya fuera en bruto o labrada, pues podía prestarse a singulares procesos de tráfico ilícito, como lo describe Mariano Bonialian:

“Un corte de seda de origen chino que llegaba a Acapulco desde Manila era un objeto de comercio intercontinental, pero al ser reexportado desde Acapulco a Perú, el bien no sólo formaba parte del comercio interamericano sino que, más importante aún, podía ser considerado como un producto de origen novohispano. Esta suerte de mutación en

⁵⁰⁷ Curiel, De cajones, fardos y fardillos, p. 199.

⁵⁰⁸ Bonialian, Acapulco: puerta abierta del Pacífico, pp. 131-132; Chaunu, Pierre. (1960). Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII. *Historia Mexicana*, 9(4), 521-557. p. 526.

⁵⁰⁹ Herrera, Acapulco, centro de comunicaciones, pp. 115-116; Arcila Farías, E. (1974). Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España. Tomo 1. Ideas económicas, comercio y régimen de comercio libre. México: SEP/SETENTAS. pp. 107-109.

cuanto a la procedencia, hacía que un objeto ilegal circulara y fuera consumido de manera legal por cada rincón de Hispanoamérica”.⁵¹⁰

Acapulco fue una de las principales entradas económicas que el virreinato de la Nueva España tuvo pues no solo impulsó el mercado novohispano, sino también el asiático, el europeo y el perulero. En general, permitió que la plata circulara a través de un sistema de flotas que abastecieron, a su vez, los puertos localizados en la franja costera de Centroamérica y Perú, restringidos por las prohibiciones de la Corona española de la primera mitad del siglo XVII.

Para autores como el ya citado Bonialian, en el puerto y feria de Acapulco no se estableció un mercado en el sentido moderno del término, sino un punto fijo que con la llegada del galeón filipino, experimentaba alrededor de 60 días de intenso movimiento, cuando los agentes y comisionistas novohispanos y de otras áreas, como los peruanos, buscaban hacerse de la mayor cantidad de productos posibles, aunque siempre tuvieron mayor preferencia los almaceneros novohispanos. La escasa constitución de un mercado en Acapulco es reconocible en la medida en que no tenía en función un astillero y en que el puerto solicitaba insumos de regiones de mayor crecimiento económico como la ciudad de México, Puebla o Veracruz.⁵¹¹

Hacia 1694, las cosas cambiaron, cuando se otorgaron las primeras licencias para negociar entre las costas de Guatemala y Nueva España, específicamente con los puertos de Izapa, Michatoya, Huatulco y Acapulco, ordenándose principalmente que no se cometieran fraudes en los tratos y que se hicieran los cobros correspondientes a las entradas y salidas de los navíos, además de que cada licencia otorgada debía ser anunciada a las autoridades de los puertos referidos para que estuvieran enteradas.

Fue con el virrey Conde de Gálve cuando se comenzaron a fomentar nuevamente las transacciones marítimas, teniendo al principio bastante recelo, pero muy buena recepción económica. Los beneficios que presentaron llevaron a que la Corona le solicitara al virrey seguir fomentándolas, siempre y cuando sólo se traficaran los géneros y frutos de las provincias, con sus respectivos cobros.⁵¹²

Pese a todos los problemas que se presentaron, entre 1700 y 1750 el intercambio entre Centroamérica, Perú y Nueva España llegó a ser mayor que el que se tuvo con el Atlántico,

⁵¹⁰ Bonialian, M. (2017). La seda china en Nueva España a principios del siglo XVII. Una mirada imperial en el Memorial de Horacio Levanto. *Revista de Historia Economía, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 35(1), 147-171. pp. 152-155.

⁵¹¹ Bonialian, Acapulco: puerta abierta del Pacífico, p. 130.

⁵¹² Archivo General de Centroamérica, signatura A1, Leg. 4592, f. 172-173v. Real cédula sobre que se continúe y solicite el tráfico por mar desde los puertos de estas provincias a las de la Nueva España, Madrid a 27 de noviembre de 1697.

aunque no siempre estuviera apegado a la legalidad, pues en el contrabando participaban tanto los piratas como también los mismos navegantes contratados.⁵¹³

La piratería fue una de las más grandes amenazas que sufrieron los dominios españoles desde el siglo XVI, hasta el XIX; los daños que ocasionaron fueron incontables y a menudo eran los habitantes de los puertos y sus alrededores quienes sufrieron mucho más la situación. En un documento de 1687 se describe como los piratas asolaron diversos pueblos del Mar del Sur como Guayaquil, en el Perú y en Tehuantepec, en Nueva España; de este último refiere que los filibusteros quemaron la villa, por “no haberles dado rescate”. Este mismo documento describe que el virrey de la Nueva España tuvo que solicitar ayuda de la armada del Perú, para poder hacer frente a esta flotilla de cinco embarcaciones, con un total de 250 piratas.⁵¹⁴

En realidad el problema con los piratas se remontaba mucho tiempo atrás, como lo demuestran diversos documentos desde finales del siglo XVI, cuando la Corona había tratado de establecer acciones que frenaran su avance. Por ejemplo, una real cédula, fechada el 15 de febrero de 1586, comisionó al ingeniero Juan Bautista Antonelli, para que en su viaje por América levantara fuertes y castillos en los puntos más estratégicos del tránsito.⁵¹⁵ A pesar de los esfuerzos, la situación no mejoró y, en cambio, terminó agudizándose.

Muchos recursos materiales y humanos se perdieron, tratando de contrarrestar la difícil situación que los puertos del Mar del Sur sufrieron durante el siglo XVII,⁵¹⁶ sobre todo en el sector mercantil, que experimentó enormes pérdidas; sin embargo, para este sector la piratería sería tan solo una parte del problema, si se consideran las funestas consecuencias que las disposiciones restrictivas de transacciones marítimas tuvieron en las economías de las colonias hispanas de América.

A pesar de todas las ventajas que la explotación mercantil podría haber dado a las colonias de México, Centroamérica y Perú, las decisiones de la Corona pesaron fuertemente en su retroceso; sin embargo, si vemos desde otra óptica la situación derivada de las restricciones, veremos que contribuyó a la expansión y consolidación del intercambio comercial terrestre, que fue entonces dominado por los arrieros, por lo menos en la zona sur del virreinato novohispano. Los intercambios comerciales que éstos permitieron desarrollar, tuvieron mucho que ver con los productos explotados en zonas geográficas especializadas, que produjeron grandes redes de

⁵¹³ Pinzón, *Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal*, p. 351.

⁵¹⁴ Archivo General de Indias, *Cartas de Audiencia*, Guatemala, 29, R.4, N.87, 1687-1689. *Navíos y guerra*, Tehuantepec.

⁵¹⁵ Rubio, *Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica*, p. 139.

⁵¹⁶ Archivo General de Indias, *Contratación*, 285 A, N.4, R.10, 1609. *Bienes de difunto Miguel de Arroa y Zelbuzu marinero muerto en Tehuantepec*.

intercambio y transacciones dentro y fuera de ellas, como las que utilizó la Audiencia de Guatemala para poder embarcar sus productos, con destino a Europa desde el puerto de Nueva Veracruz.

En el siguiente apartado abordaré la historia de Guatemala brevemente, para adentrarnos en el intrincado desarrollo de su comercio, que le obligó a retomar toda la ruta terrestre del camino real del sur en Oaxaca, que ya desde la época mesoamericana había unido a ambas entidades, evitando la utilidad que el uso de puertos como el de Huatulco le habría podido dar. Para ello es necesario conocer y comprender como la oligarquía económica de este lugar influyó en las transacciones de los productos allí producidos y que llegaban a los puertos novohispanos, por lo cual también describiremos los dos productos centroamericanos relevantes en dicho movimiento comercial: el añil y el cacao. Además, retomaremos el tráfico de los géneros de Castilla y la Nao de China, que fueron utilizados para acaparar los productos antes mencionados.



Mapa 8.- Contactos entre Nueva España y Guatemala hasta mediados del siglo XVIII.⁵¹⁷

⁵¹⁷ Tomado de Pinzón Ríos, Guadalupe. (2016). Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales. En Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (Coordinadoras), A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur (pp. 343-362). México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. p. 350.

3.3 Tráfico comercial entre Oaxaca y la Audiencia de Guatemala

Como eje rector de Nueva España, la ciudad de México se convirtió en su urbe más poblada y con mayor actividad comercial, alrededor de la cual se gestó el principal centro mercantil del virreinato, que enlazaba los puertos de Acapulco y Nueva Veracruz, desde donde se realizaban la importación y exportación del metal argentífero y de mercancías diversas entre distintas zonas como España, el Caribe, Centroamérica, Perú y Filipinas.

En el sur, Oaxaca dominó la ruta del camino real, así como de las rutas alternas, que se constituyó como un elemento clave en la comunicación con la Audiencia de Guatemala. Desde Oaxaca se bifurcaban los derroteros que conducían tanto a la ciudad de México, como a la de Puebla, los puertos de Veracruz y Acapulco en la Nueva España, mientras que en Guatemala enlazaba Chiapas, Soconusco, Suchitepéquez y Santiago. Por su disposición estratégica, gozó de gran atractivo para los comerciantes de ambas partes, lo cual conocemos gracias a las transacciones y su formalización legal que quedaron asentados en escrituras públicas notariales, resguardadas en diferentes archivos.⁵¹⁸

La unión geográfica que el istmo oaxaqueño proporcionaba a ambos virreinos fue la pieza clave para las acciones emprendidas cuando la Corona impuso la restricción de 1631, lo cual llevó al auge del sistema arriero que se consideró más o menos libre en la medida en que la única condición que la restringía era el pago de los peajes.⁵¹⁹

Hasta ahora nos hemos acatado a la descripción de devenir y consecuencias de las políticas en la Nueva España, sin embargo, es momento de internarnos en el quehacer histórico de Centroamérica, pues ello nos permitirá entender mejor cuales fueron los cambios que trajeron consigo las propuestas hispanas y, sobre todo, en qué medida afectaron a las estructuras políticas y económicas regionales. De esta manera, la siguiente descripción tratará de vincular los cambios económicos experimentados en las zonas productoras guatemaltecas y los caminos que las comunicaban hacia Santiago, que era el centro del monopolio comercial de Guatemala. A partir de ello utilizaré algunos ejemplos encontrados en las contrataciones entre comerciantes y arrieros, para conocer hacia donde se movilizaban ciertos productos.

Cerraré el capítulo retomando el papel de la alcaldía de Chiapa en este tráfico, puesto que al tratarse de la entidad más cercana a Oaxaca y, por ende, a la Nueva España, se puede conocer mejor la interesante red de caminos por la cual los arrieros se movilizaban en su viaje hacia

⁵¹⁸ Rubio, Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica, p. 222.

⁵¹⁹ Arcila, Reformas económicas del siglo XVIII, p. 116.

Centroamérica, todo con el fin de contar con una introducción que, con el tiempo y nueva información, nos permita consolidar el conocimiento sobre el desarrollo de la red mercantil.

3.3.1 La Audiencia de Guatemala

Menos de un año había pasado de la caída de Tenochtitlan cuando los conquistadores se hicieron del control del istmo de Tehuantepec, desde donde lanzaron una serie de avanzadas de expedición hacia el sur. Entre 1522 y 1523, los destacamentos españoles llegaron a Tabasco, desde donde se dirigieron a Chiapas y el Soconusco y tan solo un año después, en 1524, Pedro de Alvarado al frente de un gran ejército, pasó del Soconusco a tierras mayas centroamericanas, donde fundaría una ciudad llamada Santiago Guatemala, este último por ser el nombre náhuatl de la capital de los cakchiqueles.⁵²⁰ En esa ciudad se instaló un ayuntamiento para el gobierno local, integrado por soldados que habían formado parte de la expedición de Alvarado.

En 1542, con las Leyes Nuevas, se ordenó la fundación de una Audiencia, que prontamente fue conocida como Audiencia de los Confines, quedando integradas a ésta las provincias de Guatemala, Chiapas, El Salvador, Honduras y Nicaragua, y aunque históricamente la sede principal se trasladó a varios lugares, en 1570 regresó a Santiago, donde se mantuvo hasta 1821.⁵²¹

La Audiencia estuvo presidida por un gobernador que, a su vez, fungía como capitán general, que tenía la facultad de intervenir en asuntos fiscales, a través de las llamadas Juntas de Hacienda, que no eran otras sino las reuniones donde se tomaban los acuerdos más importantes que afectaban a la entidad. También participaban en el quehacer burocrático los más altos oficiales reales, escribanos y el fiscal de la Audiencia, junto con “el oidor más antiguo de ésta”.⁵²²

Para Gustavo Palma, algunos de los aspectos que caracterizaron al reino de Guatemala durante el tiempo en que fue dominio español fueron la posesión de una población mayoritariamente indígena, una intrincada geografía que brindó espacios de resistencia hasta muy entrada la época colonial, la especialización de ciertas regiones en productos comerciales de

⁵²⁰ Gerhard, P. (1991). La frontera sureste de la Nueva España, Universidad Autónoma de México. México: Instituto de Investigaciones Históricas. pp. 6-7.

⁵²¹ Palma Murga, G. (1986). Núcleos de poder local y relaciones familiares en la ciudad de Guatemala a finales del siglo XVIII. *Mesoamérica*, 7(12), 241-308. p. 243.

⁵²² Obara Saeki, T. & Viqueira Albán, J. P. (2017). El arte de contar tributarios. Provincia de Chiapas, 1560-1821. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos. p. 219.

importación y exportación, y un sistema monopólico comercial cuya base de operaciones estuvo en la capital del reino.⁵²³

Durante el siglo XVI, en Guatemala se establecieron cuatro cajas reales para la recaudación de impuestos y tributos, con sedes en Guatemala, Comayagua, Sonsonate y Nicaragua; sin embargo, una cédula de 1563 suprimió esta dependencia tanto en Guatemala como en Nicaragua, Honduras, Cartagena, Cuba, Cubagua, Isla Margarita, San Juan de Puerto Rico y Venezuela, por tratarse de lugares tan pobres que era innecesario tener oficiales en ellos. Para Juan P. Viqueira y Tadashi Obara Saeki, este es un hecho importante del cual se deriva el que en los documentos de la Caja Real de Guatemala solamente se puedan observar dos oficiales reales que dan fe y legalidad de las transacciones económicas: un tesorero y un contador.⁵²⁴

Quienes desempeñaban cada uno de estos cargos se hacía corresponsable del otro, lo cual derivó en que, con el tiempo, aumentarían las operaciones ilícitas, sobre todo si consideramos que ambos oficiales podían nombrar tenientes, a la vez que se ocupaban del cuidado y administración de puertos, centros mineros y cajas de otras regiones, así como de comicios o elecciones de cargos en todo el territorio de la Audiencia de Guatemala.⁵²⁵

La nueva entidad sufrió un colapso demográfico causado por las epidemias, aunque no se sabe con exactitud por cuáles enfermedades, si bien se tienen algunos registros, tales como el encontrado en Memorial de Sololá (siglo XVI).⁵²⁶ Diversos investigadores como Murdo McLeod y Carlos Martínez, consideran que entre las enfermedades que causaron las epidemias ocurridas entre los siglos XVI y XVII estuvieron el sarampión, el tifus, la viruela y la influenza.⁵²⁷

Otro elemento que afectó fuertemente a la población nativa fue el de las expediciones donde se capturaban indios de la Tierra Firme, a fin de venderlos como esclavos, para subsanar la falta de mano de obra en otros espacios conquistados. Estas expediciones esclavistas se llevaron a cabo principalmente en las costas de lo que hoy es Costa Rica, Nicaragua y Honduras.⁵²⁸

⁵²³ Palma, Núcleos de poder local y relaciones familiares en la ciudad de Guatemala, p. 242; Gerhard, La frontera sureste, p. 7.

⁵²⁴ Obara, El arte de contar tributarios, p. 217.

⁵²⁵ Obara, El arte de contar tributarios, pp. 218-219.

⁵²⁶ También conocido como Anales de los Xahil o Memorial de Tecpán-Atitlán.

⁵²⁷ McLeod, M. J. (1973). Spanish Central América. A socioeconomic History, 1520-1720. Berkeley: University of California Press. p. 41; Martínez Durán, C. (1964). Las ciencias médicas en Guatemala. Origen y evolución. Guatemala: Editorial Universitaria. p. 107.

⁵²⁸ Luján Muñoz, J. (2018). Breve historia contemporánea de Guatemala. Guatemala: Fondo de Cultura Económica de Guatemala, S.A. Capítulo 1. Inicios de la sociedad colonial, la conquista.

Guatemala se caracterizó por el establecimiento de una cúpula de poder, en manos de ciertas familias, herederas de las mercedes otorgadas por el Rey a los pacificadores de la zona.⁵²⁹ Con el tiempo, estas personas formaron toda una red de influencia, que se fortaleció por medio de alianzas y compromisos sociales como el matrimonio, un tipo de relaciones que reducía las vías de acceso a personas externas, sobre todo, en lo que se refería a ocupar cargos vacantes en alguna institución hispana, los cuales usualmente eran vendidos a quién mostrara tanto méritos personales como fuertes relaciones de parentesco, además de dinero.⁵³⁰

En cuanto al comercio, se sabe que era practicado por empresarios individuales, que asociaban en sus actividades a familiares y amigos, construyendo redes de poder que poco a poco fueron constituyendo una clase endogámica.⁵³¹ Un buen ejemplo de ello es el caso del criollo guatemalteco Manuel de Lacunza quien, en las primeras décadas del siglo XVIII, consiguió su fortuna a través de repartimientos de mercancías asociadas y de cargos públicos, que le permitieron acapararlas. Por medio de sus conexiones familiares se introdujo en el mundo de la burocracia escalando, a la vez que expandiendo su negocio.

Manuel de Lacunza, primero fue alcalde mayor de san Antonio Suchitepéquez, de 1711 a 1712, después se convirtió en corregidor de Quetzaltenango y de la propia alcaldía mayor de Suchitepéquez. A través de todo este ejercicio burocrático tejió una extensa red de negocios, que iban desde Oaxaca hasta México la capital, Perú e incluso Cádiz y si bien hubo algún momento en el que dejó los cargos burocráticos para dedicarse a sus empresas, esto no lo alejó del control político, pues antes de retirarse de la escena política para dedicarse a sus negocios, colocó en los cargos más importantes a familiares y amigos.⁵³²

Hasta el siglo XVIII la característica que definió las actividades comerciales en Guatemala se establecieron en torno al monopolio ejercido en Santiago, de comerciantes y mayoristas, sobre todo en lo tocante al comercio interior y exterior, que les permitía practicar tanto la exportación como la importación de cacao y añil, que eran acaparados a través del intercambio de géneros de Castilla y de la Nao de China.

Alicia Conteras describe que, en la segunda mitad del siglo XVIII, con el auge de la revolución industrial, las textileras de Inglaterra, Francia y otros países europeos provocaron un

⁵²⁹ Webre, S. (1981). El cabildo de Santiago de Guatemala en el Siglo XVII: ¿Una oligarquía criolla cerrada y hereditaria? *Mesoamérica*, 2(2), 1-19. p. 6.

⁵³⁰ Palma, Núcleos de poder local y relaciones familiares en la ciudad de Guatemala, p. 268.

⁵³¹ Quiroz, E. (2014). Circulación y consumo de cacao en la ciudad de México en el siglo XVIII. *Secuencia*, 88, 39-64. p. 305.

⁵³² Santos Pérez, J. M. (1999). Los comerciantes de Guatemala y la economía de Centroamérica en la primera mitad del siglo XVII. *Anuario de Estudios Americanos*, 56(2), 463-484. p. 479.

incremento en la demanda de productos tintóreos, entre los que destacaron la grana cochinilla de Oaxaca, el palo de tinte de Tabasco y Campeche, y el añil de Guatemala. A través de estos tres productos tanto la Nueva España como la Audiencia de Guatemala, se incorporaron al comercio a través del abastecimiento a zonas productoras especializadas. De esta manera, las economías de los virreinos no solo dependieron de los metales (que nunca menguaron su importancia), sino también del comercio en el mercado mundial.⁵³³

Sobre este monopolio comercial de Guatemala, Martín Tobilla escribió que, en 1635, existían “hombres poderosísimos con trescientos mil a cuatrocientos mil pesos” de capital, que participaban activamente en el comercio del añil. Para el siglo XVII, esta actividad económica estaba valorada en una rentabilidad de al menos 600 mil pesos anuales, según informes de los funcionarios españoles, de 1665.⁵³⁴

La vitalidad del comercio del tinte en Guatemala muestra que en ese mismo año existieron contratos entre las tesorerías de las bulas pontificias de la Santa Cruzada, que movilizaban añil y cacao hacia Oaxaca y México. Un ejemplo de esto es el de Tomás de Cilieza Velasco, tesorero general de la Bula de la Santa Cruzada, en Guatemala, Nicaragua, Comayagua y Verapaz, que “era acreedor de más de 250,000 tostones, en el conjunto de su jurisdicción”, reforzando el papel que el órgano tuvo en el sistema económico y de créditos en Centroamérica.⁵³⁵

La importancia del comercio fue tal, que las autoridades guatemaltecas velaron por su buen desarrollo, de allí que cuando surgía algún problema tomaran cartas en el asunto, como en 1681, cuando una real provisión ordenó a Lorenzo Pérez de Rivera que pasara al Soconusco para investigar si el gobernador de aquella provincia, don Francisco Quintana y Arriaga, hostilizaba a

⁵³³ Contreras Sánchez, A. (1987). El palo de tinte, motivo de conflicto entre dos naciones, 1670-1802. *Historia Mexicana*, 37(1), 49-79. p. 50.

⁵³⁴ Wortman, M. (1985). Elites y Habsburgos ante las coyunturas económicas del siglo XVII en Centroamérica. *Revista de Historia*, 11, 29-43. p. 30-33.

⁵³⁵ Peña, J. F. & López Díaz, M. T. (1981). Comercio y poder –los mercaderes y el cabildo de Guatemala- 1592-1623. *Historia Mexicana*, 30(4), 469-505. p. 480. Las Bulas de la Santa Cruzada fueron indulgencias de perdón de pecados y otros varios privilegios espirituales que se vendían para obtener fondos para la guerra, el costo estas se establecían de acuerdo a la economía del solicitante. El ingreso percibido de las ventas era administrado por el Tesorero real y se consideraba como un impuesto eclesiástico por ser recaudado y administrado por personas de la organización religiosa, aunque el Comisario General radicaba en Madrid, éste delegaba ayudantes en ciudades principales de las colonias centroamericanas. En 1751 la entidad se reformó y su administración pasó a formar parte de las tareas de la Real Hacienda. Hernández Méndez, R. E. (1998). Acercamiento histórico a las Bulas de la Santa Cruzada en el Reino de Guatemala. *Estudios-Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas*, 3ª época, 152-181. p. 155.

los vecinos del Soconusco y Tehuantepec, impidiéndoles el libre tránsito y por supuesto el comercio.⁵³⁶

En Guatemala, la elite comercial que sobrevivió a la abrupta interrupción del tráfico marítimo de mercancías, ya descrito anteriormente, logró subsistir a través de las economías regionales, principalmente. Para sortear el problema de la comunicación y el intercambio, los guatemaltecos utilizaron tres vías principales, con las cuales buscaron alcanzar el mercado europeo: el puerto de Veracruz, la Habana (aunque hay menos evidencias de estas relaciones) y el contrabando.⁵³⁷

La ruta Guatemala-Veracruz se convirtió en la más importante, pues fue la puerta de exportación e importación de productos a través del Atlántico, en la Carrera de Indias. Año con año, cientos de mulas partían de Santiago de Guatemala llevando sus productos a la ciudad de Oaxaca, con destino final en la feria de Xalapa y el puerto de Nueva Veracruz. Durante al menos una centuria fue la vía desde donde salía el añil y el cacao que se producía en Centroamérica, exportándose principalmente a España y otras partes de Europa.

Las transacciones que se desarrollaron entre la Nueva España y Centroamérica nos indica que, contrario a lo que Murdo Macleod planteó en su obra clásica, *Spanish Central America. A Socioeconomic History 1520-1720*, sobre que parte de la crisis de la segunda mitad del siglo XVII vivida en Guatemala tenía que ver con la dificultad de encontrar mercados alternativos, que soslayaran el problema de las restricciones reales, podemos observar que al menos en el caso del camino real del sur en Oaxaca, el mercado regional se convirtió en una alternativa económica que podía absorber parte de la producción de la Audiencia.

El caso del tinte azul puede ser un buen ejemplo de ello, a pesar de que en Tehuantepec también se cultivó el que llegaba de Centroamérica, era mucho más apreciado por su calidad, de manera que a pesar de tener que recorrer una gran distancia en la carretera terrestre, el oro azul guatemalteco conservó su precio y competitividad en el mercado novohispano y aún en el internacional, llegando a ser incluso transportado a Puebla, a las zonas textiles y a los almacenes de la ciudad de México y Xalapa.⁵³⁸ Además del añil sabemos, gracias a un documento de finales

⁵³⁶ Archivo General de Centroamérica, villa de Tehuantepec, 26 de junio de 1681, signatura AI 24, Exp. 10.210, Leg. 1.566, fol. 199. Que el escribano y receptor del número de la Audiencia, Lorenzo Pérez de Rivera, pase a la provincia de Soconusco, a la averiguación de los agravios y vejaciones que el Gobernador don Francisco Quintana Dueñas y Arriaga, cometía de continuo en las personas y bienes de los vecinos, no permitiéndoles el dedicarse al comercio con la provincia de Tehuantepeque; Rubio, Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica, p. 259.

⁵³⁷ Santos, Los comerciantes de Guatemala y la economía de Centroamérica, p. 465.

⁵³⁸ Santos, Los comerciantes de Guatemala y la economía de Centroamérica, p. 469.

del siglo XVI (1597), que en esta ruta también fueron traficados otros productos como el corambre que, al menos en este caso, tenía como destino final San Juan de Ulúa.⁵³⁹

Veracruz		
Año	Producto (como aparece en los documentos)	Total enviado
1597	Cargas de corambre	50
1681	Cajas de tinta añil	80* ⁵⁴⁰
1693	Cajas de tinta añil	302

Tabla 3.- Tres ejemplos de productos movilizados hacia Veracruz.

En Guatemala se ordenaba que se informara sobre todo el proceder económico a la Real Aduana, es decir, sobre la carga de maderas, frutos y otros efectos, que salían desde Santiago para otras ciudades, villas y pueblos, dentro y fuera del reino. Solo si los oficios de las transacciones de los productos estaban escritos correctamente, además de estar firmados, podían entrar a la ciudad y la Real Aduana, para después ser expendidas en la Nueva Veracruz.

Además del añil y el corambre, otro producto movilizado a través de la ruta del sur desde Oaxaca fueron los sombreros. Por ejemplo, en 1694 se celebró en Antequera un contrato entre Bernardo Galván, dueño de recuas y vecino de la ciudad de Puebla de los Ángeles, y don Gerónimo Calataves (¿Calatraves?), en el cual el arriero se comprometía a llevar a la ciudad de Santiago de Guatemala, una partida de sombreros y estribos en un periodo de tres meses.⁵⁴¹ El documento no especifica de qué tipo de material eran los sombreros enviados pero sí que fueron dados a consignación seis cajones, dos de ellos con sombreros de Puebla forrados, los cuales

⁵³⁹ Se conoce como corambre al conjunto de cueros o pellejos curtidos o sin curtir que se obtiene de animales como el buey o el macho cabrío. Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Teposcolula, serie protocolos, poder especial, 1597, Leg. 1, Exp. 7.14, ff. 23r-24r. Seguimiento de una recua de 24 mulas aparejadas con 50 cargas de corambre que va a Veracruz o puerto de San Juan de Ulula.

⁵⁴⁰ * Este dato forma parte de la denuncia impuesta al arriero Juan de la Cruz por incumplimiento del contrato que referimos en el capítulo 2.

⁵⁴¹ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, obligación de pesos, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 14/09/1694, Libro 149, f. 366. Bernardo Galván, dueño de recuas se obliga a entregar 6 cajones de sombreros y utilidades en la ciudad de Santiago de Guatemala en 3 meses, a 14 pesos la carga de mula.

daban razón de ser diez docenas en total; en otro cajón iban guardados 50 pares de estribos “mitad calados y mitad graciados”.⁵⁴²

En total, los cajones pesaron 44 arrobas y nueve libras, y estaba dirigido al alférez Francisco Pérez, vecino de Santiago, en ausencia del cual sería entregado al capitán Nicolás Basquez de Nova, vecino de la misma ciudad. En este documento encontramos la presencia, como testigos, de dos personas que han llamado mi atención pues también participaron en unas transacciones de cacao que veremos más adelante. Se trata de Diego Frez de Córdova y Phelipe de Gamboa, vecinos de la ciudad de Antequera.

Entre los artículos que también tuvieron popularidad en el transporte hacia Santiago estaban los jabones, seguidos por las jergas y los paños de Puebla, que muchas veces fueron movilizados en conjunto, quizá para poder costear el precio de los fletes, que por separado no habrían dejado ganancias.⁵⁴³

En este espacio también tuvieron un papel relevante el tráfico de géneros diversos de Castilla. Un documento firmado en la ciudad de Antequera, el 15 de octubre de 1693, describe la forma en que el arriero Juan de Selaya, dueño de recuas y vecino de la ciudad de Tehuacán, recibió de don Miguel de Catarrosa, dos tercios de ropa que no estaban numerados, en donde iba una capa de puntas de Lorena en dos atados, con 300 piezas, 6 piezas de diferentes dobles con 545 varas y tres cuartos, 6 piezas de camisones finos, 2 mantos de Sevilla, 219 pares de medias de nogal de mujer, 19 docenas y media de medias de segunda suerte, de Inglaterra, entre otras cosas que el arriero se obligaba a entregar en un término de 65 días, a don Bartolomé de Galves, caballero del orden de Santiago y vecino de la ciudad, para que los tuviera a orden y disposición de don Manuel Miguel y Catarroja, que era su dueño.⁵⁴⁴

El contrato estipuló que el arriero se comprometió a que, en caso de “faltas, mermas y averías y omisión en el entrega al pazo requerido que por malicia del otorgante hubiere, obligó su persona y bienes habidos y por haber y especial la dicha de la recua, fletes, aparejos y demás

⁵⁴² El estribo es un artículo de complemento donde el jinete apoya los pies para afianzarse sobre el caballo, estas piezas se fijan en las sillas de montar a través de una cuerda. Los estribos podían ser de cuero o de metales como el bronce fundido, latón o hierro forjado.

⁵⁴³ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 14/09/1694, Libro 149, f. 364. Antonio Basilio Villalobos, arriero, se obliga a entregar 60 cajones de jabón a Santiago de Guatemala; Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 12/10/1694, Libro 149, f. 430. Rodrigo Albares Paino se obliga a entregar 9 fardos de jerga, 8 paños de Puebla, uno de cordones y 12 cajas de jabón en Santiago de Guatemala propiedad del capitán Santos de Terán.

⁵⁴⁴ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, conocimiento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 16/05/1693, Libro 148, f. 505v. Juan de Selaya, arriero vecino de Tehuacán, recibió de don Manuel Miguel de Catarrosa dos tercios de ropa para llevar a Santiago de Guatemala.

cosas que le pertenezcan”, dándole poder a las justicias para que emitieran sus juicios, que al dueño de los productos beneficiaran.

Otro documento que también se refiere al tráfico de mercancías de Castilla, fechado el 30 de noviembre de 1696, es un contrato en el cual Sebastián de la Cruz, vecino de la villa de Tehuantepec y mayordomo de la recua del capitán don Antonio de Arenas Meltas, alcalde mayor de Tehuantepec y de Jalapa, confesó haber recibido del capitán Juan de Balderos, alcalde ordinario de la Santa Hermandad (¿?), 504 fardos de géneros de Castilla, para llevarlos a la ciudad de Santiago de Guatemala.⁵⁴⁵ En dicho flete, el contrato especificaba que los fardos se habían entregados liados, marcados al margen y facturados, teniendo un peso total de 423 arrobas; también fueron enviados en ese viaje 32 marquetas de cera de Castilla, marcadas, que pesaron 208 arrobas y 4 libras, todo lo cual debía ser entregado en un promedio de dos meses y medio, a los capitanes don Juan de la Angaria, caballero de la Orden de Alcántara, y don Pedro (no se menciona el apellido). El mayordomo de recua confesó haber recibido 903 pesos de oro común de contado por el monto que importaban los fletes.

Ese mismo año, el propio capitán Juan de Balderos volvió a contratar a otro arriero, de nombre Francisco Martín, vecino de Santiago de Guatemala, para transportar mercaderías de Castilla, las cuales iban enjergadas, liadas, envueltas y bien acondicionadas.

Este flete debía ser entregado en la ciudad de Santiago, a un capitán de apellido Montúfar, vecino de la misma. Los productos iban acompañados de una factura, rubricada por Diego Benaías, escribano de Antequera, en la cual se especificaba también el peso bruto de la mercancía, que era de 16 arrobas y “varias libras”. En este documento aparece también don Diego Frez de Córdova como testigo de la transacción.⁵⁴⁶

En la siguiente tabla se muestran la mercancía fletada entre 1683 a 1696, que fue notariada y firmada en la ciudad de Antequera, cuyo destino era la ciudad de Santiago de Guatemala.

⁵⁴⁵ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 30/10/1699, Libro 150, f. 520. Fletamento de mercancías diversas a Santiago de Guatemala.

⁵⁴⁶ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 11/10/1696, Libro 150, f. 483. Recibió de Juan Valderos, 5 fardos de géneros de Castilla para llevarla a Santiago de Guatemala y entregarla a Pedro Gutiérrez. Se da por adelantado el monto del flete.

Santiago

Año	Producto (como aparece en los documentos)	Total enviado
1683	Fardos	3
	cajas	2
	géneros de China	
1683	Compra de cacao	4, 000 pesos* ⁵⁴⁷
1693	Fardos y cajones de nogal de Castilla	43
1693	Géneros de Castilla	24, 118 pesos y 4 reales* ⁵⁴⁸
1693	Tercios de ropa de diferentes géneros	2
1693	Paños de Puebla	16
	Cajones de ropa	2
1694	Cajones de jabón	60
1694	Cajones de sombreros	6
1694	Cargas de jabón	19
1694	Fardos de jerga	9
	Paños de Puebla	8
	Cordón (¿?)	1
	Cajas de jabón	12
1694	Fardos de ropa	11
	Cajones de sombreros	3
	Machetes	(¿?) ⁵⁴⁹
1694	Cajones de jabón	4
1696	Fardos de géneros y mercaderías Chinas	20

⁵⁴⁷ No menciona la cantidad sino cuanto se invirtió.

⁵⁴⁸ No menciona la cantidad sino cuanto se invirtió.

⁵⁴⁹ No especifica la cantidad.

1696	Fardos de géneros de Castilla	5
1696	Marquetas de cera de Castilla	20

Tabla 4.- Productos enviados de Antequera a Santiago.

Hacia 1701, las autoridades coloniales de Guatemala dispusieron la obligación de que los arrieros llevaran guías y despachos sobre el tipo de producto, el peso y a donde iba dirigido el flete, documentos que debían firmarse en la Real Aduana de la ciudad de México, sin pretexto alguno, para que a su regreso el flete fuera considerado como legal y pudiera contabilizarse en la caja real de la Audiencia.⁵⁵⁰

Los caminos que permitieron este intercambio entre los dos virreinos, se concentraron en dos espacios importantes, por un lado el Soconusco y los pueblos del tránsito en la costa, caracterizados por la producción de la semilla de cacao, mientras el segundo derrotero pasaba por Los Altos, en la alcaldía mayor de Chiapas, cuyo espacio dominaba el puente montañoso que se extiende desde el istmo de Tehuantepec hasta el de Panamá.⁵⁵¹ En estos derroteros se movilizaban, de ida, el añil y el cacao, que fueron dos productos que tuvieron una fuerte demanda en el flujo mercantil del siglo XVII guatemalteco, y de regreso, mercaderías de Castilla y de la Nao de China, que obtenían en la feria de Xalapa.

En los documentos localizados para esta tesis, prácticamente solo se mencionan estos productos, cosa que refuerza lo afirmado en otras investigaciones según las cuales el intercambio comercial de la Nueva España y Guatemala estuvo determinado en gran medida por estos dos productos, mientras los conjunto de productos extranjeros (de Castilla y la Nao de China), sirvieron para acaparar la producción de los pueblos de indios.

Como hemos podido constatar en los documentos consultados, el añil fue un producto relevante en la economía de la Audiencia centroamericana, debido a lo cual el siguiente apartado tendrá como eje principal describir este producto y su comercialización a través de las ferias añileras llevadas a cabo durante el siglo XVII.

⁵⁵⁰ Rubio, Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica, p. 284.

⁵⁵¹ Viqueira, J P. (1997). Cronotopología de una región rebelde. La construcción histórica de los espacios sociales en la Alcaldía Mayor de Chiapas (1520-1720). Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales. Francia: École des Hautes Études en Sciences Sociales. p. 23.

3.3.2 Las ferias del añil centroamericano

Índigo, jiquilite y oro azul son solo algunos de los nombres con que el añil⁵⁵² fue conocido en las tierras americanas. Al igual que la grana cochinilla, este colorante logró encontrar un lugar preponderante dentro de la economía mundial, al colocarse como producto de exportación tanto para la metrópoli española como para otras zonas textiles en Europa.

En la Audiencia de Guatemala su predominio y consolidación conllevó la injerencia que el gobierno hispano tuvo sobre el comercio del tinte, visible en sus tres siglos de existencia, hasta que su auge decayó a causa de la introducción de los colorantes sintéticos, que mermaron su producción y comercialización, al no poder competir con los bajos precios con los que éstos se vendían.

La producción del añil o jiquilite durante el primer siglo colonial mantuvo la técnica antigua, que se destacaba porque la parte más pesada del trabajo era realizado por peones; sin embargo, hacia la primera mitad del siglo XVII, la introducción de los obrajes añileros modificó el proceso, al sustituir a los peones por bestias de carga o por fuerza hidráulica.⁵⁵³

El comercio del añil dio vida a una gran cantidad de haciendas, obrajes, cosechadores y, por supuesto, arrieros que se encargaron de su transporte, y cuya comercialización se extendía desde Escuintla, Soconusco y Suchitepéquez, en Guatemala, pasando por El Salvador y Sonsonate, hasta Honduras y Nicaragua.

En cuanto a la producción se sabe que la provincia del Salvador fue el principal espacio donde el añil tuvo un mayor impacto y, de hecho tan solo aquí se estima que a mediados del siglo XVIII llegó a haber más de 600 obrajes, que vivían del comercio del colorante. La concentración de haciendas y obrajes en este espacio se debió a la presencia de suelos fértiles y bien drenados, condiciones propicias para el cultivo y explotación del tinte, sobre todo en los valles y las laderas bajas.⁵⁵⁴ En estas zonas de producción, el xiquilite fue cultivado junto al cacao, la caña de azúcar y la zarzaparrilla, aunque variaba de región en región, dependiendo de las

⁵⁵² Tinte vegetal de color azul que se obtiene del *jiquilite*, una planta silvestre (*Indigofera sufruticosa* e *Indigofera tinctoria*). En el Reino de Guatemala, este tinte constituyó el principal rubro de las exportaciones durante los siglos XVII y XVIII. Rojas Lima, F. (2004). Diccionario histórico biográfico de Guatemala. Guatemala: Fundación para la Cultura y el Desarrollo, Asociación de Amigos del País. p. 113.

⁵⁵³ López Meía Velásquez, M. E. (2017). Pueblos de indios y de mulatos de San Salvador y Sononate en tiempos de reformas y transiciones políticas (1737-1841). Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales. Michoacán: El Colegio de Michoacán. p. 230.

⁵⁵⁴ Erquicia Cruz, J. H. (2012). Resultado de la tercera fase del proyecto de registro y reconocimiento de sitios arqueológicos históricos de El Salvador. Entorno, 51, 56-61. pp. 57-58.

diferencias en las tierras y sus ecosistemas, así como de la utilidad económica que los mercados locales, regionales y extranjeros pudieran otorgarles.⁵⁵⁵

Tan solo en el caso del tinte fue tal la importancia que tuvo para la economía de la Audiencia de Guatemala, que los mercaderes de Santiago la capital, solían financiar y comerciar el grueso de la producción de las provincias que integraban el reino. A pesar de que el tinte abundó en las zonas costeras, provincias como San Salvador y Sonsonate, nunca llegaron a sobrepasar el control económico y político de la capital, debido a que la Audiencia implantó un sistema de dependencia hacia el centro rector.

Los caminos que enlazaban las redes de comunicación en la Audiencia de Guatemala fueron de muy mala calidad, factor determinante en la consolidación de Santiago como centro económico rector, pues no permitió la expansión agroexportadora de provincias como San Salvador y Sonsonate. De esta manera, solo a través de la Audiencia se enlazaron, comercializaron y explotaron las economías de las tierras centroamericanas, basadas en los cultivos del tinte y el cacao, principalmente.⁵⁵⁶

Dado que se buscaba mantener el control desde el centro, fue necesario crear una red de intercambio que se estructuró a partir de puntos nodales, que tenían como principal fin el reunir el producto, que después sería enviado al enclave comercial de Santiago, desde donde eran exportados a través de los puertos de San Salvador, San Miguel y Sonsonate, espacios que con el paso de los años dieron lugar a las llamadas *Ferías añileras*.⁵⁵⁷

Para Manuel Carrera, las ferias tenían una larga tradición en la historia del Viejo Mundo, en España sobresalieron las de Burgos, Valladolid y Medina de Campo, entre otras.⁵⁵⁸ En Centroamérica destacaron las de Panamá, en Nombre de Dios (desde 1544 hasta 1596), y Portobelo (desde 1597 hasta 1793). Sobre esta última feria se tiene registro de haberse celebrado 95 de ellas durante el tiempo que duró la Carrera de Indias.⁵⁵⁹

Las llamadas ferias tenían una duración aproximada de 40 o 50 días, aunque existieron casos en los que no llegaron a pasar los 20. En términos generales buscaban abastecer de productos europeos a los mercados del Nuevo Mundo, mientras a su regreso los navíos iban

⁵⁵⁵ López, Pueblos de indios y de mulatos de San Salvador y Sonsonate, p. 53; p. 71.

⁵⁵⁶ Peña, J. F. & López Díaz, M. T. (1981). Comercio y poder –los mercaderes y el cabildo de Guatemala- 1592-1623. *Historia Mexicana*, 30(4), 469-505. p. 473.

⁵⁵⁷ Castellón Osegueda, J. R. (2016). De la hacienda a los puertos. Los caminos en los primeros años de la República del Salvador. Siglo XVIII. *Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*, 7(2), 113-142. pp. 116; 120.

⁵⁵⁸ Carrera, Las ferias novohispanas, p. 319.

⁵⁵⁹ Sanjurjo, R. J. (2012). Caminos transístmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII. *Anales del Museo de América*, 20, 260-271. p. 264.

cargados de plata extraída de Perú y Nueva España, principalmente. Entre los siglos XVI y XVII las ferias de Panamá ya mencionadas, llegaron a superar a la de Xalapa, en la Nueva España.⁵⁶⁰

En la historia económica de la Audiencia de Guatemala, el estudio las ferias del añil se constituyen en llamativos espacios de investigación pues en ellas se realizaron las transacciones más importantes del tinte a nivel mundial. Entre las ferias centroamericanas del añil estuvieron, además, las de Apastepeque, Santa Ana, San Vicente, Calatenago, San Miguel, Sensuntepeque, y Zacatecoluca, cuya duración era de 10 a 15 días, aunque podían prolongarse hasta 25 días en caso de algún imprevisto.

Existen registros que documentan que durante el siglo XVIII la feria de Apastepec se celebraba los días primero y dos de octubre, durante los cuales los precios del tinte solían variar a tal grado que para evitar la especulación, el gobierno de la Audiencia emitía avisos en los que regulaba de antemano la cantidad que se manejaría en las transacciones que allí se llevaran a cabo.⁵⁶¹

Precisamente con el fin de regular los precios del tinte, en 1782 se estableció el Real Montepío de Cosecheros de Añil, que funcionó como un tipo de banco que ofrecía préstamos a los añileros con el fin de que pudieran cultivar y procesar el tinte, préstamos que funcionaron como créditos de avío, para evitar errores en las cuentas se nombraba un administrador oficial, que era el que se encargaba de establecer la calidad y el precio del producto.⁵⁶²

Sin embargo, el problema que los productores encontraron en el Real Montepío fue la dependencia a la que estaban sujetos por los comerciantes de Santiago, ya que eran ellos quienes establecían los precios del producto, siempre para su beneficio, por supuesto. Como una medida para contrarrestar el poder monopólico de los comerciantes de Santiago, los salvadoreños crearon la Sociedad de Cosecheros de Añil, que también ofrecía préstamos y apoyaba al comercio del producto.⁵⁶³

En el análisis de la información sobre estas ferias es posible conocer con claridad el sistema de sujeción que los mercaderes de Santiago tuvieron con las provincias del Reino centroamericano, pues existía una clara diferencia entre la feria de Guatemala, donde se establecía el precio del añil para el pago de habilitaciones a las provincias, además de las ventas al extranjero, y las ferias locales de las provincias productoras, donde se estipulaba el precio de

⁵⁶⁰ Sanjurjo, *Caminos transístmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII*, p. 266.

⁵⁶¹ Castellón, *De la hacienda a los puertos*, p. 119-120.

⁵⁶² López, *Pueblos de indios y de mulatos de San Salvador y Sonsonate*, pp. 230-231.

⁵⁶³ Erquicia, *Resultado de la tercera fase del proyecto de registro y reconocimiento de sitios arqueológicos históricos de El Salvador*, p. 58.

las habilitaciones y se llegaba a acuerdos con los comerciantes y productores, sobre las ventas sin gravamen. De esta manera, las ferias tenían como fin mantener un mayor control en las exportaciones, los impuestos y sobre todo, el fraude, la especulación y el contrabando.⁵⁶⁴

Como puede apreciarse, en torno al cultivo del añil se articuló todo un sistema de producción, que comenzaba en el mercado local, con los comerciantes menores, quienes también eran intermediarios, entre ellos los productores y arrendatarios de pequeñas y medianas haciendas, que completaban su economía con la comercialización de otros productos agrícolas y ganaderos.⁵⁶⁵

En las haciendas y los obrajes, la mano de obra indígena fue indispensable, por lo cual, con el tiempo, se estableció un sistema circular de explotación en el que los campesinos se integraron a través de la migración estacional, el peonaje en las haciendas y el fletamento del producto. Así, el cultivo del tinte condujo a la pérdida de las tierras comunales frente a las haciendas, obligando a los indígenas a emigrar a los pueblos establecidos cerca de las zonas añileras.⁵⁶⁶

Una vez que las transacciones estaban hechas en las ferias locales, las recuas partían a Santiago, donde se administraban los documentos para el flete a Nueva España, desde donde la carrera seguía con destino a la ciudad de Oaxaca, teniendo una duración aproximada de tres o cuatro meses, dependiendo del estado de los caminos.⁵⁶⁷

Aunque se ha considerado que Oaxaca era el límite hasta el que podían llegar los arrieros guatemaltecos, pues desde allí las cargas eran movilizadas por recuas mexicanas para ser llevadas a los almacenes de Xalapa y al puerto de Nueva Veracruz, esto tuvo también sus excepciones como lo mostré en el capítulo anterior, cuando describí la forma en que el arriero pardo, Juan de la Cruz, fue contratado por el capitán Juan Bentura, para llevar una carga de tinta añil al puerto de Veracruz. Si bien es cierto que este documento es una demanda impuesta contra el arriero por incumplimiento de contrato, baste recordar que de la Cruz se comprometió a esperar la mercancía en Tehuantepec o Antequera, para llevarla personalmente al puerto veracruzano.⁵⁶⁸

⁵⁶⁴ Herrera, *El añil en Centroamérica, siglos XVII-XVIII*, p. 52.

⁵⁶⁵ López, *Pueblos de indios y de mulatos de San Salvador y Sononate*, p. 233.

⁵⁶⁶ Herrera Alfaro, S. & Rojas Rodríguez, M. E. (1997). *El añil en Centroamérica, siglos XVII-XVIII*. *Revista Estudios Universidad Costa Rica*, 15, 41-55. pp. 47-49.

⁵⁶⁷ López, *Pueblos de indios y de mulatos de San Salvador y Sononate*, p. 230.

⁵⁶⁸ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio entre partes, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66. Juan de la Cruz, arriero, declara que se obliga a llevar 80 cajones de tinta añil a la Nueva Veracruz, por la cantidad de 1,788 pesos pero al no haber cumplido con la entrega de 48 cajones, se obliga al pago de dicha carga. Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1681, Leg. 53, Exp. 22, ff. 1-11. Demanda puesta por Juan Bentura contra Juan de la Cruz, arriero, sobre haber recibido el flete y no haber llevado la carga de 40 cajones de tinta.

En Veracruz, el añil era entregado y de su pago se solían comprar productos que llegaban de la Península, a través de la Carrera de Indias, como por ejemplo textiles, vinos y artículos de ferretería. Después de cargar los artículos comprados, los arrieros retomaban el viaje hacia los almacenes de Santiago, donde los productos eran guardados para que en su debido momento fueran utilizados en el acaparamiento del tinte, en las distintas ferias del añil que año con año se realizaban. De esta manera el círculo monopólico guatemalteco se aseguraba.

En las vías del intercambio comercial centroamericano, las mulas fueron el principal medio de transporte que comunicó con la Nueva España, pues como veremos más adelante, los derroteros de Chiapas no estaban dispuestos para que en ellos se utilizaran carretas. Al paso de los años, en los derroteros reales se puso de manifiesto la escasez de lugares en donde los arrieros pudieran pernoctar con algunas comodidades y seguridad, entre otras deficiencias que tardaron mucho tiempo en ser solucionadas.⁵⁶⁹

Aunque hasta ahora nos hemos enfocado en el análisis del oro azul, sin embargo, los documentos consultados nos muestra la presencia de otro producto que también tuvo un papel activo en el círculo vicioso del monopolio del comercio en Guatemala: el cacao. En el siguiente apartado describiré diversos aspectos de esta prodigiosa semilla y daré algunos ejemplos de su tráfico a partir de algunos documentos recabados.

3.3.3 La semilla del cacao

No todos los productos apreciados en la época mesoamericana tuvieron tan buena recepción en el mercado novohispano inicial y posteriormente, fuera de la Nueva España, como el cacao, que no solo se convirtió en una novedad en la propia Nueva España con la popularización de su consumo, sino en todo el mundo.

Su cultivo, transformación y distribución se remonta a la época prehispánica, cuando fue utilizado como moneda de intercambio en los distintos mercados de México, objeto de tributo a las entidades políticas, de consumo humano exclusivo de los nobles y de comercio a larga distancia por los comerciantes o pochtecas. Asimismo, también influyó en el consumo de este producto las características de las zonas productoras, constreñidas a ciertas condiciones edafológicas y climáticas, además de que la gente del común pudo acceder al consumo de la semilla, al romperse las normas y diferencias estamentales de ésta y la nobleza.

⁵⁶⁹ Rubio, Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica, pp. 144-145.

Durante la época colonial, la producción del cacao tuvo su primer despunte en 1540, a partir del éxito de su consumo en Europa, la cual, en los siglos posteriores, devino en su conversión en uno de los productos de mayor demanda entre la gente del común, junto al maíz, el trigo y la carne de ganado. El cacao fue considerado como una “bebida fortificante” para sanos y enfermos que, en la Nueva España, se solía consumir con achiote, anís, canela, vainilla y otros aromatizantes, azúcar de caña, además de utilizarse en la cocina, en platillos como el mole.⁵⁷⁰

La franja costera del sureste de Chiapas, es decir, el Soconusco, fue desde el 500 a. C. la zona de producción cacaotera más importante de Mesoamérica. Sin embargo, durante el siglo XVI colonial, la economía de monocultivo sufrió heladas y plagas que hicieron que la producción de la región fuera insuficiente “tanto para ser rematados en Huehuetán como para ser vendidos en la Nueva España”. A partir de este suceso comenzaron a surgir nuevas zonas de producción como Izalco, en El Salvador, o Guazacapán, en Guatemala.⁵⁷¹

La historiadora Edith Ortiz, en un análisis sobre el movimiento del comercio cacaotero del sur, describe las transacciones que se realizaban entre el Soconusco y Oaxaca, en específico con el istmo de Tehuantepec. Por ejemplo, hacia 1731 y 1738 registró el movimiento de zurrones de almendras de cacao hacia Antequera, con la cantidad y el tipo de cacao, el precio, el nombre del arriero y el costo del flete:

“1732, [...] 122 zurrones de cacao de 8 arrobas en blanco del petate [*sic pro*: pataste, otra especie de cacao de color blanco] que hice de los frutos de mis haciendas de cacao y de mi beneficio y venta del ganado de mi estancia a despacho del cacao [...] mando, con mulas de Abraham del Castillo, vecino de Tonalá del mismo peso y marca, consta carta de envió y barlovento remití a dicho encomendero Don Miguel de Ibarra, [...] conste dicho Castillo 36 zurrones pagado flete de zurrones de grueso a esta Tehuantepec a mano de Don Mateo Domínguez y de ahí a Oaxaca pagando flete 58 zurrones, los 8 de ladino y los demás de grueso con la misma marca unos zurrones que remití”.⁵⁷²

Este producto también experimentó una crisis con la caída demográfica de los siglos XVI y XVII, que trajo consigo un importante aumento en el costo de la semilla por falta de brazos indígenas, que siempre sostuvieron su cultivo y procesamiento. Entre 1570 y 1605, la Corona, en un intento por repoblar el Soconusco, concedió libertad a los indios para mudarse a

⁵⁷⁰ Quiroz, Circulación y consumo de cacao en la ciudad de México en el siglo XVIII, p. 40-41.

⁵⁷¹ Ortiz Díaz, E. (2004). 122 zurrones de cacao a Oaxaca... Un acercamiento al comercio cacaotero entre la gobernación del Soconusco y el sur de la Nueva España en la época colonial. Anuario CESMECA (2004), 277-286. p. 277.

⁵⁷² Archivo Histórico Diocesano de San Cristóbal de Las Casas, I. A., civil, A.3.E, 1732-1738. Tomado de Ortiz, 122 zurrones de cacao a Oaxaca, p. 281.

esta zona, otorgando, además, la exención del pago del tributo durante el primer año, de manera que, poco a poco, comenzaron a llegar personas del Altiplano guatemalteco y el istmo de Tehuantepec.⁵⁷³

Por ejemplo, fray Juan de Torquemada escribió que, a principios de la conquista, el cacao solía venderse de cuatro a cinco pesos en los lugares donde se recogía, mientras que en las ciudades, entre diez y doce pesos; sin embargo, después del desastre demográfico los precios locales se dispararon a 15 pesos en las zonas productoras, mientras que en las ciudades aumentó a 25 y 30. En los años en que Torquemada escribió su *Monarquía Indiana*, el cacao costaba entre 50 y 60 pesos (primera mitad del siglo XVII).⁵⁷⁴

Ahora bien, se sabe que desde 1639 cualquier persona que ingresara cacao a la ciudad de México debía manifestarlo ante la Real Audiencia, en un lapso de 24 horas, después del cual el cargamento era considerado como contrabando, llegando a generar multas de hasta 500 pesos. Estas disposiciones estaban encaminadas a salvaguardar el precio del producto, de los regatones y de los acaparadores del grano, que monopolizaban la distribución. En la declaración, el tratante o dueño debía manifestar la cantidad, la procedencia y el precio al que se vendería en la capital, así como si se trataba de algún encargo o era para consumo personal.⁵⁷⁵

El cacao fue tan altamente estimado entre los distintos grupos de la sociedad novohispana que para fines del siglo XVIII se tienen registros que era comercializado tanto en tiendas mestizas como pulperías, donde no solo vendían el grano en bruto sino también otras mercancías derivadas, como las tablillas de chocolate.⁵⁷⁶ En esta última presentación del cacao, el sabor y el dulzor eran el rasgo distintivo de los elevados precios que podía llegar a alcanzar.

En el siglo XVII se experimentó una dramática caída en la producción cacaotera, causada por la crisis demográfica, que elevó los precios regionales, y produjo la atracción de mano de obra a las zonas mineras, y la posterior expansión del mercado en el siglo XVIII, en la que Nueva España se vio obligada a traer cacao de fuera, para poder suplir las demandas de su mercado interno. Desde el siglo XVII y hasta el XVIII, las zonas cacaoteras novohispanas se centraban

⁵⁷³ Ortiz, 122 zurrones de cacao a Oaxaca, p. 278.

⁵⁷⁴ Torquemada, J. de. (1975). *Monarquía Indiana*. Vol. III. México: Universidad Autónoma de México. p. 428.

⁵⁷⁵ Quiroz, Circulación y consumo de cacao en la ciudad de México en el siglo XVIII, p. 42.

⁵⁷⁶ Una definición acerca de estos dos tipos de tiendas lo encontramos en el *Reglamento para el gobierno y dirección de las tiendas de pulpería* de la Junta Superior de Real Hacienda del 4 de septiembre de 1804, que a la letra dice así “serán conocidas por Tiendas de Pulpería, sujetas a estas Ordenanzas y a Matrícula, todas las casas en que habiendo armazón y mostrador a la calle vendan comestibles y diversos efectos al menudeo, como son velas, carbón, manteca, chile y frixoles &c; giren con *tlacos*, y admitan prendas del público: a distinción de las Tiendas Mestizas, en que se venden dichos comestibles, semillas y otras cosas por libras y otras medidas mayores, en las cuales si se menudean *tlacos*, aunque no reciban prendas, queda la obligación de matricularse entre las Pulperías”. p. 1.

principalmente en Tabasco, Guatemala y el Soconusco.⁵⁷⁷ En Centroamérica, por ejemplo, un informe del Consulado de Comercio registró que en más de 180 leguas que mediaban entre la costa de Conchagua y San Antonio Suchitepéquez, había exclusivamente haciendas de cacao, cuya producción era capaz de abastecer a los requerimientos de la mitad de Europa.⁵⁷⁸

A diferencia de la producción añilera, la del cacao estaba en manos indígenas, quienes lo utilizaban para completar las cargas tributarias a las que estaban sujetos, lo cual fue objeto de preocupación por parte del gobierno de la Audiencia de Guatemala, siempre a la expectativa de obtener beneficios económicos. Por ello, para asegurar una oferta abundante y sobre todo, barata de la almendra, los mercaderes se apoyaban en las autoridades hispanas, a través de los llamados *jueces de milpa*.⁵⁷⁹

El Juzgado de milpas fue una institución sumamente interesante que existió únicamente en la Audiencia de Guatemala. Entre sus funciones principales estaba visitar los pueblos de los diferentes distritos, inspeccionar las sementeras y asegurarse que los indios produjeran diversos frutos de la tierra, entre los que sobresalía el cacao. Estos jueces eran también agentes de las casas comerciales de la capital guatemalteca.

Para Stephen Webre, la existencia de esta dependencia estaba anclada en la ideología criolla, en la cual el indígena era por naturaleza perezoso y “según rezaban los defensores de la institución, sino fuera por los jueces de milpas y la amenaza del látigo los indígenas ni sembrarían la cantidad mínima para el sustento de sus milpas”.⁵⁸⁰ Esta dependencia tenía otra función, una muy importante dentro de la vida de la elite guatemalteca, consistente en crear una fuente de empleo para los llamados criollos pobres, que no habían logrado acomodo en el estrecho mundo laboral colonial de la Audiencia.

Por mucho tiempo abundaron las quejas contra los abusos cometidos por los jueces de milpas, ya que solían cobrar sus sueldos directamente de los pueblos de indios, además de exigir servicios personales y contribuciones materiales. Fue por ello que la Corona prohibió el ejercicio de esta dependencia muchas veces, como por ejemplo en 1581, 1585, 1617, 1619, 1640, 1657, 1669 y, finalmente en 1681; sin embargo, las autoridades guatemaltecas aprovecharon cualquier oportunidad para revivirlos en sus tierras, por los beneficios que traían para el conjunto monopolístico.⁵⁸¹

⁵⁷⁷ Quiroz, *Circulación y consumo de cacao*, pp. 50-51.

⁵⁷⁸ Ver Quiroz, *Circulación y consumo de cacao*, p. 51.

⁵⁷⁹ Webre, S. (1987). El trabajo forzoso de los indígenas en la política colonial guatemalteca, (siglo XVII). *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 13(2), 49-62. pp. 49-61.

⁵⁸⁰ Webre, *El trabajo forzoso de los indígenas*, p. 53.

⁵⁸¹ Webre, *El trabajo forzoso de los indígenas*, p. 54.

Si bien desde el siglo XVI el consumo del cacao se amplió a todos los sectores, sería en el XVII cuando el comercio de la semilla se extendió al grueso de la población de la ciudad de México. Mientras el sector pudiente prefirió el cacao cultivado en Caracas, Tabasco y Soconusco, que eran más caros pero más dulces, los sectores bajos se conformaron con el que se producía en Guayaquil, que era más amargo pero más barato.

Para la manufactura del cacao, el azúcar tenía un alto impacto pues determinaba notablemente tanto su sabor como el precio en el mercado, ya que allí el producto final no solo era afectado por la bonanza o decadencia de la semilla, sino también de la caña productora del endulzante, cuyo precio variaba notablemente, ya fuera por demandas mayores en su consumo, plagas, falta de mano de obra o sequías, solo por mencionar algunos ejemplos. Dado que el cacao de Guayaquil era mucho más barato en comparación con el del Soconusco, éste fue el factor que ubicó al primero en la competencia del mercado novohispano.

En el siglo XVII aparecieron nuevas regiones productoras de cacao, en Centroamérica, en el Valle de Matina (Costa Rica), Guayaquil y Venezuela.⁵⁸² De Venezuela se sabe que el comercio del cacao con Nueva España, a través del puerto de Veracruz, con destino a la ciudad de México comenzó desde 1622. Para Venezuela este comercio de la semilla con la Nueva España fue el único mercado importante que tuvo su economía entre los siglos XVII y XVIII, porque ahí conseguían un precio competitivo.⁵⁸³

Del cacao de Guayaquil, se sabe que su producción se expandió hacia 1680, cuando logró colocarse en el mercado mundial, por su marcado precio menor comparado con el del Soconusco y Centroamérica. Hasta las últimas décadas del XVII, el cacao de Guayaquil era transportado desde la feria de Panamá, a Veracruz, pero durante este mismo siglo se desarrolló una nueva ruta que permitió su desembarco en la Audiencia de Guatemala, desde donde se trasladaba en recuas de mulas por Guatemala y Oaxaca, hasta México.⁵⁸⁴

En Centroamérica, un lugar que destacó por su producción cacaotera fue San Antonio Suchitepéquez, referido en documentos que consulté en archivos. Esta provincia incluía las áreas de Quetzaltenango, Totonicapán, Tecpán y Atitlán, que destacaron entre los siglos XVI y XVII por su gran producción cacaotera, tanto en sus planicies como en las laderas de la costa pacífica occidental.

⁵⁸² Chambouleyron, R. (2014). "Como se hace en Indias de Castilla". El cacao entre la Amazonia portuguesa y las Indias de Castilla (siglos XVII y XVIII). *Revista Complutense de Historia de América*, 40, 23-43. p. 29.

⁵⁸³ Chambouleyron, "Como se hace en Indias de Castilla", p. 30.

⁵⁸⁴ Miño, El cacao de Guayaquil en Nueva España, p. 53.

Suchitepéquez sobresalía por su riqueza natural, beneficiada por sus ríos y abundantes lluvias, permitiendo una pródiga producción de frutas, maderas, gomas y, por supuesto, la semilla del cacao, que durante toda la época colonial fue su producto comercial más importante.⁵⁸⁵ El auge económico experimentado en esta provincia se produjo a finales del siglo XVII y principios del XVIII, cuando alcanzó su mayor expansión territorial, hasta que, en las últimas décadas de este último siglo, comenzó su proceso de decadencia, causado por el dramático descenso en el cultivo cacaotero frente al aumento de nuevos centros de producción en América del Sur, que comenzaron a disputar el mercado novohispano que anteriormente solo era abastecido por la producción guatemalteca.⁵⁸⁶ Probablemente, dicho proceso de decadencia experimentado tuviese que ver con los periodos intermitentes de sequías, plagas de langosta, hambrunas y migraciones experimentadas en toda el área centroamericana, principalmente en las últimas décadas del siglo XVIII.⁵⁸⁷

Según Juan C. Solórzano hacia 1709, el cabildo de Santiago lamentaba el daño que el cacao de Guayaquil, había causado en la economía de la Audiencia, que no podía competir contra los precios tan bajos con el que era comercializado, pues hasta antes de su introducción, los comerciantes de Oaxaca, Puebla y México llegaban a San Antonio Suchitepéquez a buscarlo para después trasladarlo a Nueva España y el extranjero.⁵⁸⁸

Las sucesivas plagas de langosta que azotaron la región de Suchitepéquez en las primeras décadas del XVIII, terminaron por arruinar la ya de por sí decadente producción de la semilla y aunque durante este mismo siglo y el siguiente se intentó reactivar el comercio cacaotero, éste no volvió a alcanzar el apogeo que alguna vez tuvo. El declive económico de esta zona productora se ve reflejado en algunos ejemplos tomados de la siguiente documentación, donde es notorio el descenso en la cantidad de producto que los arrieros movilizaron. (Tabla 5)

La transacción más alta que los documentos registraron fue la de 1683, en cuyo contrato notarial, celebrado en la ciudad de Antequera, Nicolás de Palenzia, dueño de recuas y vecino de la ciudad de Guatemala, se obligó a llevar al pueblo de Suchitepéquez, 65 mulas aparejadas de lazo y reata, en un término de tres meses, para poner a disposición de don Antonio Morales,

⁵⁸⁵ Van Oss, A. C. (1984). Pueblos y parroquias en Suchitepéquez colonial. *Mesoamérica*, 5(7), 161-179. pp. 161-163.

⁵⁸⁶ Van, Pueblos y parroquias en Suchitepéquez colonial, p. 164; Solórzano Fonseca, J. C. (1985). Las comunidades indígenas de Guatemala, El Salvador y Chiapas durante el siglo XVIII. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 11(2), 93-130. p. 107.

⁵⁸⁷ Arrijoa Díaz Viruell, L. A. (2019). Bajo el crepúsculo de los insectos. *Clima, plagas y trastornos sociales en el reino de Guatemala (1768-1805)*. Zamora: El Colegio de Michoacán, USAC-Tricentenario, Universidad Nacional Autónoma de Honduras. p. 32.

⁵⁸⁸ Solórzano, Las comunidades indígenas de Guatemala, p. 108.

vecino de ese mismo lugar, con el fin de poder traficar 130 tercios de cacao.⁵⁸⁹ Por este flete, el arriero cobró 23 pesos y dos reales la carga de mula, los cuales le pagó don Antonio Morales, siendo el monto total de 600 pesos de oro común, en reales. Como garantía del flete, el arriero renunció a la excepción de la pecunia *non numerata*⁵⁹⁰ y las leyes del entrego, y “obligó su persona de bienes habidos y por haber, en especial hipoteca la dicha su recua, fletes y aparejos y demás que le pertenezcan y da poder a las justicias de su majestad de cualquier parte a cuyo fuero se somete”.⁵⁹¹

Sin embargo, en los sucesivos envíos, la carga en peso bruto no rebasó al del caso anterior y, de hecho, cayó abruptamente a tan solo 28 cargas de cacao. En 1694, Joseph Carzola, arriero y vecino de la villa de Tehuantepec, contrajo una obligación para llevar su recua a la provincia de San Antonio Suchitepéquez y, en específico, al pueblo de Guiotenengo,⁵⁹² 28 mulas, a disposición de don Bartolomé de Robles, residente de la misma villa.⁵⁹³

La orden consistía en transportar 28 cargas de zurrone⁵⁹⁴ de cacao, “de a dos zurrone cada una”, las cuales debía llevar de regreso a Tehuantepec, envío por el cual se le pagó al arriero 300 pesos de oro común, siendo los testigos en la transacción don Diego Fer de Córdoba, Phelipe de Gamboa y Joseph Márquez, todos ellos vecinos de la ciudad de Antequera. Recordemos que Diego Fer de Córdoba y Phelipe de Gamboa participaron como testigos en varios contratos de cargas de añil que se dirigían a Santiago, como antes se anotó.

Ese mismo año (1694), Pedro Martín y Lorenzo Sánchez, indios ladinos y dueños de recuas, también vecinos de la villa de Tehuantepec, se obligaron a llevar a la provincia de Suchitepéquez 60 mulas, aparejadas de lazo y reata, con las cuales debían cargar 70 cargas de zurrone y otros frutos que Pedro Vortana de Vereá les habría de entregar.

Una vez tenida la mercancía, los arrieros junto a sus mulas debían regresar a Tehuantepec nuevamente, donde las habrían de entregar al capitán Antonio de Ismazeda, vecino de la misma

⁵⁸⁹ Un tercio es un bulto o paquete grande, en el caso de la carga de las mulas usualmente era de dos tercios.

⁵⁹⁰ Ver el capítulo 1.

⁵⁹¹ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 21/11/1683, Libro 142, ff. 278-278v. Nicolas Palenzia, vecino de Guatemala, residente en Antequera, se obligaba a llevar a Suchitepec 65 mulas de “lazo y reata”. (En la descripción del archivo el nombre el arriero aparece como Antonio Morales, yo utilizo el que se menciona en el documento).

⁵⁹² No se especifica donde se encontraba dicho pueblo.

⁵⁹³ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 24/09/1694, Libro 149, f. 393. Joseph Carzola, vecino de la villa de Tehuantepec se obliga a entregar la cantidad de 28 cargas de cacao provenientes de la provincia de San Antonio Suchitepec a Bartolomé Gomes.

⁵⁹⁴ Bolsa de cuero que se utilizaba en el transporte de mulas que ya he referido en el capítulo 2.

villa, quién habría de pagarles 500 pesos de oro común por el monto del flete.⁵⁹⁵ En este contrato llama la atención la presencia de los mismos testigos que aparecen en el documento anterior, es decir don Diego Fer de Córdova y Phelipe de Gamboa, además de otro testigo, del que solo conocemos el nombre, Nicolás.

Tras un salto de cinco años, encontramos otro contrato, fechado en 1699, en el cual Juan Marín y Gerónimo Antonio, ambos ladinos, principales y naturales de Santo Domingo del Valle, se presentaron en mancomunidad, como dueños de recuas a la ciudad de Antequera, donde consintieron en el contrato y obligación de llevar también a Suchitepéquez 15 mulas aparejadas de lazo y reata, para tenerlas a disposición de Francisco González de Noriega, vecino de Santiago de Guatemala, y traer en ellas semillas de cacao. Este documento nos describe también que dicho envío estaría a cuenta y riesgo de Martín de Barquen, vecino de la ciudad de México.⁵⁹⁶ En total fueron dados 200 pesos de oro común como pago por el servicio y como medida de seguridad, los arrieros dejaron a dos fiadores: Juan y Pasqual Mathías, ambos dueños de recuas, indios principales del mismo pueblo que los arrieros, Santo Domingo del Valle.

San Antonio Suchitepéquez

Año	Producto (como aparece en los documentos)	Total enviado
1683	Cargas de cacao	130
1694	Cargas de cacao	28
1694	Cargas de cacao	25
1694	Cargas de cacao	60
1694	Cargas de cacao	70

Tabla 5.- Cargas de cacao movilizadas desde San Antonio Suchitepéquez.

⁵⁹⁵ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 28/09/1694, Libro 149, f. 402. Gerónimo de Mendosa, dueño de recuas se obliga a entregar la cantidad de 25 cargas de zurrónes de cacao procedentes de San Antonio Suchitepec, reino de Guatemala a Santos Terán, para el 8 de diciembre, por la cantidad de 25 pesos la carga de mula.

⁵⁹⁶ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 24/09/1699, Libro 152, ff. 550v, 552. Juan Mathias y Pascual Mathias, principales de Santo Domingo del Valle, se obligan a llevar unas mulas a San Antonio Suchitepec en Guatemala y regresarlas cargadas a Santiago Guatemala, cobrando 250 pesos de oro común por el flete.

Ahora bien, cabe aclarar que no podemos corroborar el tráfico de cacao de Guayaquil a través de la ruta costera guatemalteca, puesto que en ninguno de los documentos de que dispongo se refiere, y solo se menciona la procedencia de cacao traficado desde el Soconusco, Suchitepéquez y Guiotenango.⁵⁹⁷ Sin embargo, es muy probable que una revisión contrastada entre los archivos de México y Centroamérica nos permita localizar algunos ejemplos de este movimiento mercantil cacaotero, despejando así las actuales dudas.

Entre los meses de enero y marzo -hasta 1740-, docenas de recuas de mulas transportaban la semilla del cacao con rumbo a Veracruz, partiendo desde la ciudad de Santiago de los Caballeros de Guatemala, que funcionaba como centro de abastecimiento. En el camino los arrieros hacían escalas en Tehuantepec y Antequera, desde donde el producto se fletaba a la ciudad de México, Puebla o Veracruz; sin embargo estos intercambios se frenaron cuando Guatemala comenzó a privilegiar el cultivo y comercio del añil por sobre el cacao.

Desde 1754, una parte del cacao que se recogía en el Soconusco era remitido anualmente para el consumo de los reyes españoles, porque se decía que era el mejor que se cosechaba en las colonias hispanas, sobre todo por su dulzura, en comparación con las semillas cultivadas en otros lugares como Guayaquil. A principios del siglo XVIII, el pago medio del tributo en el Soconusco era aproximadamente del 40% del total de la producción de la región, con un precio fluctuante de entre 20 y 40 pesos por carga.⁵⁹⁸

Para comprender de mejor manera la interacción que la Nueva España tuvo con la Audiencia de Guatemala, vale reforzar la presentación con una breve introducción a otro espacio geográfico que propició las relaciones comerciales entre Nueva España y la Audiencia de Guatemala: la Alcaldía de Chiapas y el Soconusco.

Conocer parte de la historia de estos dos lugares es importante si consideramos que desde 1824 comenzaron a compartir su quehacer histórico con la joven república mexicana, a partir de su federación en dicho año. En esta alcaldía se ubicarían dos caminos que comunicarían varios pueblos del tránsito hacia Santiago, que se destacaron por su producción cañera y un breve

⁵⁹⁷ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, obligación por pesos, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 25/08/1683, Libro 142, f. 194. Obligación para llevar a la provincia de Guatemala 4,000 pesos y emplearlo en cacao. ⁵⁹⁷ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 24/09/1694, Libro 149, f. 393. Joseph Carzola, vecino de la villa de Tehuantepec se obliga a entregar la cantidad de veintiocho cargas de cacao provenientes de la provincia de San Antonio Suchitepec a Bartolomé Gomes.

⁵⁹⁸ Quiroz, Circulación y consumo de cacao en la ciudad de México en el siglo XVIII, p. 55.

impulso minero, cuyo dramático fin se reflejó en la desaparición de algunos pueblos de indios, azotados por epidemias, hambrunas y plagas.⁵⁹⁹

3.4 Los circuitos de comunicación de Chiapas

La ubicación geográfica de Chiapas ha originado que ésta haya podido mantener importantes relaciones con México desde la época prehispánica; aunque durante la etapa colonial formó parte de la Audiencia de Guatemala, a mediados del siglo XIX, tras una suerte de peripecias internas, este territorio pasó a ser parte de México al lograr su anexión en 1824.

Es bien sabido que el proceso histórico de Chiapas durante la época colonial fue particular, pues la riqueza natural de este espacio no fue apreciado por los conquistadores que en ella se asentaron, y la falta de minas de metales preciosos ocasionó un importante descontento entre ellos, que derivó en que su característica principal durante los siglos XVI y XVII fuera determinado por la marginación económica. Ante la carencia de metales para explotar, los conquistadores basaron su control y riquezas en las rentas que obtenían a través de los tributos y el trabajo forzado indígena, principalmente.⁶⁰⁰

Según Gudrum Lenkersdorf, en la historiografía de Chiapas es necesario delimitar la manera en la que se le hace referencia a ella; por ejemplo, se suele decir Chiapas cuando se está hablando en el sentido netamente geográfico, mientras se utiliza Chiapa, en singular, cuando se hace referencia a la entidad política colonial y Chiapan, para designar a la ciudad antigua de los chiapanecas, actualmente es Chiapa de Corzo.⁶⁰¹

El estado federativo de Chiapas, que hoy forma parte de los Estados Unidos Mexicanos, está asentado en su extremo noroccidental, sobre un macizo montañoso que se extiende desde el istmo de Tehuantepec hasta el de Panamá. En el espacio chiapaneco existe una gran cuenca conocida como la Depresión Central, por donde corre el río Grijalva y un gran número de afluentes. Hasta muy entrada la época colonial no pertenecieron a Chiapa la zona del Lacandón, ni Motozintla -que formaba parte de la alcaldía mayor de Totonicapan en Guatemala-, así como tampoco el Soconusco.⁶⁰²

⁵⁹⁹ Ruz, M. H. (1992). Copanaguastla en un espejo. Un pueblo tzeltal en el virreinato. México: Dirección General de Publicaciones del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Indigenista. p. 339.

⁶⁰⁰ Ortiz Vásquez, D. F. (2016). Una virgen Generala y un Cristo Preso en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas (1712-1869). Tesis de Licenciatura en Historia. San Cristóbal de Las Casas: Universidad Autónoma de Chiapas, Facultad de Ciencias Sociales, campus III. p. 11.

⁶⁰¹ Lenkersdorf, G. (1993). Génesis historia de Chiapas 1522-1532. El conflicto entre Portocarrero y Mazariegos. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas. p. 21.

⁶⁰² Gerhard, La frontera sureste de la Nueva España, pp. 115.

Después de la toma de Tenochtitlan, los españoles fundaron un puesto de avanzada en la desembocadura del río Coatzacoalcos, al cual nombraron Espíritu Santo, a partir de donde, entre 1522 y 1523, partieron destacamentos hacia el sur para dominar las tierras de Chiapas, el Soconusco en la costa y la región de los Altos.⁶⁰³

Del Soconusco se sabe que fue una entidad independiente de la Alcaldía de Chiapa, hasta que se integró a ella en 1787, dando lugar a la intendencia de ese mismo nombre. Se encuentra ubicado en la llanura costera del Pacífico y la vertiente sur de la Sierra Madre, y en ella han florecido las plantaciones cacaoteras y de frutas tropicales, así como las fincas de café desde el siglo XIX, y que al día de hoy es su principal producto de exportación. El Soconusco también sufrió la crisis demográfica causada tanto por las epidemias como por la explotación, y los cambios sociales y culturales originados a partir de la conquista, sumada a la excesiva carga tributaria de cacao, impuesta desde el siglo XVI.⁶⁰⁴

En la zona de la costa chiapaneca sobresalió como centro económico el pueblo de Tonalá, que se ubicó en el “El Despoblado”, cuya cabecera era Mapastepec. Gerhard menciona que la población de esta zona desapareció durante el siglo XVI, a causa de las epidemias principalmente, de manera que desde mediados del siglo XVII el lugar fue reocupado por negros y mulatos libres.⁶⁰⁵

En la zona del Soconusco se tiene conocimiento de que, desde el siglo XVI, los religiosos se involucraron activamente en el comercio del cacao, que se remitía hacia Oaxaca. Por ejemplo Edith Ortiz menciona el ejemplo de los sacos que el padre Díaz Rubio (siglo XVII) envió a Oaxaca, o el del cura de Huehuetán, Joseph de Meneces, que poseía ahí una hacienda cacaotera en el siglo XVIII.

Hacia 1738 el deán de la catedral de Ciudad Real mandó certificar a los curas beneficiarios de la provincia del Soconusco, solicitando que en el interrogatorio se determinara el número de haciendas y la producción que tenían. El resultado señaló el predominio de las haciendas cacaoteras, alrededor de las cuales vivían un nutrido grupo de mulatos, negros e indios dedicados a cultivar la almendra; asimismo, se observó que las principales haciendas cacaoteras se encontraban cerca del camino real que iba hacia Tehuantepec.⁶⁰⁶

⁶⁰³ Carpio, Chimalapas, una frontera móvil en el sur de México, p. 36.

⁶⁰⁴ Viqueira, J. P. (1995). Chiapas y sus regiones. En J. P. Viqueira y M. H. Ruz (Editores), Chiapas los rumbos de otra historia (pp. 19-40). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Universidad de Guadalajara. p. 21.

⁶⁰⁵ Carpio, Chimalapas, una frontera móvil en el sur de México, p. 43.

⁶⁰⁶ Ortiz, 122 zurroneos de cacao a Oaxaca, p. 282.

El arqueólogo Carlos Navarrete Cáceres nos relata, en *El sistema prehispánico de comunicaciones entre Chiapas y Tabasco*, que durante una temporada de investigaciones en la costa Chiapaneca, entre 1965 y 1968, por medio del análisis derivado del estudio de rutas antiguas de comercio y de entrevistas con informantes, pudo conocer la vigencia del uso que los pueblos hacían de “sistemas-eje”, es decir, de “rutas que no han variado desde la época prehispánica hasta nuestros días por estar enmarcadas dentro de pasos naturales, como lo son la Costa de Chiapas, el cauce medio y superior del Grijalva y los corredores a la costa del Golfo”.⁶⁰⁷

En específico, sobre la ruta que iba por la costa, así como los esteros y las lagunas, Navarrete transcribe un extracto de un informe inédito y anónimo, de finales del siglo XVIII, que dice lo siguiente:

“La Provincia de Soconusco que tiene quarenta leguas de largo de la costa del Sur, y de ancho seis, siete y diez por diversas partes, confina por el este con la Alcaldía Mayor de Suchitepeques, Guatemala, y por el oeste con la de Teguantepeque en la Intendencia de Oaxaca. Está dividida en dos Subdelegaciones, la de Tapachula y de Tonalá. Se puede llevar los frutos de esta Provincia por los esteros por una parte hasta la Alcaldía Mayor de Escuintla, que está cerca de Goatemala, y por otra hasta Teguantepeque”.⁶⁰⁸

Como hemos visto en apartados anteriores, esta fue la ruta desde donde se movilizó principalmente el cacao de la costa guatemalteca que llegaba a la Nueva España.

Desde 1786 hasta 1821, Chiapas funcionó como una entidad fiscal y administrativa, establecida jurídicamente bajo el nombre de *Intendencia de Ciudad Real*, que no retomó la división de la anterior Alcaldía Mayor (desde el siglo XVII y la primera mitad del XVIII). Estuvo dividida en tres partidos: Ciudad Real, Tuxtla y Soconusco, que a su vez, se subdividieron en las siguientes 12 subdelegaciones: Palenque, Tila, Ocosingo, Huistán, San Andrés, Chamula, Comitán, Tuxtla, Ixtacomitan, Simojovel, Tapachula y Tonalá.⁶⁰⁹

La ciudad más importante de la alcaldía de Chiapa fue Ciudad Real, hoy San Cristóbal de Las Casas, fundada por Diego de Mazariegos y nombrada de esta manera en 1536, por una cédula real. Prontamente esta ciudad se convirtió en la sede principal de la población española, además del eje central del gobierno español y del tráfico mercantil, que le permitió obtener una

⁶⁰⁷ Navarrete Cáceres, C. (1973). El sistema prehispánico de comunicaciones entre Chiapas y Tabasco (Informe preliminar). *Anales de Antropología*, 10, 33-92. p. 34.

⁶⁰⁸ Navarrete, El sistema prehispánico de comunicaciones, p. 43.

⁶⁰⁹ Toledo Tello, S. (2002). Fincas, poder y cultura en Simojovel, Chiapas. México: Programa de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Mesoamérica y el Sureste, UNAM, IEI, UNACH. p. 38.

importante derrama económica de los pueblos de indios circundantes, que llegaban a ella para vender los productos de sus tierras.⁶¹⁰

De la historia colonial temprana de Chiapas se sabe que hacia 1520, existía una población bastante numerosa, asentada principalmente cerca de los ríos y de los valles centrales. Durante el siglo XVI, es posible encontrar referencia de algunos pueblos como Chiapan, así como de los zoques, chiapanecas, tzotziles, tzeltales, zinacantecos y tojolabales. Ya para 1540, casi todas las áreas indígenas de importancia se encontraban subyugadas, a excepción de la de los choles y los lacandones en la selva, que formaban parte de un área conocida como el despoblado o el Desierto de la Soledad.⁶¹¹

Con la recuperación demográfica experimentada hacia 1670, sobre todo en la provincia de Los Llanos y los Zendaes, en Chiapas se actualizaron con mayor frecuencia los padrones de tributarios, que llevaron al aumento de los pagos que los indios daban a la Corona y a sus encomenderos. Entre 1670 y 1690 se ordenó que en Chiapas los indios debían pagar en dinero, y no en especie, el tributo. Con este nuevo método se cometieron una serie de actos de corrupción que agudizó el sistema de endeudamiento y ventas forzadas en los pueblos de indios, a través del fraude en los remates de productos, sobre todo, en épocas de carestía, en los cuales se involucraron alcaldes mayores, obispos, conventos religiosos y encomenderos. Al respecto, el historiador Juan P. Viqueira escribe que:

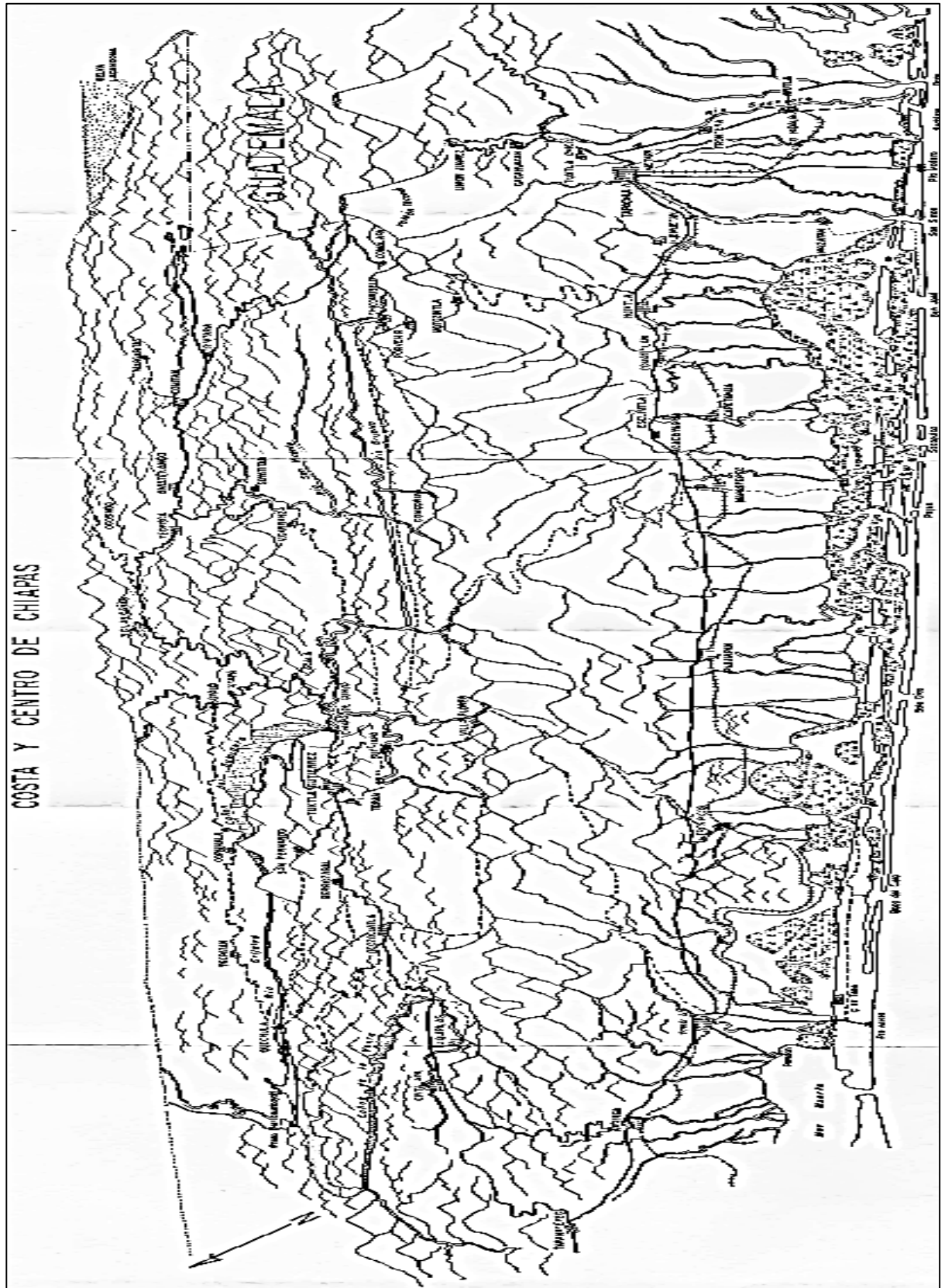
“Los pueblos del Priorato de Chiapa y de Los Llanos más cercanos a Ciudad Real –varios de los cuales tenían tierras irrigadas por el Grijalva, y abundante producción agrícola- y Simojovel pagaban sus tributos en especie, abasteciendo así a Ciudad Real y las haciendas de la Guardianía de Huitiupán del grano necesario. Luego se extendía un área intermedia que en años de buena cosecha, cuando nadie necesitaba maíz, pagaba en dinero, mientras que en tiempo de escasez lo hacía en especie. Finalmente los pueblos más distantes de la capital pagaban siempre sus tributos en dinero”.⁶¹²

⁶¹⁰ Ortiz, Una Virgen Generala y un Cristo Preso, pp. 9-11.

⁶¹¹ Véase Vos, J de. (1996). La paz del dios y del rey: la conquista de la Selva Lacandona 1525-1821. México: Secretaria de Educación y Cultura de Chiapas, Fondo de Cultura Económica; Vos, J. de. (1988). Viajes al desierto de la Soledad. Cuando la selva Lacandona aún era selva. México: Secretaria de Educación Pública; Gerhard, La frontera sureste de la Nueva España, p. 117.

⁶¹² Viqueira, J. P. (1995). Las causas de una rebelión india: Chiapas, 1712. En J. P. Viqueira y M. H. Ruz (Editores), Chiapas: Los rumbos de otra historia (pp. 103-143). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Universidad de Guadalajara. pp. 112-114.

Mapa 9.- Las rutas del centro y costa de Chiapas.⁶¹³



⁶¹³ Tomado de Navarrete, El sistema prehispánico de comunicaciones.

Según Severo Martínez Peláez, la dificultad para conseguir dinero para pagar los excesivos tributos y cobros, llevó a que los pueblos se internaran en otras regiones fuera de la alcaldía, creando importantes relaciones de compadrazgo, entre las que destacaron las tendidas con la zona de Tabasco.⁶¹⁴

La estabilidad de la alcaldía tuvo un importante quiebre en 1712, cuando estalló la llamada rebelión de los Zendales, de la cual ha quedado constancia en varios escritos coloniales como el de fray Francisco Ximénez, mientras en épocas recientes ha sido estudiado por diversos investigadores como Severo Martínez Peláez, Juan P. Viqueira y Jan de Vos. Muchos son los elementos que propiciaron la rebelión, si bien dos de los que más pesaron en la insatisfacción social que culminó con el levantamiento, fueron los graves problemas sociales, agudizados por las epidemias y las plagas agrícolas, sumados a los fraudes en los remates de productos.⁶¹⁵

Desde la alcaldía de Chiapas, dos caminos dominaron el intercambio comercial: un ramal que iba hacia al norte por Veracruz y Tabasco, pasando por Quechula (puerto fluvial desde donde los viajeros se embarcaban por el Río Grande hasta las llanuras de las costas del Golfo); el camino que pasaba por los valles de Jiquipilas, para bajar por la Sierra Madre de Chiapas, cayendo en las llanuras costeras del Pacífico, cerca del istmo de Tehuantepec, desde donde se podía uno encaminar para llegar a Tehuantepec y, una vez allí, llegar directamente a Antequera, la ciudad de México y el puerto de Veracruz. Ambos derroteros se bifurcaban en el actual departamento de Sololá, en Guatemala.⁶¹⁶ (Ver Mapa 4)

El establecimiento de los corredores de intercambio trajo como consecuencia la explotación de las tierras circundantes, en las cuales cobraron especial importancia las de la Depresión, pues ésta permitió a los españoles utilizar libremente la mano de obra de la población que allí se asentaba, una de las más numerosas de Chiapa, a la vez que también se beneficiaban de la interacción que las partes navegables que el río Grande les ofrecía, para transportar hombres y mercancías.

⁶¹⁴ Martínez Peláez, S. (1977). La sublevación de los Zendales. Chiapas: Publicación Cultural de la Universidad Autónoma de Chiapas. p. 44; Monroy Valverde, F. P. (2004). Tila, Santuario de un Cristo Negro en Chiapas. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas, Centro de Estudios Mayas. p. 12; Viqueira, Las causas de una rebelión india, p. 114.

⁶¹⁵ Para más información véase Viqueira, Las causas de una rebelión india: Chiapas 1712; Vos, J. de. (2011). La guerra de las dos vírgenes. La Rebelión de Los Zendales (Chiapas 1712) documentada, recordada, recreada. Mérida: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas; Martínez, La sublevación de los Zendales.

⁶¹⁶ Rubio, Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica, p. 72; Viqueira, Cronotopología de una región rebelde, p. 148.

Este corredor chiapaneca atravesaban el extremo noroccidental del valle del río Grande, dominando la ruta que iba de norte a sur sobre la costa del Pacífico, en los límites de Oaxaca y Chiapas, para después atravesar la Sierra Madre de Chiapas por el valle de Malpaso y desde allí seguir el curso del río la Venta. En este lugar se estableció Quechula, que fue durante mucho tiempo el puerto principal en el río Grande.

El camino real de Chiapa tuvo un punto nodal en Chiapa de indios, hoy Chiapa de Corzo, desde donde la vía terrestre se abría paso hasta la ciudad de Santiago, en Guatemala, a través de los Cuchumatanes; este derrotero también unía a Dos Bocas, en el actual estado de Tabasco.⁶¹⁷ Una tercera ruta era la que iba por el valle del río Grijalva, utilizando antiguos caminos prehispánicos, que solo eran transitables en la época seca, cuando los ríos bajaban el nivel de su cauce, derrotero muy frecuentado ya que enlazaba lugares como Copanaguastla, San Bartolomé de Los Llanos, Chiapa y Socoltenango.⁶¹⁸

Esta misma ruta es rememorada por Jan de Vos, cuando describe el itinerario que fray Pedro Lorenzo de la Nada siguió en su camino, de Guatemala hacia Ciudad Real de Chiapa:

“El viaje de Guatemala a Ciudad Real es largo y trabajoso. El camino real que separa las dos cabeceras pasa por el lago de Atitlán, se adentra en las montañas de El Quiché, escala los contrafuertes de Los Cuchumatanes, baja al valle del río Chiapa, cruza Los Llanos de Comitán y sube finalmente a Los Altos de Chiapa”.⁶¹⁹

Como la Villa Real se encontraba fuera de la ruta paralela al curso del río Grande, y de los centros más grandes de la Depresión Central y San Bartolomé de Los Llanos, los españoles dispusieron controles militares en los cacicazgos de Chiapa, Copanaguastla, Pinola y Comitán con el fin de dotar al derrotero de cierta seguridad para el tráfico de productos y el paso de funcionarios, religiosos y mercaderes.⁶²⁰

Dada la lejanía del camino principal de Ciudad Real, para los españoles fue necesario recurrir a otra vía, utilizada principalmente para abastecer y comunicar el nuevo asentamiento español en Los Altos. Esto fue posible a través del tránsito en los tramos que los zinacantecos

⁶¹⁷ Viqueira, J. P. (2009). Cuando no florecen las ciudades: la urbanización tardía e insuficiente de Chiapas. En C. Lira Vásquez y A. Rodríguez Kuri (Coordinadores), *Ciudades mexicanas del siglo XX. Siete estudios históricos* (pp. 59-178). México: El Colegio de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. p. 61-62.

⁶¹⁸ Gómez Vázquez, U. A. (2020). *Laudare, benedicere y praedicare. La experiencia de la Orden de Santo Domingo en la Provincia de Los Llanos. Tierras, trapiches y capellanías en el Priorato de Socoltenango, 1609-1706*. Tesis de Maestría en Ciencias Sociales y Humanísticas. San Cristóbal de Las Casas: Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica. p. 211.

⁶¹⁹ Vos, J. de. (2001). *Fray Pedro Lorenzo de la Nada. Misionero de Chiapas y Tabasco*. Chiapas: Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas. p. 30.

⁶²⁰ Gómez, *Laudare, benedicere y praedicare*, p. 210.

habían creado durante la época prehispánica, como una alternativa a las comunicaciones comerciales con Mesoamérica, con el fin de evitar el territorio chiapaneca. De hecho, esta ruta es la que muy probablemente habría utilizado Diego de Mazariegos (el fundador de la Ciudad Real), en el trayecto que recorrió de la Nueva España a Chiapas, partiendo de Huatulco rumbo a Suchitepec, para después descender al sur por las llanuras de Pacífico y desde allí cruzar por la Sierra Madre de Chiapas, Juan P. Viqueira, describe que probablemente “por el puerto de montaña de la Sepultura”, hasta llegar a Jiquipilas donde los zinacantecos lo acompañaron hacia otras rutas.⁶²¹

El viajero Tomas Cage escribió que antes de su paso por las tierras de Chiapa, en su camino a Guatemala, atravesó pueblos de relevancia en el sur de la Nueva España, como Antequera, Nexapa, Huatulco y Sapalita, hasta Tehuantepec y su puerto. Desde allí el camino se extendía por Guatemala, a lo largo de la costa del Mar del Sur, atravesando las provincias del Soconusco y Suchitepéquez.⁶²²

Según Esponda, los caminos de Chiapas mantuvieron desde la época colonial su fama de ser espacios peligrosos y difíciles de recorrer; incluso hasta nuestros días el sistema de comunicación terrestre se ha rezagado, a tal punto en que las vías modernas con las que cuenta actualmente se abrieron a principios del siglo XX.

Los caminos reales y de herraduras que ahí se establecieron mantuvieron siempre como referencia principal la Ciudad Real, a partir de la cual se tejieron los circuitos que comunicaron Guatemala, Tabasco, Veracruz, Oaxaca Campeche y por supuesto, la ciudad de México; aunque no debe olvidarse que también existieron ramales menores que servían principalmente para las comunicaciones locales.⁶²³

Los caminos que allanaron las tierras chiapanecas y la costa del Soconusco son relevantes en la medida en que funcionaron como el último espacio de interacción entre Nueva España y la Audiencia de Guatemala, situación que lo ponía en estrecha concordancia con la experimentada por Oaxaca. A través de estos dos espacios el tráfico comercial entre los dos virreinos fue posible, a pesar de las dificultades que la geografía pudiera ocasionar.

Esponda, describe que todavía a finales del siglo XX en Chiapas, los comerciantes de tierra caliente llegaban a San Cristóbal arreando sus mulas, en las cuales transportaban frutas

⁶²¹ Viqueira, J. P. (2006). Ires y venires de los caminos de Chiapas (Épocas prehispánica y colonial). En C. Cramausel (Editor), *Rutas de la Nueva España* (pp. 137-176). Michoacán: El Colegio de Michoacán. p. 147.

⁶²² Rubio, Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica, p. 186.

⁶²³ Esponda Jimeno, V. M. (2011). Arrieros y caminos de Chiapas. Primera mitad del siglo XX. En Rocío Ortiz Herrera y Carlos Uriel del Carpio Penagos (Coordinadores), *Seis ensayos sobre historia de Centroamérica* (pp. 141-157). Chiapas: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas. pp. 149-150.

tropicales, panela, maíz, frijol y café. También existían grupos llamados “burreritos”, que viajaban de Ácala, Chiapilla, San Lucas, Totolapa, Chenalhó, Pantelhó, Iztapa, Tenejapa, Cancuc, Chilón y Bachajón solo por mencionar algunos ejemplos, quiénes desde el camino viejo de Zacualpa entraban a San Cristóbal.⁶²⁴

Al menos en lo que se refiere a la historia de los arrieros en el siglo XX, se ha mantenido en la tradición oral el conocimiento de sitios preestablecidos en algunos parajes, donde los arrieros podían descansar y alimentarse; por ejemplo, en la ruta del Camino Real que conducía a Oaxaca, existía un paraje llamado *Tierra Colorada*, en el cual los burreritos hacían una escala para preparar los alimentos de los integrantes del patache.⁶²⁵

Como hemos podido dar cuenta, el camino real de Chiapa tuvo la singularidad de estar supeditado al control ejercido por un lugar que no se encontraba en su tránsito, la Ciudad Real; pero también del papel que algunas ciudades como Chiapa de Indios tuvieron en la integración de las redes de intercambio comercial al establecerse como centros de recepción desde donde diversos productos eran movilizados a donde mejor conviniera.

Como describimos al comienzo de este último apartado, desde la alcaldía de Chiapas, el camino que pasaba por los valles de Jiquipilas, bajando por la Sierra Madre de Chiapas y las costas del Pacífico, era la ruta que después se bifurcaba hacia istmo de Tehuantepec, desde donde se podía uno encaminar para llegar a Oaxaca o hacia las zonas cacaoteras de Suchitépéquez, hasta Santiago.⁶²⁶

En el primer camino, una vez que se llegaba a Tehuantepec, el derrotero llevaba al arriero hacia distintos puntos en el tránsito, tales como Nexapa o las villas Marquesanas y la misma Antequera. Siguiendo esta ruta, la recua de mulas podía internarse en el centro del virreinato novohispano con rumbo a la ciudad de México o Puebla, o bien dirigirse a Veracruz. Las transacciones que se realizaron en este espacio y que conocemos por medio de los documentos son pocas, lo mismo que la información procedente de los contratos entre mercaderes y arrieros.

Entre los escasos documentos está el referido contrato de los arrieros Nicolás Gallardo y Joseph Bonfil (fiador del primero), dueños de recuas y vecinos de la ciudad de Puebla de los Ángeles, contratados por Francisco Barela, en 1694, para llevar en el pueblo de Chiapa de Indios, 18 mulas aparejadas de lazo y reata, que debían poner a disposición del alférez Pedro Gutiérrez o, en su ausencia, a Juan Fernández de la Torre. Con éstas se buscaba sacar 10 cargas de frutos

⁶²⁴ Esponda, *Arrieros y caminos de Chiapas*, p. 143.

⁶²⁵ Patache era el nombre con que se conoce en Chiapas a una recua de mulas. Esponda, *Arrieros y caminos de Chiapas*, p. 146.

⁶²⁶ Viqueira, *Cronotopología de una región rebelde*, p. 148.

(no especifica cuáles), a cuenta del alférez Andrés Fernández de la Torre, vecino de la ciudad de México pues según describe el documento “le debían los de dicho pueblo”. Por realizar este trabajo, Francisco Balera ofreció pagar 19 pesos la carga de mula, renunciando los arrieros a las leyes del entrego y prueba, obligándose además al pago de daños en caso de ocurrir problemas durante el viaje, con su fiador, en mancomunidad y en especial con sus recuas, fletes, aparejos y demás pertenencias.⁶²⁷

Tenemos otro ejemplo sobre las relaciones comerciales entre la alcaldía, en específico del pueblo de Chiapa de Indios, con otros pueblos circundantes, en este caso con Tabasco. Del personaje principal no tenemos su nombre ya que el documento se encuentra en mal estado, sin embargo sí sabemos que era vecino de Chiapa de Indios y que se encontraba en la ciudad de Antequera realizando algunas diligencias.⁶²⁸

Lo poco que se desprende de este documento es que el vecino de Chiapa de Indios otorgó un poder general para que con él se le compraran, en la Provincia de Tabasco, dos fardos y cuatro paños, en el año de 1703. A pesar de que muchos datos relevantes de este documento no han podido ser rescatados, vale la pena retomarlo pues nos muestra las relaciones que los chiapanecos tejieron con el área tabasqueña.

Así mismo, encontramos un caso fechado en el año de 1699, donde se nos muestra otro aspecto en el mundo del transporte, uno que ya descrito en el capítulo dos, el cual tiene que ver con la presencia de indios y castas explotando los beneficios de la arriería y la ventaja que podía darles para el crecimiento social y económico. Como anteriormente habíamos referido, ser dueños de recuas podía convertirse en un sinónimo de alternativa para el desarrollo económico, en un entorno donde los españoles y criollos tenían más ventajas sobre el resto de la población.

Este documento es otro contrato notarial, en el cual tres arrieros, Mathías Pasqual, Matías Gerónimo Antemo y Juan Martín, dueños de recuas e “indios ladinos principales”, vecinos del pueblo de Santo Domingo del Valle, de la jurisdicción de Teposcolula, se comprometieron a

⁶²⁷ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 04/09/1694, Libro, 149, f. 340. Nicolás Gallardo y Joseph Bonfil, como su fiador, se obligan a entregar 10 cargas de los frutos que le deben la ciudad de Chiapa de Indios, a Francisco Barela de Figueroa por la cantidad de 19 pesos la carga de mula.

⁶²⁸ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, poder general, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 1703, Libro, 156, f. 142v. Vecino de Chiapa de Indios por que se compra a su poder 2 fardos y 4 paños a un vecino de la Provincia de Tabasco.

llevar siete cargas y media de géneros de Castilla enfardados con petate⁶²⁹ y encorados,⁶³⁰ los cuales estaban enumerado con un peso total de 520 arrobas y 20 libras.⁶³¹

Esta carga salió de Antequera con destino final en Chiapa de Indios, donde debía ser entregado al capitán Gabriel de Castro o, en su ausencia, a su hijo Francisco. El contrato especifica que solo se pagó a los arrieros una parte del monto total, el cual sería liquidado una vez que la mercancía hubiese sido entregada, siendo el precio total del viaje, 200 pesos de oro común. Para asegurar la mercancía del comerciante, los arrieros pusieron a disposición de las justicias la propiedad de sus recuas y todos los aditamentos de éstas.

A continuación presentaré un documento fechado en 1700, como último ejemplo, que nos deja ver tres puntos nodales del tránsito Oaxaca-Santiago, reforzando muy bien la descripción del camino real de la depresión central de Chiapas antes descrito.

Hacia 1700, Juan de los Reyes, dueño de recuas y vecino de Tehuantepec, recibió del capitán don Francisco Fernández de Varríos, vecino de Antequera, ocho tercios de géneros de Castilla, “abrigados y ya forrados con cuero, todos con la marca del margen”, los cuales “vinieron de la Veracruz y pesaron en bruto 59 arrobas y 9 libras.”⁶³² Este producto estaba destinado a la ciudad de Chiapa de Indios, donde debía llegar en un promedio de 29 días, para ser entregado a Joseph de Polanco, “de color pardo”, quién también viajaba con los arrieros. Sin embargo, después de haber llegado al punto final del viaje, el arriero se volvía a comprometer a reanudar la marcha para volver a movilizar el flete de pueblo en pueblo, hacia Santiago de Guatemala, en un promedio de 11 días más, donde serían entregados a don Leandro de la Cueba.

No tengo conocimiento sobre si la primera parada que debía hacer en Chiapa de Indios tenía que hacerse para dejar una parte de los artículos, pero es posible notar que la mercancía provenía de los almacenes de Veracruz y que una vez llegada a Tehuantepec, había sido resguardada hasta que el contrato con los arrieros se formalizó.

El último elemento que llama la atención en este documento es que menciona, además, que los artículos habían sido remitidos por don Diego Martín de Guelva, residente de la ciudad

⁶²⁹ Tipo de tapete o estera que se elabora con fibras de la planta del plátano.

⁶³⁰ Cubrir algo con cuero.

⁶³¹ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 08/10/1699, Libro, 152, f. 577v. Dueños de recuas y naturales de Tlacolula llevan géneros diversos a Chiapa de Indios, donde los entregaran a Gabriel Castro en 27 días y cobran 200 pesos de oro común.

⁶³² Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 22/01/1700, Libro 153, f. 55v. Juan de los Reyes, dueño de recuas se obliga a entregar a Joseph Polanco en la ciudad de Chiapas, 8 tercios de géneros de Castilla en 29 días a partir de la presente, el precio por carga de mula es de 22 pesos.

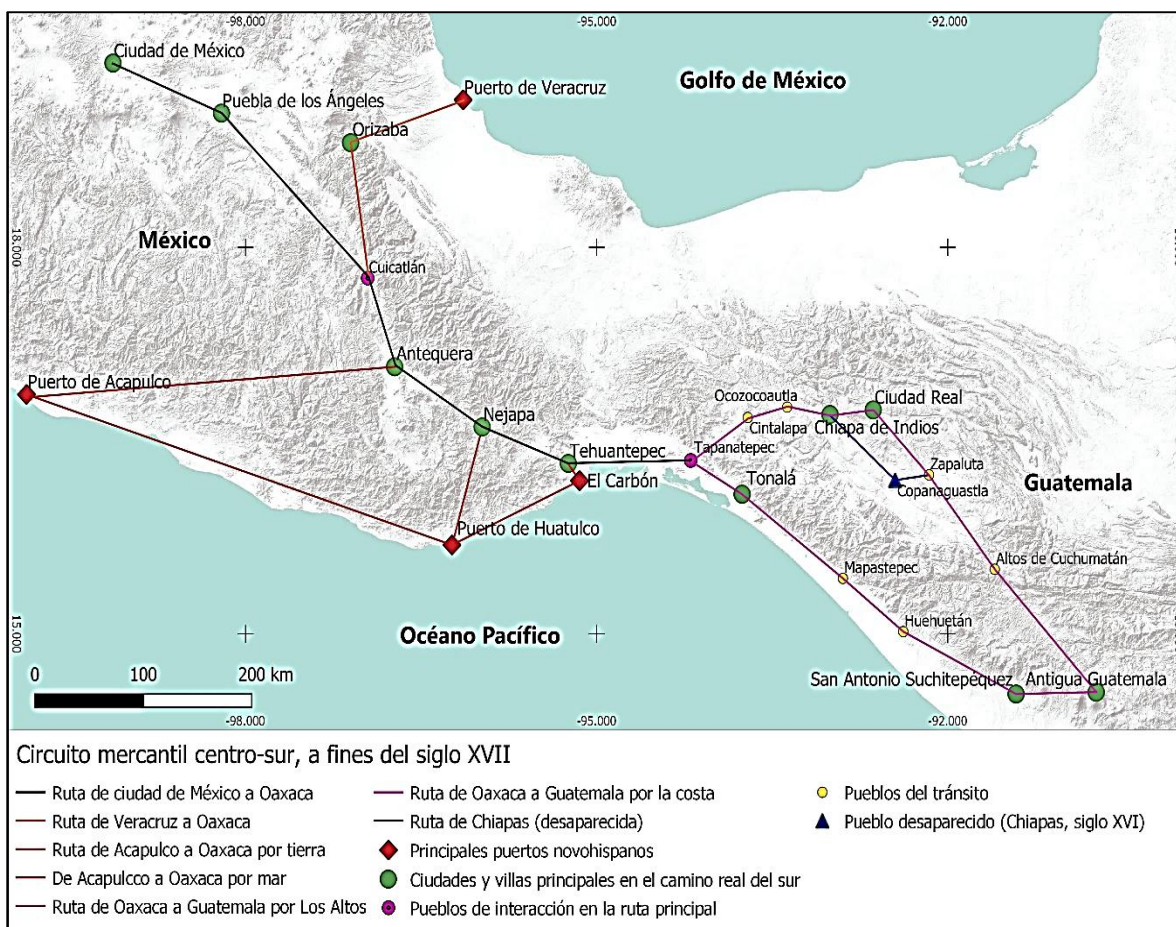
de México, para que don Leandro de la Cueva los tomara como “salarios”, mostrándonos implícitamente las redes de poder que entre ambos virreinos se crearon al observar la distancia que los separaba, la importancia de los productos que se enviaban (recordemos que los géneros de Castilla se utilizaban para acaparar el añil guatemalteco durante las ferias), y el papel de las castas como intermediarios y arrieros. Se sabe que por este flete el arriero habría recibido tanto el pago por el viaje a Chiapa de Indios, como el de Santiago de Guatemala, a razón de “veinte pesos la carga de dos tercios desde dicha ciudad de Chiapa a la de Guatemala”.⁶³³

Chiapa de Indios

Año	Producto (como aparece en los documentos)	Total enviado
1694	Cargas de frutos	10
1699	Cargas de géneros de Castilla	7 1/2
1700	Tercios de géneros de Castilla	8
1703	Fardos	2
	Paños	4

Tabla 6.- Productos transportados a Chiapa de Indios.

⁶³³ Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 22/01/1700, Libro 153, f. 56v.



Mapa 10.- Circuito mercantil entre Nueva España y Guatemala (fines del siglo XVII). Elaboración propia.

Aunque de manera sintética, he intentado presentar un panorama general del quehacer económico del siglo XVII entre la Nueva España y Guatemala. Aunque las características para lograr tal cometido podrían ser muy extensas, la decisión de acotarlas al tráfico de mercancías, a partir de los contratos de arrieros y comerciantes, fue la alternativa más viable para poder esbozar una introducción a un área de investigación que, se observa a simple vista, todavía tiene mucho que dar.

El siglo XVII ha sido considerado como un periodo de crisis, y si lo vemos desde la administración de negocios lícitos, esto sin duda es verdad; sin embargo, sería irrazonable dejar de lado la realidad del contrabando y la corrupción en la adquisición de bienes materiales y económicos.

Además, también resulta importante conocer los mecanismos que los diversos sectores de la sociedad en ambos virreinos tomaron para sortear el problema en que se vieron envueltos cuando la Corona dispuso órdenes intransigentes que beneficiaban solo a los comerciantes

peninsulares en 1631, así como en las sucesivas órdenes, que fueron minando poco a poco la economía de cada uno de los territorios hispanos en América.

La geografía y por consiguiente la naturaleza, jugaron un silencioso papel fundamental, en el tenso equilibrio de las economías, que se caían a pedazos a causa de los problemas internacionales y locales tales como las guerras, las disposiciones para la recolección de impuestos y tributos, las restricciones mercantiles, las crisis demográficas, las plagas y la corrupción.

A través de puertos, ferias, centros de producción especializados, espacios de acaparamiento y una red de caminos (muchos de ellos en mal estado), tanto la Nueva España como Guatemala retomaron las relaciones terrestres que les habían unido desde la época prehispánica. En este escenario, el camino real del sur fue la puerta desde la cual el tráfico terrestre diversificó y extendió las conexiones sociales y económicas de los diversos estamentos sociales que en ellas se desarrollaron.

Observamos la presencia de agentes económicos tanto de Santiago, Chiapas, Suchitepéquez, Tehuantepec, Antequera, Veracruz, México y Puebla; sin embargo dicha extensión de redes no habría sido posible sin los arrieros y sus mulas, pues fueron los encargados de allanar caminos y veredas, y de sortear incontables peligros para que los bienes que permitieron la movilización del flujo económico entre cada uno de los virreinos, pudieran llegar a sus destinos.

Así es como vemos que en un gran sistema la estructura más simple, la menos visible es el soporte medular donde se asienta el crecimiento económico. Aunque su estudio se torna difícil por la complejidad de su desarrollo y la ausencia de la documentación específica referente a dicho oficio, si seguimos el pequeño rastro que dejaron, es posible complementar un mapa histórico de concentraciones mercantiles, oligarquías e intermediarios.

Aunque ambicioso, en este último capítulo he tratado de establecer, a través de ejemplos, el tráfico mercantil y las relaciones creadas entre la Nueva España y Centroamérica. A la par de los arrieros, todavía nos falta mucho camino por recorrer, pues su análisis nos invita a diversificar las fuentes de archivo y bibliográficas, además de colocarnos en una perspectiva más amplia, que permita comprenderlos en conjuntos —o hatos—, a través de las carreras cortas y largas que recorrieron a través de los siglos coloniales.

CONCLUSIONES

A lo largo del trabajo he intentado establecer una línea a seguir a partir de los caminos, la introducción del ganado mular y, por ende, la consolidación del oficio de la arriería en Oaxaca, durante el siglo XVII. No sin acierto Clara Elena Suárez Argüello habría dicho en su libro *Camino real y carrera larga*, que el estudio de estos agentes del tráfico de bienes y servicios era difícil, por no haberse creado una documentación específica en torno al oficio.

Si bien es cierto que este tipo de estudios está íntimamente vinculado con la relación que el ejercicio del transporte tuvo con uno o varios productos, decidí iniciar la investigación desde la intrínseca relación de los caminos, es decir, su establecimiento y explotación, con los agentes que la recorrieron, además de la influencia que tuvieron sobre los nodos económicos que se encontraban en el tránsito del sur novohispano.

Lo que podría designarse como “camino real del sur”, en Oaxaca, se constituyó, en realidad, de varias rutas que fueron exploradas, optimizadas y explotadas a través del tiempo, desde la época prehispánica, donde hunde sus raíces históricas. Desde finales del Postclásico, esta ruta alcanzó una importante especialización, al optimizarse los tramos desde donde se fletaban los bienes y servicios que los pueblos mesoamericanos requerían, bajo el control de los mexicas y, en específico, de los pochtecas y sus tamemes, que se encargaron de establecer las condiciones de porteo de la época, sobre todo en lo concerniente a las rutas, los tiempos, los precios y los productos. En la historia antigua de México, este proceso de integración y adaptación fue posible por las alianzas y conquistas llevadas a cabo durante el siglo XV, entre distintos grupos étnicos. En el caso oaxaqueño, la integración se disputó entre los mexicas y los zapotecos, principalmente.

Como he dado cuenta en el primer capítulo, la vida útil de un camino puede ser efímera o durar cientos de años, cuya longevidad depende en gran medida de que la red de comunicación que teje permita la interacción constante entre dos o más lugares. A este largo o corto periodo de función, corresponde la influencia que ejercen los aspectos físicos, tales como la morfología del terreno donde pasa o la relación entre la vía principal y los tramos secundarios que conectan los pueblos y las regiones e, incluso, más allá de éstos. Además de todas estas características anteriores, también influye el esfuerzo que una sociedad pone tanto para su creación como para su mantenimiento, al considerarla como un recurso invaluable para su desarrollo.

El control que los mexicas ejercieron en la zona oaxaqueña, a través de la empresa de expansión, estuvo determinado en gran medida por el interés de controlar el estrecho que

comunicaba directamente con Chiapas y el Soconusco. Es por ello que, hacia finales del siglo XV, el imperio centró sus esfuerzos en conquistar al señorío que controlaba el istmo de Tehuantepec: los zapotecos Binnizá.

A pesar de que el Huey tlahtoani mexica Ahuízotl logró someterlos a través de una serie de campañas militares, no pasaron muchos años antes de que los zapotecos se rebelaran, ocasionando la inestabilidad hegemónica del imperio mexica, que fue subsanada con una alianza matrimonial, que permitió el establecimiento de relaciones pacíficas entre estos dos grupos y, más importante, el movimiento mercantil con Centroamérica.

Sin embargo, algunas décadas después, la estabilidad se rompió cuando la llegada de los españoles, y la consecuente caída de Tenochtitlan, llevaron a los zapotecos a establecer una nueva alianza, ahora con los españoles, a través de una comitiva. El encuentro entre ésta, enviada a México por el señor zapoteca Cosijopí, y Hernán Cortés, se constituye como uno de los eventos de mayor relevancia en el desarrollo histórico del sur, pues durante la conversación, Cortés se enteró de la existencia de un gran mar, además de tierras que se extendían más allá, en el sur.

El posterior desarrollo histórico, en la primera mitad del siglo XVI, es un tanto más rápido para el caso oaxaqueño, pues la alianza entre Cortés y el grupo zapoteca permitió la introducción y avance español en el sur, fomentando las relaciones de dominación y control que caracterizaría los primeros años coloniales de dicha zona. A partir del enclave pacificado que los españoles establecieron en algunas cabeceras de Oaxaca como Antequera y Tehuantepec, se continuaron las empresas de exploración y conquista hacia Centroamérica.

Un aspecto que me interesó destacar en esta tesis es que en muchos sentidos la conquista de México se trató de una empresa global que no solo buscó el sometimiento de la capital mexica, sino también estuvo encaminada a absorber los señoríos independientes que mantuvieron relaciones con este grupo étnico, beneficiándose de las comunicaciones tejidas a través del gran camino comercial, tanto en la vertiente del Golfo como en el Pacífico, particularmente en Oaxaca.

Los años inmediatos posteriores a la conquista, se caracterizaron por el uso que los españoles hicieron de elementos mesoamericanos para sentar las bases del posterior control colonial, sobre todo en lo que se refiere a las redes de comunicación, que fueron principalmente utilizadas en las empresas de exploración y la conquista del sur, pero también en la pervivencia de cuerpos políticos prehispánicos, que fueron rediseñados como “pueblos de indios” durante

el siglo XVI.⁶³⁴ Dos de estos cuerpos políticos o cabeceras regionales de Oaxaca que se mantuvieron vigentes durante toda la vida colonial, serían Antequera, en los valles centrales, y Tehuantepec, en el istmo, como ya se ha referido.

En Oaxaca, los hispanos mantuvieron vigentes dos rutas prehispánicas principales, como parte de la red de comunicación: la fluvial y de cabotaje, que integraba esteros, manglares y la costa del Pacífico; y la ruta terrestre, cuyos tramos allanaban la franja istmeña, uniendo el valle de Oaxaca, con el istmo de Tehuantepec. A través de la ruta terrestre se podía llegar a la ciudad y centro de México, y al sur, a Chiapas, el Soconusco y varias regiones de Guatemala.

El siglo XVI fue un tiempo de muchos cambios, los cuales se pueden resumir en dos grandes etapas: el de la primera mitad, caracterizada por la alianza entre españoles y zapotecos, las empresas de exploración, el establecimiento de relaciones de poder entre la elite indígena y los españoles, la introducción de la organización colonial a través de las reducciones y el desarrollo de empresas comerciales, sobre todo de la ganadería. La otra etapa fue la que corresponde a la segunda mitad del siglo, donde sobresale la lucha entre Cortés y la Primera Audiencia, con el fin de contrarrestar y aminorar el poderío que el conquistador había logrado adquirir en el Nuevo Mundo.

Ahora bien, el siglo XVII nos ha mostrado la continuación de los cambios económicos y políticos introducidos durante el siglo anterior, tiempo en el cual sobresale la oposición y competencia de circuitos comerciales interregionales, sobre todo a través del repartimiento de mercancías, donde participaban políticos, militares, alcaldes mayores y algunos miembros de la Real Audiencia de México. En este quehacer, la corrupción y sometimiento de los pueblos llevaron al hartazgo de los indígenas, quienes se rebelaron en 1660.

Cabe destacar que en este mismo siglo se desarrolló un circuito mercantil alterno, controlado por mestizos, negros y mulatos, cuya participación en el movimiento de mercancías fue apoyado por el alto y bajo clero y respaldado por las leyes de Indias.⁶³⁵ Sin embargo, este grupo comercial, conocido como *itinerantes*, no pudo sostenerse mucho tiempo pues los alcaldes mayores prohibieron su actividad, alegando que en estas transacciones se movilizaban géneros de Castilla a través del contrabando.⁶³⁶ Este es un tema que aún necesita una revisión exhaustiva

⁶³⁴ García Martínez, B. (2008). Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico. México: El Colegio de México. p. 18.

⁶³⁵ Manzo, C. (1992). Comercio y rebelión en el Obispado de Oaxaca. Tehuantepec y Nexapa, 1660-1661. En Héctor Díaz-Polanco (Coordinador), El fuego de la inobediencia. Autonomía y rebelión india en el Obispado de Oaxaca (pp. 103-132). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. p. 125.

⁶³⁶ Manzo, Comercio y rebelión en el Obispado de Oaxaca, pp. 110-113.

tanto en fuentes de archivo como historiográficas, pues es necesario saber si realmente dicho grupo de comerciantes desapareció, o bien, lograron adaptarse a las condiciones del momento.

Los caminos de Oaxaca nos han guiado por el complejo mundo de la comunicación, abastecimiento e intercambio en las tierras del sur, no solo durante la época mesoamericana sino también en la colonial, en torno a los cuales se gestaron complejos eventos históricos. Las redes de la comunicación unieron las estructuras regionales, sobre los cuales los conquistadores españoles construyeron -aunque personalmente prefiero decir que innovaron-, un modelo de estructura colonial, que fue perfeccionándose durante sus tres siglos de existencia.⁶³⁷

De esta manera, he tratado de esbozar algunas de las formas en la que los grupos que allí se asentaron se relacionaron, con el fin de explotar las ventajas que el espacio podía ofrecerles, formando una región económica que se sirvió de los beneficios del sistema de vías de comunicación, a partir de las cuales se desarrollaron lazos internos y externos, tanto con sus vecinos como con regiones distantes.

En el caso de Oaxaca, por ejemplo, el aprovechamiento de sus recursos naturales se observa en las transformaciones derivadas de la introducción de estancias de ganado mayor y menor, el comercio, la distribución y venta de productos agrícolas, la agricultura extensiva, la consolidación de las haciendas y el desarrollo del sistema de transporte, que se apoyó de la reutilización y establecimiento de rutas mercantiles pre y coloniales, solo por mencionar algunos ejemplos.

Ahora bien, en el caso del transporte, que es uno de los elementos que a este trabajo interesó destacar, su desarrollo estuvo determinado por los animales que los españoles introdujeron para el transporte en el Nuevo Mundo, tales como los caballos, los bueyes y las mulas. De éstos, fue el mular el que destacó como la mejor alternativa al transporte humano (tamemes), y a las carretas. Con estos animales híbridos se agilizaron y modificaron los tramos, las cantidades y volúmenes de productos transportados y los nodos económicos que se crearon en las tierras conquistadas, tanto para el abasto interno como para la integración económica con la metrópoli a partir del siglo XVI.

En torno al ganado mular, se desarrollaron tres actividades principales: la cría, la venta y el uso para el transporte. En la primera y la segunda actividad, tuvieron especial participación las haciendas, en donde se reproducían tanto mulas como machos, que luego eran vendidos en las ferias del virreinato, o a través de los repartimientos, en los que participaban intermediarios,

⁶³⁷ García, Las regiones de México, p. 18.

quienes vendían a la gente del común estos animales, por medio de pagos extendidos, o la adquisición sistemática de los bienes que producían en sus pueblos.

De manera gradual, el uso de las mulas fue extendiéndose en el virreinato, cuando algunas personas lograron ser dueños de un cierto número de éstas, que posteriormente utilizaron para el flete de mercancías, como parte de una actividad económica. Así es como se extendió, poco a poco, el oficio de la arriería.

Este oficio ya era ampliamente practicado en el Viejo Mundo, aunque su introducción en América se debió a los españoles, rápidamente fue asimilado tanto por indígenas como por las castas, sobre todo por los pardos y los mestizos. Gracias a la arriería, el crecimiento económico tanto del virreinato de la Nueva España como de todas las colonias hispanas en América, durante el siglo XVI, fue posible.

Como parte de su oficio, los arrieros establecieron jerarquías para sus trabajadores y para los animales, dado que la estandarización era determinante para el feliz término de las empresas de fletes. Por ejemplo, entre la jerarquización humana, se encontraba, en la cima, a los dueños de los hatos quienes no siempre los dirigían, como hemos podido ver en el capítulo dos, de manera que la responsabilidad recaía en el mayordomo, segundo en la línea del compromiso. El mayordomo fue la figura principal dentro del mundo de los arrieros, pues era el encargado de revisar, mantener y ordenar el quehacer de los trabajadores y los animales durante todo el viaje, además se encargaba de realizar las diligencias necesarias con las autoridades, del tránsito y de los pagos por alcabalas y los peajes. Sobre esta persona recaía la responsabilidad de entregar la mercancía fletada, en la cantidad exacta en que se había acordado en los contratos notariales.

Después del mayordomo venían los cargadores, los sabaneros, los hatajadores y, por último, los aprendices, cada uno de los cuales tenían obligaciones específicas, consistentes en el mantenimiento y cuidado de los animales durante el viaje, evitar accidentes o la muerte de éstos, lo cual significaba una gran pérdida para el hato.

Socialmente, los arrieros despertaron el interés de los pueblos por mucho tiempo, pues la novedad de la itinerancia que la arriería suponía les hacía ser el centro de atención en cada lugar por donde pasaban. Entre los relatos de muchos viajeros, los arrieros muchas veces son percibidos como personas de carácter fuerte, endurecidos por la experiencia de su trabajo dado que a través de los innumerables viajes realizados, corrían diferentes peligros.

Ser arriero se constituía en una alternativa para el desarrollo económico que una persona podía tener en su vida. Durante la época colonial esta alternativa se fundamentaba en que los arrieros no estaban sujetos a tributos y contribuciones, por no pertenecer a un pueblo en

específico. Es por ello que, en gran medida, este oficio fue ejercido por indios, mestizos, pardos y otras castas. El nutrido número de personas de piel oscura en este oficio originó que con el tiempo se le considerara como “vil” o “infame”, en la medida en que se le categorizaba a partir de sus trabajadores, y de conceptos como la llamada limpieza de sangre y su situación jurídica respectiva, sobre todo, en relación a la ascendencia legítima o ilegítima de una persona.

Como ya he referido, gran parte de los documentos de que dispongo describen que entre los arrieros que fletaron productos de Oaxaca a Guatemala, una gran mayoría fueron pardos o mulatos, así como que muchos de estos arrieros no eran simples trabajadores, sino más bien los dueños de las recuas, es decir, los encargados personalmente de traficar las mercancías.

El quehacer dentro del oficio también estuvo determinado por las relaciones de trabajo que establecieron, sobre todo a través de los grupos de mancomunidad, constituidos como la mejor alternativa para emprender un negocio dirigido al transporte de mercancías, sin tener que descapitalizarse, pues tan solo adquirir los animales ya suponía una fuerte inversión por los altos costos que tuvieron, los cuales, dicho sea de paso, no se redujeron a través del tiempo, sino que se mantuvieron en una relativa estabilidad, pero siempre a la alza. De esta manera, cada persona que tuviera interés por formar parte del grupo de mancomún, solía ofrecer un bien que beneficiara el crecimiento del mismo, destacando los animales y el dinero líquido.

Como en cualquier oficio, el de la arriería no estuvo exento de los problemas en torno a la falta de responsabilidad en las actividades realizadas, ante lo cual las justicias de los pueblos funcionaron como las encargadas de controlar, investigar y resolver los problemas que pudieran suscitarse en torno a este oficio y su actividad, pues de otra manera la desconfianza entre los grupos que la explotaban, es decir, los comerciantes y mercaderes, se haría patente, generando la paralización del comercio, algo que al gobierno colonial no le convenía.

Como pudo verse en los dos ejemplos por incumplimientos presentados (el de Blas Ortiz, por la falta de pago en la compra de mulas, y el Juan de la Cruz, por haber dejado parte de la carga de añil que se supone debía de fletar), es posible conocer la manera en que las justicias tomaron cartas en el asunto rápidamente, tratando de solucionar los problemas. En el último ejemplo, el de Juan de la Cruz, encontramos, además, una perspectiva más general en torno al quehacer de las justicias, pues no importando la lejanía, el seguimiento de una demanda podía rebasar incluso los ámbitos de un virreinato.

En este caso de Juan de la Cruz, fue posible observar como desde la Audiencia de Guatemala, y en específico de Santiago, el litigio comenzó, continuando en Tehuantepec, donde las justicias detuvieron al arriero para, posteriormente, trasladarlo a la ciudad de Antequera,

donde debía dejar parte de la carga que transportaba, y responder por la demanda, frente a las autoridades correspondientes.

El análisis de los documentos presentados en esta tesis muestran parte del quehacer de los arrieros como traficantes de mercancías, pero también la manera en la cual el oficio se desarrolló en la práctica, a través de los elementos de su transporte, pagos, cargas y lugares claves, donde los arrieros podían descansar del trajín de los largos viajes, entre Guatemala y Oaxaca. Así por ejemplo, tenemos ejemplo de ello en los descritos en el proceso contra Juan de la Cruz, donde se menciona el pueblo de Chipilapa, como una “zona de descanso”, y de Tehuantepec, la última villa fronteriza de la Nueva España con la Audiencia de Guatemala.

El contenido de los documentos también nos permite apreciar la red de “amistades” que los comerciantes tejieron, con el fin de proteger su capital invertido, destacando la participación de los representantes legales, que se encargaron de seguir las diligencias de comerciantes guatemaltecos en las tierras oaxaqueñas, para satisfacción de todos los implicados en dicho quehacer. Esto me lleva a plantear que es necesario analizar las redes de compadrazgo y matrimoniales, que permitieron dichas amistades, algo sobre lo cual, al parecer, no se ha trabajado en la región oaxaqueña durante el siglo XVII, pero del que si hay algunas investigaciones durante el siglo siguiente, el XVIII.⁶³⁸

A través de los documentos encontrados he intentado destacar la participación de las autoridades españolas (capitanes, alguaciles y alcaldes mayores, entre otros), como mercaderes o intermediarios de comerciantes guatemaltecos, cosa no analizada en este trabajo pues no dispongo de la documentación necesaria, además de que necesitaría un mayor espacio que el que este trabajo ofrece, sin embargo, me interesa destacar este tema pendiente, pues las redes de influencias que se observan se extendieron e integraron desde Antequera, Tehuantepec y Santiago.

Como ya lo he anotado, con la obtención de nuevos datos y tal vez con un enfoque de redes, sería posible recrear el grupo mencionado líneas arriba, es decir, aquellos que integraban la oligarquía comercial en Oaxaca durante el siglo XVII, para poder conocer su injerencia en otras áreas como el abastecimiento o producción de bienes y servicios, y hasta en la política.

⁶³⁸ Como por ejemplo el de Laura Machuca en (2005). *Como la sal en el agua: la decadencia del cacicazgo de Tehuantepec (siglos XVI-XVIII)*. En Margarita Menegus Bornemann y Rodolfo Aguirre Salvador (Coordinadores), *El cacicazgo en Nueva España y Filipinas* (pp. 165-201). México: Centro de Estudios sobre la Universidad, Universidad Nacional Autónoma de México, Plaza y Valdés.

Además, analizar el quehacer económico de Oaxaca desde una perspectiva más amplia, también podría llegar a responder las dudas que quedan en torno a la brecha que se observa en el área del comercio entre la sociedad indígena, españoles y criollos.

Sobre todo en el caso de los indígenas, llama mi atención el hecho de que no aparezcan en los documentos como comerciantes, sino solamente como dueños de recuas, siendo los españoles quienes mantuvieron la hegemonía del intercambio comercial y la participación en el seguimiento de las disputas legales que se efectuaban en torno a los fletes, cuando se incurría en algún delito.

Ahora bien, durante el seguimiento de la presente investigación tuve interés en destacar las crisis acaecidas en la colonia novohispana durante el siglo XVII, como por ejemplo la demográfica, que fue el resultado de las diversas epidemias que la azotaron; el económico, derivado de las restricciones marítimas que la Corona impuso al tráfico marítimo en el Pacífico, con la cédula real de 1631; el del escenario internacional, con los problemas bélicos ocasionados por la Guerra de los Treinta Años, y el de la piratería y el contrabando, que afectaron las transacciones a través del mar.

La restricción de 1631 sobre el comercio marítimo, supuso un duro golpe para el crecimiento económico de la Nueva España, que se tradujo en el freno del crecimiento de nuevas zonas económicas, que quedaron supeditadas al comercio regional, cuando pudieron ajustarse a los cambios, o a la desaparición cuando no pudieron hacerlo. En este sentido, otra de las consecuencias que la restricción trajo consigo fue el reavivamiento mercantil de algunas cabeceras que, poco a poco, habían perdido influencia, conforme el comercio terrestre había perdido importancia frente al marítimo.

Otro beneficio que trajo la restricción fue aprovechado por los arrieros, que se hicieron del control terrestre de las comunicaciones, abriendo nuevas rutas y reconociendo el terreno y los tiempos de fletamento. Este grupo fue la pieza clave del auge que ciertos productos tuvieron en un siglo considerado como crítico. Los intercambios que los arrieros realizaron, permitieron integrar toda una estructura de redes, que abarcó el centro de México, Puebla, los puertos de Veracruz y Acapulco, Oaxaca y todos sus centros regionales, ubicados en el tránsito del camino comercial, así como la alcaldía de Chiapas, Soconusco, Suchitupéquez y Santiago, en la Audiencia de Guatemala.

Durante el siglo XVII, en las Carreras de Indias y del Pacífico, en Veracruz y Acapulco respectivamente, se desarrolló el comercio de ciertos productos que adquirieron relevancia a nivel internacional tales como el cacao, los colorantes (especialmente la grana y el añil), y los

géneros de Castilla y de la Nao de China. En especial, en lo que refiere a éstos, el intercambio, compra y venta de los mismos, estuvo dirigido al suministro del virreinato de la Nueva España, pero también a Centroamérica y Perú.

En esta investigación decidí delimitar el análisis del quehacer mercantil entre Oaxaca y Guatemala durante el siglo XVII, partiendo de cuatro productos: el cacao, el añil y los géneros de Castilla y de China. Con esta selección no pretendí minimizar el potencial que otros productos traficados tuvieron en el camino real de Oaxaca durante este siglo, sino, más bien, restringir el alcance que el análisis de cada uno de éstos en esta vía pudo llegar a ejercer en la economía local y en los virreinos, lo que sin duda requeriría una descripción más pormenorizada, que rebasaría los alcances de esta investigación.

En Guatemala, este intercambio comercial originó el nacimiento y posterior consolidación de oligarquías que acapararon la venta y distribución de los productos de mayor demanda, como el cacao y el añil. Al conocer el devenir histórico de la Audiencia de Guatemala en este terreno, podemos comprender la injerencia que tuvo la oligarquía de Santiago en el desarrollo económico de otras regiones centroamericanas, siempre buscando que no rebasara la hegemonía del centro rector.

Tan solo en los casos de las producciones de añil y cacao se observa toda una red de acaparamiento que la oligarquía de Santiago desarrolló, para lo cual los comerciantes guatemaltecos del centro se valieron del repartimiento de los géneros de Castilla y China, para monopolizar el tinte y la semilla en la Audiencia, que después se transportaba en caravanas de mulas al puerto de Nueva Veracruz, en Nueva España, a través el camino real de Oaxaca, para ser embarcado en la Carrera de Indias.

Para el caso concreto del intercambio realizado entre Oaxaca y Guatemala, no solo fue necesario describir los productos movilizados sino también los lugares que funcionaron como puntos clave del tránsito, sobre todo ilustrándolo con el caso concreto de las relaciones en torno al tráfico entre la Alcaldía de Chiapa, Tehuantepec y Antequera.

A través de una descripción sobre los caminos que comunicaron Santiago-Chiapas-Tehuantepec, di cuenta de dos rutas desde las cuales se movilizaron los productos, y obviamente los arrieros, uno de los cuales iba por los Cuchumatanes, pasando por la Depresión Central de Chiapa y otro que bordeaba la costa del Soconusco. De ambas rutas presenté algunos casos que muestran el predominio de ambos derroteros durante el siglo XVII, destacando el papel que desempeñó Tehuantepec como espacio de conexión para el transporte de productos relevantes en el comercio de ultramar, provenientes de la Audiencia de Guatemala y cuyo destino eran

distintos puntos del virreinato novohispano, como los grandes almacenes de la ciudad de México y de Veracruz.

A través de puertos, ferias, centros de producción especializados, espacios de acaparamiento, oligarquías de poder y una red de derroteros (muchos en mal estado), el camino real del sur de Oaxaca fue la vía desde la cual el tráfico terrestre extendió, no solo las redes sociales de los diversos estamentos sociales que en ellas se desarrollaron, sino también las económicas que permitieron el crecimiento de la Nueva España y la Audiencia de Guatemala.

Tal extensión de redes no habría sido posible sin los arrieros y sus mulas, encargados de allanar caminos y veredas, y de sortear incontables peligros, para que los recursos que permitieron la movilización del flujo económico entre cada uno de los virreinos, pudieran llegar a sus destinos.

Vemos así que en un gran sistema económico, la estructura más simple, la menos visible desde las fuentes coloniales, se convierte en un soporte medular. Aunque el estudio de la arriería se torna difícil, por la complejidad de su desarrollo y la ausencia de la documentación específica necesaria, si seguimos como lo hemos hecho, las pequeñas huellas que han dejado, es posible complementar un mapa histórico de concentraciones mercantiles, oligarquías e intermediarios.

El conocimiento de la historia y el desarrollo de estos trotamundos (humanos y animales), nos dejan muchas interrogantes, que probablemente solo podrán ser contestadas con el hallazgo y análisis de más datos, procedentes de diferentes archivos.

BIBLIOGRAFÍA

- Acuña, R. (Editor). (1984). Relaciones geográficas del siglo XVI. Antequera. Tomo 2. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas.
- Aguilar-Robledo, M. (1998). Ganadería, tenencia de la tierra e impacto ambiental en una región fronteriza de la Nueva España: la jurisdicción de la villa de Santiago de los Valles de Oxitipia, 1527-1921. *Estudios Geográficos*, 59 (230), 5-34.
- Álvarez Nogales, C. (2003). Instituciones y desarrollo económico: la Casa de la Contratación y la carrera de Indias (1503-1790). Madrid: Universidad Carlos III de Madrid, Departamento de Historia Económica e Instituciones, Documentos de Trabajo 03-02, 1-30.
- Anaya-Pérez, M. A. & Bautista- Zane, R. (2008). El nopal forrajero en México: del siglo XVI al siglo XX. *Agricultura, sociedad y desarrollo*, 5(2), 167-183.
- Arcila Farías, E. (1974). Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España. Tomo 1. Ideas económicas, comercio y régimen de comercio libre. México: SEP/SETENTAS.
- Arciniegas, G. (1995). Introducción. Caminos reales: caminos del mar, caminos en tierra. En Pilar Moreno de Ángel y Jorge Orlando Melo González (Directores del Proyecto), Mariano Usenche Losana (Editor Académico), *Caminos reales de Colombia* (pp. 19-34). Colombia: Fondo FEN-Colombia.
- Arregui Zamorano, P. (1985). La Audiencia de México según los Visitadores. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Arriola Díaz Viruell, L. A. (2013). El “cultivo de la grana” en el sur de México, 1752-1856. *Baetica. Estudios de arte, geografía e historia*, 35, 253-270.
- Arriola Díaz Viruell, L. A. (2019). Bajo el crepúsculo de los insectos. Clima, plagas y trastornos sociales en el reino de Guatemala (1768-1805). Zamora: El Colegio de Michoacán, USAC-Tricentenario, Universidad Nacional Autónoma de Honduras.
- Assadourian, C. S. (1989). La despoblación indígena en Perú y Nueva España durante el siglo XVI y la formación de la economía colonial. *Historia Mexicana*, 38(3), 419-454.
- Barros van Höwell tot Westerflieper, A. (2007). Cien años de guerras mixtas: territorialidades prehispánicas, expansión burocrática y zapotecización en el Istmo de Tehuantepec durante el siglo XVI, *Historia Mexicana*, 57(2), 325-403.
- Bartra, R. (1992). El salvaje en el espejo. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Ediciones Era, S.A de C.V.

- Bassols Batalla, Á. (1990). La teoría. El conocimiento de las regiones. En Javier Delgadillo Macías y Felipe Torres Torres (Coordinadores), 30 años de investigación económica regional en México. El pensamiento y la obra del geógrafo Ángel Bassols Batalla (pp. 37-118). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas.
- Berthe, J. (1958). Las minas de oro del marqués del Valle en Tehuantepec, 1540-1547. *Historia Mexicana*, 8(1), 122-131.
- Bonialian, M. (2012). El Pacífico hispanoamericano: política y comercio en el imperio español (1680-1784), la centralidad de lo marginal. México: El Colegio de México, Colegio Internacional de Graduados entre Espacios.
- Bonialian, M. (2012). Las aguas olvidadas de la mar del sur. Comerciantes novohispanos y sus reexportaciones de mercaderías extranjeras hacia el Perú (1680-1740). *Historia Mexicana*, 61(3), 995-1047.
- Bonialian, M. (2017). Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico. En Jaime Olveda (Coordinador), *Relaciones Intercoloniales. Nueva España y Filipinas* (pp. 127-146). Jalisco: El Colegio de Jalisco, A.C.
- Bonialian, M. (2017). La seda china en Nueva España a principios del siglo XVII. Una mirada imperial en el Memorial de Horacio Levanto. *Revista de Historia Economía, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 35(1), 147-171.
- Borah, W. (1971). Hernán Cortés y sus intereses marítimos en el Pacífico, el Perú y la Baja California. *Estudios de Historia Novohispana*, 4(04), 1-18.
- Borah, W. (1975). El siglo de la depresión en Nueva España. México: SEP/SETENTAS.
- Borah, W. (2002). El gobernador novohispano (alcalde mayor/corregidor): consecución del puesto y aspectos económicos. En Woodrow Borah (Coordinador), *El gobierno provincial en la Nueva España, 1570-1787* (pp. 39-54). México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Botero Páez, S. (2006). Elementos para leer un palimpsesto: indígenas, caminos, piedras, mulas y caballos en Colombia. *Boletín de Antropología*, 20 (37), 265-287.
- Böttcher, N. & Hausberger, B. & Hering Torres, M. S. (2011). Introducción: Sangre, mestizaje y nobleza. En Nikolaus Böttcher, Bernd Hausberger y Max S. Hering Torres (coordinadores), *El peso de la sangre. Limpios, mestizos y nobles en el mundo hispánico* (pp. 9-28). México: El Colegio de México.
- Brading, D. (1972). Grupos étnicos; clases y estructura ocupacional en Guanajuato. *Historia Mexicana*, 21(3), 460-481.

- Braudel, F. (1987). *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*, traducción Mario Monteforte Toledo, Wenceslao Roces y Vicente Simón, Tomo 1. México: Fondo de Cultura Económica.
- Burgoa, F. de. (1934). *Geográfica descripción de la parte septentrional, del polo ártico de la América y nueva iglesia de las Indias Occidentales, y sitio astronómico de esta Provincia de Predicadores de Antequera, Valle de Oaxaca*. Edición facsímil, 2º volumen. México: Talleres Gráficos de la Nación, Publicaciones del Archivo General de la Nación. p. 377.
- Calderón Quijano, J. A. (1971). *Nueva cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz*. *Estudios de Historia Novohispana*, 4(04), 1-101.
- Calderón Quijano, J. A. (1984). *Fortificaciones en Nueva España*. Madrid: Gobierno del Estado de Veracruz, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.
- Cano López, I. E. (2005). *La arriería y el transporte de mercancías en la ruta de México a Veracruz. Primera mitad del siglo XIX*. Tesina Licenciatura en Historia. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Carpio Penagos, C. U. del. (2011). *Chimalapas, una frontera móvil en el sur de México*. En Rocío Ortiz Herrera y Carlos U. del Carpio Penagos (Coordinadores), *Seis ensayos sobre historia de Centroamérica* (pp. 33-64). Chiapas: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.
- Carrasco, P. (1996). *Estructura político-territorial del Imperio Tenochca. La Triple Alianza de Tenochtitlan, Tetzaco y Tlacopan*. México: El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas/CFE
- Carrera Stampa, M. (1953). *Las ferias novohispanas*. *Historia Mexicana*, 2(3), 319-342.
- Carrillo Acosta, R. & Castillo Ruiz, I. (2017). *Transformación de las fortificaciones en el norte del camino real de Terra Adentro en México: el caso del presidio de El Pasaje*. *Devenir*, 4(8), 97-122.
- Casado Alonso, H. (2012). *El comercio de Nueva España con Castilla en la época de Felipe II: redes comerciales y seguros marítimos*. *Historia Mexicana*, 61(3), 935-993.
- Castañeda de la Paz, M. (2017). *Huitzilíhuítl*, *Arqueología Mexicana*, 143, 16-17.
- Castellón Osegueda, J. R. (2016). *De la hacienda a los puertos. Los caminos en los primeros años de la República del Salvador. Siglo XVIII*. *Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*, 7, II época, 113-142.
- Castillejos Fuentes, L. (2006). *El Espinal. Génesis, historia y tradición*. Oaxaca: Impresos Cervantes.

- Chambouleyron, R. (2014). "Como se hace en Indias de Castilla". El cacao entre la Amazonia portuguesa y las Indias de Castilla (siglos XVII y XVIII)". *Revista Complutense de Historia de América*, 40, 23-43.
- Chaunu, P. (1960). Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII. *Historia Mexicana*, 9(4), 521-557.
- Chevalier, F. (1976). La formación de los latifundios en México. Tierra y sociedad en los siglos XVI y XVII. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ciudad Real, A. de. (1967). Oaxaca en 1568. Descripción tomada de la Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que le sucedieron al padre fray Alonso de Ponce en las provincias de la Nueva España. Edición, prólogo y notas de Andrés Henestrosa. México: Bibliófilos Oaxaqueños.
- Ciudad Real, A. de. (1993). Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España. Edición, estudio, apéndices, glosarios, mapas e índices por Josefina García Quintana y Víctor M. Castillo Farreras. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Códices Indígenas de algunos pueblos del Marquesado del Valle de Oaxaca (1983). México: Archivo General de la Nación, Editorial Innovación, S.A.
- Collado Villalta, P. (1983). El Consulado de Sevilla: por un mayor protagonismo en la Carrera de Indias, 1591-1608). En Bibiano Torres Ramírez, José J. Hernández Palomo (Coordinadores), *Andalucía y América en el siglo XVI: actas de las II Jornadas de Andalucía y América* (pp. 275-305), Vol. 1. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla.
- Conti, V. & Sica, G. (2011). Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino. *Nuevos Mundos, Mundos Nuevos. Revista electrónica*. ISSN 1626-0252. pp. 20-37.
- Contreras Sánchez, A. (1987). El palo de tinte, motivo de conflicto entre dos naciones, 1670-1802. *Historia Mexicana*, 37(1), 49-79.
- Cortés, H. (2018). *Cartas de relación*. México: Editorial Porrúa.
- Cruz, V. de la. (1981). *Las guerras entre Aztecas y Zapotecas*. Oaxaca: Publicaciones del Honorable Ayuntamiento Popular de Juchitán.
- Cruz, V. de la. (1983). Rebeliones indígenas en el Istmo de Tehuantepec, *Cuadernos Políticos*, 38, 55-71.
- Cruz, V. de la. (2007). El pensamiento de los Binnigula'sa: Cosmovisión, religión y calendario con especial referencia a los Binnizá. México: CIESAS, CONACULTA, INAH, Casa Juan Pablo Centro Cultural, IEEPO.

- Curiel, G. (2016). De cajones, fardos y fardillos. Reflexiones en torno a las cargazonas de mercaderías que arribaron desde el Oriente a la Nueva España. En Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (Coordinadoras), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, (pp. 191-216). México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Díaz del Castillo, B. (1976). *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, Introducción y notas de Joaquín Ramírez Cabañas, undécima edición. México: Editorial Porrúa, S.A.
- Díaz-Polanco, H. (1992). Autonomía y cuestión territorial. *Estudios Sociológicos, Etnicidad y sus representaciones: Problemas Teórico-Methodológicos*, 10(28), 77-101.
- Díaz-Polanco, H. & Sánchez, C. (1993). El vigor de la espada restauradora. La representación de las rebeliones indias en Oaxaca (1660-1661). En Héctor Díaz-Polanco (Editor), *El fuego de la inobediencia. Autonomía y rebelión india en el Obispado de Oaxaca* (pp. 53-76). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Díaz-Polanco, H. & Burguete, A. (1993). Sociedad colonial y rebelión indígena en el Obispado de Oaxaca. En Héctor Díaz-Polanco (Editor), *El fuego de la inobediencia. Autonomía y rebelión india en el Obispado de Oaxaca* (pp. 17-47). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Diccionario de Autoridades. (2002). Edición facsímil. Madrid: Real Academia Española, GREDOS.
- Díaz-Polanco, H. & Manzo, C. (Compiladores). (1992). *Documentos sobre las rebeliones indias de Tehuantepec y Nexapa (1600-1661)*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Erquicia Cruz, J. H. (2012). Resultado de la tercera fase del proyecto de registro y reconocimiento de sitios arqueológicos históricos de El Salvador. *Entorno*, 51, 56-61.
- Espinoza Spínola, G. (2000). Nuevos documentos para el estudio de un convento de predicadores en la Oaxaca colonial: San Pedro Etla. *Anuario de Estudios Americanos*, Tomo 57(2), 661- 675.
- Esponda Jimeno, V. M. (2004). De Ciudad de México a Ciudad Real de Chiapas, 1737-1740: derrotero, parajes y circunstancias. *Anuario 2004 (CESMECA)*, 383-389.
- Esponda Jimeno, V. M. (2011). Arrieros y caminos de Chiapas. Primera mitad del siglo XX. En Rocío Ortiz Herrera y Carlos U. del Carpio Penagos (Coordinadores), *Seis ensayos sobre historia de Centroamérica (141-157)*. Chiapas: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.
- Fahmel Beyer, B. (2005). El camino de Tehuantepec. *Anales de Antropología*, 39-II, 9-24.

- Fernández de Zamora, R. M. (2008). Los concilios mexicanos promotores del libro y de la lectura en el siglo XVI. *Investigación Bibliotecológica*, 22(45), 105-123.
- Foster, G. M. (1962). *Cultura y conquista: la herencia Española de América*. Xalapa: Universidad Veracruzana.
- Galván Rivera, M. (1998). *Ordenanzas de tierra y aguas*. Facsimilar de la quinta edición de 1868. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- García Castro, R. (Coordinador y editor). (2013). *Suma de visitas de pueblos de la Nueva España, 1548-1550*. México: Universidad Autónoma del Estado de México, El Colegio Mexiquense A. C.
- García de León, A. (2003). Sobre los orígenes comerciales del Consulado de Veracruz: comercio libre y mercado interno a fines del siglo XVIII (1778-1795). En Bernd Hausberger y Antonio Ibarra (Editores), *Comercio y poder en América colonial. Los consulados de comerciantes, siglos XVII-XIX* (pp. 131-143). Madrid: Iberoamericana-Vervuert-Instituto Mora.
- García Fuentes, L. (1980). *El comercio español con América, 1650-1700*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- García Martín, P. (2017). La raza de los pastores libres. Cañadas, trashumancia y cultura mesteña. *Revista del Ministerio de Medio Ambiente*, 120, 14-23.
- García Martínez, B. (1969). *El Marquesado del Valle. Tres siglos de régimen señorial en Nueva España*. México: El Colegio de México.
- García Martínez, B. (1987). *Los pueblos de la sierra. El poder y el espacio entre los indios del norte de Puebla hasta 1700*. México: El Colegio de México.
- García Martínez, B. (2004). *El desarrollo regional, siglos XVI al XX*. México: Universidad Autónoma de México, Editorial Océano de México S.A. de C.V.
- García Martínez, B. (2006). Veredas y caminos en tiempos del automóvil. *Arqueología Mexicana*, 81, 66-69.
- García Martínez, B. (2008). *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico*. México: El Colegio de México.
- García Martínez, B. & Martínez Mendoza, G. (2013). *Señoríos, pueblos y municipios. Banco preliminar de información relativa a la genealogía de las unidades políticas y territoriales básicas de Mesoamérica, Nueva España y México*. México: El Colegio de México.
- García Martínez, B. (2014). Ríos desbordados y pastizales secos. Un recorrido de contrastes por los caminos ganaderos del siglo XVIII novohispano. En *Tiempos y lugares. Antología de*

estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México (pp. 277-362). México: El Colegio de México.

García Martínez, B. (2014). “Pueblo de Indios”, “Pueblo de castas”: Asentamientos nuevos y organización corporativa tradicional en la Nueva España del siglo XVIII. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 203-224). México: El Colegio de México.

García Martínez, B. (2014). El espacio del (des)encuentro. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 365-402). México: El Colegio de México.

García Martínez, B. (2014). En busca de la geografía histórica. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 327-364). México: El Colegio de México.

García Martínez, B. (2014). Fronteras prehispánicas y ocupación de la tierra: un elemento básico para el análisis de la historia ambiental de México a partir de la época colonial. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 41-58). México: El Colegio de México.

García Martínez, B. (2014). Ideas y leyes sobre poblamiento en el México colonial: la acción del gobierno. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 115-140). México: El Colegio de México.

García Martínez, B. (2014). Los caminos del ganado y las cercas de las haciendas: un caso para el estudio del desarrollo de la propiedad rural en México. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 257-276). México: El Colegio de México.

García Martínez, B. (2014). Los primeros pasos del ganado en México. En *Tiempos y lugares. Antología de estudios sobre poblamiento, pueblos, ganadería y geografía en México* (pp. 225-256). México: El Colegio de México.

García-Gallo, A. (1972). *Estudios de historia del derecho indiano*. Madrid: Instituto Nacional de Estudios Jurídicos.

Garza Martínez, V. (2012). Medidas y caminos en la época colonial: expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII). *Fronteras de la Historia*, 17(2), 191-219.

Gay, J. A. (1978). *Historia de Oaxaca*. Tomo 1, Edición facsimilar. Oaxaca: Gobierno del Estado de Oaxaca.

- Gerhard, P. (1977). Congregaciones de indios en la Nueva España antes de 1570. *Historia Mexicana*, 26(3), 347-395.
- Gerhard, P. (1986). *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821*. México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Gerhard, P. (1991). *La frontera sureste de la Nueva España*. México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Gómez Vázquez, U. A. (2020). *Laudare, benedicere y praedicare. La experiencia de la Orden de Santo Domingo en la Provincia de Los Llanos. Tierras, trapiches y capellanías en el Priorato de Socoltenango, 1609-1706*. Tesis de Maestría en Ciencias Sociales y Humanísticas. San Cristóbal de Las Casas: Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica.
- Gonzalbo Aizpuru, P. (1992). “La familia” y las familias en el México colonial. *Estudios Sociológicos*, 10(30), 693-712.
- González Esparza, V. M. (2018). *Resignificar el mestizaje Tierra Adentro. Aguascalientes, Nueva Galicia, siglos XVII y XVIII*. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, A.C.
- Gruzinski, S. (2011). Sistemas de medición españoles e indios en el México del siglo XVI. En Héctor Vera y Virginia García Acosta (Coordinadores), *Metros, leguas y mecates. Historia de los sistemas de medición en México* (pp. 67-78). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Centro de Ingeniería y Desarrollo Industrial.
- Gutiérrez Brockington, L. (1989). *The leverage of labor: managing the Cortés haciendas in Tehuantepec, 1588-1688*. Durham: Duke University Press.
- Gutiérrez, G. & Pye, M. E. (2007). Conexiones iconográficas entre Guatemala y Guerrero: entendiendo el funcionamiento de la ruta de comunicación a lo largo de la planicie costera del Océano Pacífico. En J.P. Laporte, B. Arroyo y H. Mejía, *XX Simposio de Investigaciones Arqueológicas en Guatemala* (pp. 921-943). Guatemala: Museo Nacional de Arqueología y Etnología.
- Gruzinski, S. (2010). *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Hamnett, B. R. (1976). *Política y comercio en el sur de México, 1750-1821*. México: Instituto de Comercio Exterior.
- Hassig, R. (1990). *Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XV*. Versión española de Juan José Utrilla. México: Editorial Patria, S.A. de C.V.
- Hassing, R. (2013). El comercio a larga distancia en Mesoamérica y los pochtecas. *Arqueología Mexicana*, 122, 36-41.

- Hausberger, B. & Mazin, O. (2010). Nueva España: los años de autonomía. En Bernardo García Martínez (Director), *Nueva Historia General de México* (pp. 263-306). México: El Colegio de México.
- Hausberger, B. (2014). En el camino. En busca de los arrieros novohispanos. *Historia Mexicana*, 64(1), 65-104.
- Hernández Méndez, R. E. (1998). Acercamiento histórico a las Bulas de la Santa Cruzada en el Reino de Guatemala. *Estudios-Instituto de Investigaciones Históricas, Antropológicas y Arqueológicas*, 3ª época, 152-181.
- Hernando, A. M. (2004). El tercer espacio: cruce de culturas en la literatura de frontera. *Revista de Literaturas Modernas. Los espacios de la literatura*, 34, 109-120.
- Herrera Alfaro, S. & Rojas Rodríguez, M. E. (1997). El añil en Centroamérica, siglos XVII-XVIII. *Revista Estudios Universidad Costa Rica*, 15, 41-55.
- Herrera Guevara, S. P. (2017). *Ladrones infames y su accionar delictivo. El robo en caminos, domicilios y poblaciones en Jalisco, 1846-1861*. Tesis de doctorado en Historia. Michoacán: El Colegio de Michoacán.
- Herrera Reviriego, J. M. (2011). Acapulco, centro de comunicaciones: comercio, consumo y corrupción en los galeones de Manila de mediados del siglo XVII. *Fórum de Recerca*, 16, 103-118.
- Israel, J. I. (1999). *Razas, clases sociales y vida política en el México Colonial 1610-1670*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ita, L. (2003). Los puertos novohispanos, su hinterland y su foreland durante el siglo XVI. En Marco Antonio Lavadazo (Coordinador), *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX* (pp. 3-38). México: Porrúa, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Jáuregui, L. (2004). *Los transportes, siglos XVI al XX*. México: Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial.
- Jesús Benites, M. (2013). Los derroteros teóricos de una categoría heterogénea: los relatos de viajes al Nuevo Mundo (Siglo XVI). *Moderna Spark*, 107(1), 31-38.
- Jesús Ordoñez, M. de. (2000). El territorio del estado de Oaxaca: Una revisión histórica. *Investigaciones Geográficas*, 42, 67-86.
- Jiménez Meneses, O. (2002). Rumores, cartas y caminos en la sociedad colonial. *Historia y Sociedad*, 8, 199-230.

- Jiménez, A. (2006). *El Gran Norte de México. Una frontera imperial en la Nueva España (1540-1820)*. Madrid: Editorial Tébar, S. L.
- Jordano Barea, J. B. (1948). El cuasi-usufructo como derecho de goce sobre cosa ajena. *Anuario de Derecho Civil*, Fascículo 3, 980-1023.
- Klein, H. S. (1985). La economía de la Nueva España, 1680-1809: un análisis a partir de las Cajas Reales. *Historia Mexicana*, 34(4), 561-609.
- Lenkersdorf, G. (1993). Génesis histórica de Chiapas 1522-1532. El conflicto entre Portocarrero y Mazariegos. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas.
- Leonard, I. A. (2006). *Los libros del Conquistador*. México: Fondo de Cultura Económica.
- López de Mariscal, B. (2004), *Relatos y relaciones de viaje a la nueva España en el siglo XVI: un acercamiento a la definición del género*. En Isaías Lemes, Roberto Nival, Alejandro Alonso (Coordinadores), *Actas del XIV Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas* (pp. 361-372). Vol. 4. Nueva York: Juan de la Cuesta-Hispanic Monographs.
- López Estrada, F. & López García, M. T. (Editores). (1992). *Alfonso X el sabio. Las Siete Partidas: Antología*. Madrid: Castalia.
- López Meía Velásquez, M. E. (2017). *Pueblos de indios y de mulatos de San Salvador y Sononate en tiempos de reformas y transiciones políticas (1737-1841)*. Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales. Michoacán: El Colegio de Michoacán.
- López-Austin, A. (2011). Los reyes subterráneos. En Nathalie Ragot, Silvie Peperstraete, Guilhem Oliver (Directores), *La quiete du serpent á plumes, arts et religions de L'Amérique précolombienne* (pp. 39-56), Francia: Brepols.
- Luján Muñoz, J. (2018). *Breve historia contemporánea de Guatemala*. Guatemala: Fondo de Cultura Económica de Guatemala, S.A.
- Machuca Gallegos, L. (2005). Como la sal en el agua: la decadencia del cacicazgo de Tehuantepec (siglos XVI-XVIII). En Margarita Menegus Bornemann y Rodolfo Aguirre Salvador (Coordinadores), *El cacicazgo en Nueva España y Filipinas* (pp. 165-201). México: Centro de Estudios sobre la Universidad, Universidad Nacional Autónoma de México, Plaza y Valdés.
- Machuca Gallegos, L. (2007). *Comercio de sal y redes de poder en Tehuantepec en la época colonial*. México: Fomento Cultural Banamex, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Machuca Gallegos, L. (2008). “Haremos Tehuantepec”, *Una historia colonial (Siglos XVI-XVIII)*. Oaxaca: Colección Diálogos de los Pueblos originarios de Oaxaca, Culturas Populares,

CONACULTA, Secretaría de Cultura del Gobierno de Oaxaca, CIESAS, Fundación Alfredo Harp-Helú.

Machuca Gallegos, L. (2009). Proyectos oficiales y medios locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: Historias de desencuentros. En Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y M-F. Prévôt-Schapira (coords). *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, (pp. 59-94). México: Publicaciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Developpement.

Machuca, L. (2001). El marquesado del Valle en Tehuantepec, México (1522-1536). En Héctor Noejovich Ch. (Editor), *América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad*, 50º Congreso Internacional de Americanistas Vársovia, (pp. 121-131). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Mantecón Movellán, T. A. & Truchuelo García, S. (2016). La(s) frontera(s) exteriores e interiores de la Monarquía Hispánica: perspectivas historiográficas. *Historia Crítica*, 59, 19-39.

Manzo, C. (1992). Comercio y rebelión en el Obispado de Oaxaca. Tehuantepec y Nexapa, 1660-1661. En Héctor Díaz-Polanco (Coordinador), *El fuego de la inobediencia. Autonomía y rebelión india en el Obispado de Oaxaca* (pp. 103-132). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Markman, S. D. (1963). *San Cristóbal de Las Casas*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

Martínez Durán, C. (1964). *Las ciencias médicas en Guatemala. Origen y evolución*. Guatemala: Editorial Universitaria.

Martínez Gracida, M. (1988). *El rey Cosijoeza y su familia; reseña histórica y legendaria de los últimos soberanos de Zachila*. México: Secretaría de Fomento.

Martínez López-Cano, M. P. (2016). Los comerciantes de la ciudad de México en el siglo XVI. Hipótesis para su estudio. En Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (Coordinadoras), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur* (pp. 551-572). México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

Martínez Peláez, S. (1977). *La sublevación de los Zendales*. Chiapas: Publicación Cultural de la Universidad Autónoma de Chiapas.

Martínez, H. (1984). *Tepeaca en el siglo XVI. Tenencia de la tierra y organización de un señorío*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Maroto Borrego, J. V. (1992). Las repercusiones del “descubrimiento” de América en la agricultura mundial. *Agricultura: revista agropecuaria y ganadera*, 725, 1044-1051.

- Matesanz, J. (1965). Introducción de la ganadería en Nueva España, 1521-1535. *Historia Mexicana*, 14 (4), 533-566.
- Mayer, B. (1953). México: lo que fue y lo que es. México: Fondo de Cultura Económica, México.
- McLeod, M. J. (1973). *Spanish Central America. A socioeconomic History, 1520-1720*. Berkeley: University of California Press.
- Melgarejo Vivanco, J. L. (1999). *Historia de Coatzacoalco hasta 1599*. Veracruz: Impresiones Vicente Pérez, S.A. de C.V.
- Melville, E. (1999). Plaga de ovejas. Consecuencias ambientales de la Conquista de México. México: Fondo de Cultura Económica.
- Menegus Bornemann, M. (2000). La economía indígena y su articulación al mercado en Nueva España. El repartimiento forzoso de mercancías. En Margarita Menegus Bornemann (Compiladora), *El repartimiento forzoso de mercancías en México, Perú y Filipinas*. México: Instituto Dr. José María Luis Mora, UNAM.
- Menegus Bornemann, M. (2005). El cacicazgo en Nueva España. En Margarita Menegus Bornemann y Rodolfo Aguirre Salvador (Coordinadores), *El cacicazgo en Nueva España y Filipinas* (pp. 13-70). México: Universidad Autónoma de México, Centro de Estudios sobre la Universidad, Plaza y Valdés S.A. de C.V.
- Michel, O. & Maarten, J. (1998). Tributo y Territorio en el Lienzo de Guevea. *Cuadernos del Sur*, 12(5), 53-102.
- Mignolo, W. (1982). Cartas, crónicas y relaciones del descubrimiento y la conquista. En Luis Iñigo Madrigal (Coordinador), *Historia de la literatura hispanoamericana* (pp. 57-110). Madrid: Cátedra.
- Mijares Ramírez, I. (2009). La mula en la vida cotidiana del siglo XVI. En Janet Long Towel y Amalia Attolini Lecón (Coordinadoras), *Caminos y mercados de México* (pp. 291-310). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Miño Grijalva, M. (2013). El cacao de Guayaquil en Nueva España, 1774-1812. (Política imperial, mercado de consumo). México: El Colegio de México.
- Miranda, J. (1958). Orígenes de la ganadería indígena en la Mixteca. En *Miscellanea Paul Rivet Octogenario Dicata*, XXXI Congreso Internacional de Americanistas. Vol. 1 (pp. 787-796). México: Universidad Autónoma de México.

- Mohar Luz, M. (1979). *Modificaciones del tributo prehispánico en Oaxaca en el siglo XVI. El impacto de la conquista española*. México: México: Centro de Investigaciones Superiores del INAH, Cuadernos de la Casa Chata No. 16.
- Molina del Villar, A. (2001). *La Nueva España y el Matlazahuatl. 1736-1739*. México: El Colegio de Michoacán, A. C., Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, 2001.
- Molina Montes de Oca, C. (2005). *Y las mulas no durmieron... Los arrieros en Costa Rica. Siglos XVI al XIX*. Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia.
- Monroy Valverde, F. (2004). *Tila, Santuario de un Cristo Negro en Chiapas*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas, Centro de Estudios Mayas.
- Moorhead, M. L. (1949). *Hernán Cortés and the Tehuantepec Passage*. *The Hispanic American Historical Review*, 29(3), pp. 370-379.
- Moreno Quesada, B. (1959). *El usufructo de la nuda propiedad*. *Anuario de Derecho civil*, 12 (2), 535-568.
- Moreno Toscano, A. & Florescano, E. (1977). *El sector externo y la organización espacial y regional de México, 1521-1910*. México: Universidad Autónoma de Puebla.
- Mörner, M. (1969). *La mezcla de razas en la historia de América Latina*. Buenos Aires: Paídos.
- Moscoso Pastrana, P. (1988). *La arriería en Chiapas: mulas y caballos famosos*. Chiapas: Instituto Chiapaneco de Cultura.
- Nahmad, S. (2005). *Diagnóstico regional del Istmo de Tehuantepec*. Proyecto Perfiles Indígenas, Emanuel Gómez Martínez (investigador responsable), Oaxaca: CIESAS, Unidad Istmo.
- Navarrete Cáceres, C. (1973). *El sistema prehispánico de comunicaciones entre Chiapas y Tabasco (Informe preliminar)*. *Anales de Antropología*, 10, 33-92.
- Novísima Recopilación de las leyes de España*. (1805). Madrid: Julián Viana Razaloe Impresor.
- Obara Saeki T. & Viqueira Albán, J. P. (2017). *El arte de contar tributarios. Provincia de Chiapas, 1560-1821*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.
- Oliver Rosario, O. (2016). *Ventas y posadas. Una tipología arquitectónica en peligro de extinción*. Congreso Contart. *La convención de la Edificación*. Granada: Consejo General de la Arquitectura Técnica de España, 337-346.
- Orche, E. & Amaré, M. P. (2015). *Transporte de mercurio desde Huancavelica a Potosí en el Perú colonial*. *De Re Metallica*, 25, 53-74.

- Ortiz Díaz, E. (2004). 122 zurroneos de cacao a Oaxaca... Un acercamiento al comercio cacaotero entre la gobernación del Soconusco y el sur de la Nueva España en la época colonial. *Anuario CESMECA* (2004), 277-286.
- Ortiz Díaz, E. (2009). El camino real del Soconusco: eje de articulación comercial entre la provincia de Oaxaca y la audiencia de Guatemala en el siglo XVI. En Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón (coordinadoras), *Caminos y mercados de México* (pp. 241-260). México: UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, INAH.
- Ortiz Vásquez, D. F. (2016). Una Virgen Generala y un Cristo Preso en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas (1712-1869). Tesis de Licenciatura en Historia. San Cristóbal de Las Casas: Universidad Autónoma de Chiapas, Facultad de Ciencias Sociales.
- Palerm, Á. (2008). La formación colonial mexicana y el primer sistema económico mundial. En Ángel Palerm, *Antropología y marxismo* (pp. 149-196). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Iberoamericana.
- Palma Murga, G. (1986). Núcleos de poder local y relaciones familiares en la ciudad de Guatemala a finales del siglo XVIII. *Mesoamérica*, 7(12), 241-308.
- Paredes, C. & Pérez, J. M. (1991). Índice de documentos. Dos temporadas de trabajo en el archivo de Indias. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Parker, G. (Editor). (2014). *La guerra de los Treinta años*. Traducción de Daniel Romero Álvarez. Madrid: Antonio Machado Grupo de Distribución, S. L.
- Paso y Troncoso, F. del (Recopilador). (1939). *Epistolario de Nueva España, 1505-1818*. 16 Tomos. México: Antigua Librería Robredo, de José Porrúa e Hijos
- Paso y Troncoso, F. del. (1981). *Relaciones geográficas de Oaxaca*. México: Editorial Innovación, S.A.
- Peña, José F. de la & López Díaz, M. T. (1981). Comercio y poder –los mercaderes y el cabildo de Guatemala- 1592-1623. *Historia Mexicana*, 30(4), 469-505.
- Pérez González, M. L. (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. *Anuario de estudios americanos*, 58(1), 33-60.
- Pineda, E. (1999). Descripción geográfica del departamento de Chiapas y Soconusco. México: Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas, Fondo de Cultura Económica.

- Pinzón Ríos, G. (2014). Desde tierra hacia el horizonte marítimo. Una reflexión sobre la relevancia de los establecimientos portuarios del Pacífico novohispano. *México y la cuenca del pacífico*, 3(7), 67-87.
- Pinzón Ríos, G. (2016). Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales. En Carmen Yuste López y Guadalupe Pinzón Ríos (Coordinadoras), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur* (pp. 343-362). México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Powell, T. G. (1972). Los liberales, el campesinado indígena y los problemas agrarios durante la reforma. *Historia Mexicana*, 21(4), 653-676.
- Quiroz, E. (2014). Circulación y consumo de cacao en la ciudad de México en el siglo XVIII. *Secuencia*, 88, 39-64.
- Ragon, P. (2000). Sebastián de Aparicio: un santo mediterráneo en el Altiplano mexicano. *Estudios de Historia Novohispana*, 23, 17-45.
- Ramón Celis, G. (2013). La pérdida de influencia de Monte Albán en la transición del formativo al clásico y los cambios en las redes de intercambio del Istmo de Tehuantepec. *Textos Arkeopáticos*, 1(02), 9-22.
- Ramón, A. de & Larraín, J. M. (1961). Una metrología colonial para Santiago de Chile: de la medida castellana al sistema métrico decimal. *Historia*, 14, 5-70.
- Rayón, I. L. (1847). *Proceso de Residencia contra Pedro de Alvarado. Paleografiado del manuscrito original*. México: Impreso por Valdés y Redondas.
- Rees, P. (1976). *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. México: SepSetentas.
- Reina Aoyama, L. (2004). *Caminos de luz y sombra. Historia indígena de Oaxaca en el siglo XIX*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas.
- Reina Aoyama, L. (2019). *Historia del Istmo de Tehuantepec: Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Remesal, A. de. (1988). *Historia general de las indias occidentales y particular de la gobernación de Chiapa y Guatemala. Tomo 1*. México: Editorial Porrúa.
- Reyes Garza, J. C. (1998). Los arrieros de la sal. El transporte de la sal y su impacto en la economía local de Colima durante el virreinato. En Juan Carlos Reyes G. (Coordinador), *La Sal*

- en México II (pp. 149-160). México: Universidad de Colima, Gobierno del Estado, Secretaría de Cultura de Colima.
- Reyes, A. (1997). Última Tule. En Obras completas de Alfonso Reyes, Tomo XI (pp. 10-150). México: Fondo de Cultura Económica.
- Rivera, J. M. (1854). El arriero. En Los Mexicanos pintados por sí mismos. México: Imprenta de Murguía.
- Robelo, C. A. (1977). Diccionario de pesas y medidas mexicanas antiguas y modernas, y de su conversión para uso de los comerciantes y de las familias. Edición facsimilar de 1908. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Rodríguez Jiménez, P. (2008). Sangre y mestizaje en la América Hispánica. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, 35, 279-310.
- Rojas Lima, F. (2004). Diccionario histórico biográfico de Guatemala. Guatemala: Fundación para la Cultura y el Desarrollo, Asociación de Amigos del País.
- Rojas, J. L. (1993). A cada uno lo suyo. El tributo indígena en la Nueva España en el siglo XVI. Michoacán: El Colegio de Michoacán.
- Romano, R. (2004). Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVII. México: El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica.
- Romero Frizzi, M. Á. (1983). Evolución económica de la Mixteca Alta (siglos XVII). Historia Mexicana, 32(4), 496-523.
- Romero Frizzi, M. Á. (1990). Economía y vida de los españoles en la Mixteca Alta: 1519-1720. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Rubio Sánchez, M. (1973). Comercio terrestre de y entre las provincias de Centroamérica. Guatemala: Editorial Guatemala.
- Ruz, Mario H. (1992). Copanaguastla en un espejo. Un pueblo tzeltal en el virreinato. México: Dirección General de Publicaciones del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Instituto Indigenista.
- Sahagún, B. de. (1830). Historia general de las cosas de Nueva España. México: Imprenta del Ciudadano Alejandro Valdés
- Sánchez Silva, C & Suárez Bosa, M. (2006). Evolución de la producción y el comercio mundial de la grana cochinilla, siglos XVI-XIX. Revista Indias, 66(237), 473-490.
- Sánchez, G. (1984). Mulas, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX. Relaciones, 5(17), 41-53.

- Sanjurjo Ramos, J. (2012). Caminos transístmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII. *Anales del Museo de América*, 20, 260-271.
- Santos Pérez, J. M. (1999). Los comerciantes de Guatemala y la economía de Centroamérica en la primera mitad del siglo XVII. *Anuario de Estudios Americanos*, 56(2), 463-484.
- Solano, F. de (Editor). (1988). *Cuestionarios para la formación de las Relaciones Geográficas de Indias, siglos XVI/XIX*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Centro de Estudios Históricos, Departamento de Historia de América.
- Solano, F. de. (1991). *Cedulario de tierras. Compilación. Legislación agraria colonial (1497-1820)*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Solís Robleda, G. (2019). *Los Beneméritos y la Corona. Servicios y recompensas en la conformación de la sociedad colonial yucateca*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Solórzano Fonseca, J. C. (1985). Las comunidades indígenas de Guatemala, El Salvador y Chiapas durante el siglo XVIII. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 11(2), 93-130.
- Suárez Argüello, C. E. (1992). Los arrieros novohispanos. En Gloria Artís, Brígida von Mentz, *et-al.*, *Trabajo y sociedad en la historia de México, siglos XVI-XVIII* (pp. 77-139). México: Ediciones de la Casa Chata, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Suárez Argüello, C. E. (1995). Sequía y crisis en el transporte novohispano en 1794-1795. *Historia Mexicana*, 44(3), 385-402.
- Suárez Argüello, C. E. (1997). *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Suárez Argüello, C. E. (2000). Fuentes para el estudio del transporte novohispano durante la segunda mitad del siglo XVIII. *América Latina en la Historia Económica*, 7(13/14), 179-187.
- Suárez Argüello, C. E. (2001). De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-1835. *Relaciones*, 22(85), 223-245.
- Taylor, W. (1970). Cacicazgos coloniales en el valle de Oaxaca. *Historia Mexicana*, 20(1), 1-41.
- Todorov, T. (1998). *La conquista de América. El problema del otro*. Traducción Flora Botton Burlá. México: Siglo XXI Editores S.A. de C.V.
- Toledo Tello, S. (2002). *Fincas, poder y cultura en Simojovel, Chiapas*. México: Programa de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Mesoamérica y el Sureste, UNAM, IEI, UNACH, México, 2002.
- Torquemada, J. de. (1975). *Monarquía Indiana*. México: Universidad Autónoma de México.

- Torquemada, J. de. (1983). *Monarquía Indiana*. México: Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM.
- Torres de Laguna, J. (1983). *Descripción de Teguantepec*. Oaxaca: Honorable Ayuntamiento Popular de Juchitán.
- Tutino, J. (1980). Rebelión Indígena en Tehuantepec. *Cuadernos Políticos*, 24, 89-101.
- Uchmany, E. (1987). El mestizaje en el siglo XVI novohispano. *Historia Mexicana*, 37(1), 29-48.
- Valle Pavón, G. del. (2005). Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620. *Revista de Historia Económica*, 23(n. extra), 213-240.
- Valle Pavón, G. del. (2007). Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI. *América Latina en la Historia Económica. Revista de Investigación*, 27, 5-49.
- Valle Pavón, G. del. (2010). Disputa entre los consulados de Cádiz y México por los mercados de Nueva España. Fines del siglo XVII y primeras décadas del siglo XVIII. *Trocadero* (21-22), 265-282.
- Van Oss, A. C. (1984). Pueblos y parroquias en Suchitepéquez colonial. *Mesoamérica*, 5(7), 161-179.
- Van Young, E. (1987). *Haciendo historia regional. Consideraciones metodológicas y teóricas*. Anuario Instituto de Estudios Históricos y Sociales 2, 255-281.
- Varese, S. (1982). Apuntes para una historia de la etnia zapoteca. *Guchachi' Reza*, 11, 3-6.
- Vargas Machuca, B. de. (1892). *Milicia y descripción de las Indias*. Vol. 1. Madrid: Librería de Victoriano Suárez.
- Vázquez Mendoza, N. O. (2013). Huatulco, Oaxaca: fragmentos de una historia colonial de abandonos y melancolías. *Relaciones*, 34(134), 159-192.
- Vela, E. (2006). Grana cochinilla. *Arqueología Mexicana*, 80, 60-90.
- Vela, E. (2007). Grana cochinilla. *Arqueología Mexicana*, 86, 34-35.
- Velázquez, E., Leonard, E. ; Hoffmann, O. & Prévot-Schapira, M. F. (2009). La región inasequible: estado grupos corporados, redes sociales y corporativismos en la construcción de los espacios del Istmo mexicano. En Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann y M-F. Prévôt-Schapira (coords). *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, (pp. 19-55). México: Publicaciones de la Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Developpement.

- Velázquez Gutiérrez, M. E. (2018). Cualidades, castas y razas en el México virreinal: el uso de categorías y clasificaciones de las poblaciones de origen africano. *Estudios Ibero-Americanos*, 44(3), 435-446.
- Villagómez Velázquez, Y. (2008). Política hidroagrícola y los Binniza (Zapotecos) en el Istmo Oaxaqueño. En Israel Sandre Osorio y Daniel Murillo (Editores), *Agua y Diversidad Cultural en México* (pp. 55-66). Montevideo: Programa Hidrológico Internacional de la Oficina Regional de Ciencia para América Latina y el Caribe de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
- Viqueira, J. P. (1995). Chiapas y sus regiones. En J. P. Viqueira y M. H. Ruz (Editores), *Chiapas los rumbos de otra historia* (pp. 19-40). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Universidad de Guadalajara.
- Viqueira, J. P. (1995). Las causas de una rebelión india: Chiapas, 1712. En J. P. Viqueira y M. H. Ruz (Editores), *Chiapas: Los rumbos de otra historia* (pp. 103-143). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Universidad de Guadalajara.
- Viqueira, J. P. (1997). Cronotología de una región rebelde. La construcción histórica de los espacios sociales en la Alcaldía Mayor de Chiapas (1520-1720). Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales. Francia: École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- Viqueira, J. P. (2006). Ires y venires de los caminos de Chiapas (Épocas prehispánica y colonial). En C. Cramaussel (Edición), *Rutas de la Nueva España* (pp. 137-176). Michoacán: El Colegio de Michoacán.
- Viqueira, J. P. (2009). Cuando no florecen las ciudades: la urbanización tardía e insuficiente de Chiapas. En C. Lira Vásquez y A. Rodríguez Kuri (Coordinadores), *Ciudades mexicanas del siglo XX. Siete estudios históricos* (pp. 59-178). México: El Colegio de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- Viqueira, J. P. (2010). Reflexiones contra la noción histórica de mestizaje. *Revista Nexos*. <https://www.nexos.com.mx/?p=13750>
- Voorhies, B. (1989). Un modelo del sistema político pre-azteca del Soconusco. *Mesoamérica*, 18, 329-369.
- Vos, J. de. (1988). *Viajes al desierto de la Soledad. Cuando la selva Lacandona aún era selva*. México: Secretaría de Educación Pública.

- Vos, J. de. (1996). *La paz del dios y del rey: la conquista de la Selva Lacandona 1525-1821*. México: Secretaría de Educación y Cultura de Chiapas, Fondo de Cultura Económica.
- Vos, J. de. (2001). *Fray Pedro Lorenzo de la Nada. Misionero de Chiapas y Tabasco*. Chiapas: Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas.
- Vos, J. de. (2011). *La guerra de las dos vírgenes. La Rebelión de Los Zendales (Chiapas 1712) documentada, recordada, recreada*. Mérida: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.
- Webre, S. (1981). El cabildo de Santiago de Guatemala en el Siglo XVII: ¿Una oligarquía criolla cerrada y hereditaria? *Mesoamérica*, 2(2), 1-19.
- Webre, S. (1987). El trabajo forzoso de los indígenas en la política colonial guatemalteca, (siglo XVII). *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 13(2), 49-62.
- Widmer, R. (1990). *Conquista y despertar de las costas de la Mar del Sur (1521-1684)*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Winter, M. O. (1990). La dinámica étnica en Oaxaca prehispánica. En Bartolomé M. A y A. M. Barabas (Coordinadores), *Etnicidad y pluralismo cultural: la dinámica étnica en Oaxaca* (pp. 99-141). México: Conaculta, Dirección General de Publicaciones.
- Winter, M. (2000). La zona oaxaqueña en el Clásico. En Linda Manzanilla y Leonardo López Luján (Coordinadores), *Historia Antigua de México. Vol. II. El horizonte Clásico* (pp. 41-64). México: INAH/UNAM, Miguel Ángel Porrúa.
- Wortman, M. (1985). Elites y Habsburgos ante las coyunturas económicas del siglo XVII en Centroamérica. *Revista de Historia*, 11, 29-43.
- Wobeser, G. von (2019). *La formación de la hacienda en la época colonial: el uso de la tierra y el agua*. México: Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.
- Ximénez, F. (1988). *Historia General de las Indias Occidentales y particular de la gobernación de Chiapa y Guatemala*. México: Editorial Porrúa, S.A.
- Yuste López, C. (1984). *El comercio de la Nueva España con Filipinas. 1590-1785*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Yuste López, C. (2007). *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas.

Zarauz López, H. L. (2018). *Revolución y rebeliones en el Istmo de Tehuantepec*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

Zavala, S. & Castelo, M. (1980). *Fuentes para la historia del trabajo en Nueva España*. México: Centro de Estudios Históricos del Movimiento Obrero Mexicano.

Zeitlin, J. F. (1989). Ranchers and Indians on the Southern Isthmus of Tehuantepec: Economic change and indigenous survival in Colonial México. *Hispanic American Historical Review*, 60 (1), 23-60.

Zeitlin, J. F. (2005). *Cultural Politics in colonial Tehuantepec. Community and state among the Isthmus Zapotec, 1500-1750*. California: Stanford University Press.

ARCHIVOS

❖ ESTADO DE OAXACA

ARCHIVO GENERAL DEL ESTADO DE OAXACA

Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1662, Leg. 53, Exp. 19, f. 4. Testamento de Juan Pineda, vecino de la Villa de Guadalcazar, Provincia de Tehuantepec.

Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1675, Leg. 53, Exp. 2, ff. 11. Testimonio a la letra de los autos e inventarios del testamento de Juan de Pineda.

Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1675, Leg. 53, Exp. 21, ff. 2. Llamamiento. (Caso testamentario de Juan de Pineda).

Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1681, Leg. 53, Exp. 22, ff. 11. Demanda puesta por Juan Bentura contra Juan de la Cruz, arriero, sobre haber recibido el flete y no haber llevado la carga de 40 cajones de tinta.

Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, Tehuantepec, 1701, Leg. 53, Exp. 25, f. 1. Composiciones de tierras que presenta Manuel Fernández de Acuña ante la Real Audiencia y el Licenciado Baltazar de Tobar juez subdelegado privativo de la composición.

Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1756, Leg. 53, Exp. 26, ff. 22. Ejecutivos contra Blas Ortiz, vecino de Tehuantepeque, dueño de mulas, de pedimento de don Francisco Joseph Moreno, vecino y del comercio de Antequera, como apoderado de don Juan Marín, vecino de Guatemala, por una deuda de 504 pesos.

Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1756, Leg. 53, Exp. 27, ff. 62. Autos ejecutivos contra Juan y Bartholomé de la Cruz, arrieros, vecinos de la villa de Tehuantepec, por una deuda de 1,792 pesos, a pedimento de Francisco Joseph Moreno del comercio de esta ciudad y como apoderado de Juan Marín, vecino de Guatemala.

ARCHIVO HISTÓRICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE NOTARÍAS DEL ESTADO DE OAXACA

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio entre partes, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66. Juan de la Cruz, arriero, declara que se obliga a llevar 80 cajones de tinta añil a la Nueva Veracruz, por la cantidad de 1, 788 pesos pero al no haber cumplido con la entrega de 48 cajones, se obliga al pago de dicha carga.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, obligación especial, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 16/01/1683, Libro 142, f. 23-23v. Recibieron del alférez Antonio Díaz, mercader, 3 fardos y 2 cajas de diferentes géneros y mercaderías de China, todo envuelto y arpillado en jerga, y se obliga a llevarlos a la ciudad de Santiago de Guatemala y entregarlos al capitán Manuel de Sologaston y por ausencia del capital.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, obligación por pesos, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 25/08/1683, Libro 142, f. 194. Obligación para llevar a la provincia de Guatemala 4,000 pesos y emplearlo en cacao.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 21/11/1683, Libro 142, ff. 278-278v. Nicolás Palenzia, vecino de Guatemala, residente en Antequera, se obligaba a llevar a Suchitepec 65 mulas “de lazo y reata”. (En la descripción del Archivo el nombre del arriero aparece como Antonio Morales yo utilizo el que se menciona en el documento).

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 16/05/1693, Libro 148, f. 278. Diego Ventura, dueño de recuas, recibió de Sebastián Pérez de Santibáñez 302 cajones de tinta añil encorados, marcados unos con CFE y otros con B, y que pesaron en bruto 290 arrobas y 15 libras, las cuales se obligó a llevar y entregar en el puerto de Veracruz en 26 días a partir del 19 del presente y con un costo de flete por la cantidad de 21 pesos y 4 reales.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, ciudad de Antequera, 16/05/1693, Libro 148, f. 505v. Juan de Selaya, arriero vecino de Tehuacán, recibió de don Manuel Miguel de Catarrosa dos tercios de ropa para llevar a Santiago de Guatemala.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 13/10/1693, Libro 148, f. 500. Juan de Zelaya recibió del capitán Juan López de Ampero 43 fardos de cajas y cajones de nogal de Castilla que pesaron en bruto 368 arrobas y 17 libras, las cuales se obliga a llevar y entregar en la ciudad de Santiago de Guatemala para el día 24 de diciembre del presente año por precio de 17 pesos la carga de mula.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, compañía, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 14/10/1693, Libro, 148, f. 504. Miguel Joseph de Ylodain y Juan Martínez de Obedá hacen una compañía de 24,118 pesos y 4 reales que importan diferentes géneros y mercaderías de Castilla.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 15/10/1693, Libro, 148, f. 505. Juan Zelaya recibió de Manuel Miguel Caarroya 2 tercios de ropa de diferentes géneros, sin número, las cuales llevarán y entregará en la ciudad de Guatemala en un término de 61 días.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 26/10/1693, Libro 148, f. 533v. Lorenzo Catalán recibió de Adres Mazedo 16 paños de Puebla y dos cajones los cuales llevará y entregará en la ciudad de Guatemala en tres meses primeros siguientes a la presente por precio de 16 pesos.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, poder especial, Ciudad de Antequera, Diego Benaías, 06/02/1694, libro 149, f. 65v. Fernando Meso de Silva* otorga poder a Gregorio Balverde,* alcalde mayor de la Provincia de Tehuantepec para que en su nombre cobre de los indios del pueblo de Tequisistlán los pagos pertenecientes a la encomienda de Mariana de André Montesuma* su esposa. (Fernando Nieto de Silva,* Gregorio Balverde,* Ariana de André Montesuma*).

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 04/09/1694, Libro, 149, f. 340. Nicolás Gallardo y Joseph Bonfil como su fiador, se obliga a entregar 10 cargas de los frutos que le deben la ciudad de Chiapa de los indios a Francisco Barela de Figueroa por la cantidad de 19 pesos la carga de mula.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 14/09/1694, Libro 149, f. 364. Antonio Basilio Villalobos, arriero, se obliga a entregar 60 cajones de jabón a Santiago de Guatemala.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, obligación de pesos, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 14/09/1694, Libro 149, f. 366. Bernardo Galván, dueño de recuas, se obliga a entregar 6 cajones de sombreros y utilidades en la ciudad de Santiago Guatemala, en 3 meses, a 14 pesos la carga de mula.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 24/09/1694, Libro 149, f. 393. Josep Carzola, vecino de la villa de Tehuantepec se obliga a entregar la cantidad de 28 cargas de cacao provenientes de la provincia de San Antonio Suchitepec a Bartolomé Gomes.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 28/09/1694, Libro 149, f. 402. Gerónimo de Mendosa, dueño de recuas se obliga a entregar la cantidad de 25 cargas de zurrónes de cacao procedentes de San

Antonio Suchitepec reino de Guatemala a Santos Terán para el 8 de diciembre, por la cantidad de 25 pesos la carga de mula.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 09/10/1694, Libro 149, f. 421. Fletamento de 60 cargas de zurrónes de cacao a Suchitepec Guatemala a Francisco Varela para el día 15 de enero por la cantidad de 40 pesos. Los fletantes dueños de recuas son de Tehuantepec aparece de Nuevo Felipe Gamboa vecino de Teguantepeque.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 12/10/1694, Libro 149, f. 429. Rodrigo Albares Paino se obliga a entregar 19 cargas de jabón a Santiago de Guatemala por el mes de diciembre a 13 pesos cada carga de mula. Esta mercancía es de Pedro Sánchez de Tagle.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 12/10/1694, Libro 149, f. 430. Rodrigo Albares Paino se obliga a entregar 9 fardos de jerga, 8 paños de Puebla, 1 de cordones y 12 cajas de jabón en Santiago de Guatemala propiedad del capitán Santos de Terán.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 14/10/1694, Libro 149, f. 438. Pedro Martín y Lorenzo Sánchez se obligan a entregar 70 cargas de zurrónes de cacao procedentes de San Antonio Suchitepec reino de Guatemala por 22 pesos cada carga de mula.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 15/10/1694, Libro 149, f. 442. Juan Mathías, Pascual Mathías y Martín Ximenes se obligan a entregar 11 fardos de ropa, 3 cajones de sombreros y machetes en Santiago de Guatemala a 14 pesos la carga de mula (pertenece a Juan Villegas Seballos).

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 17/10/1694, Libro 149, f. 443. Lorenzo Sánchez y Mateo Manuel se obligan a entregar 4 cajones de jabón. Pertenecen a Juan Seballos a 12 pesos la carga de mula.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, poder especial, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 28/03/1696, Libro 150, f. 194. Juan Fernández da su poder para que en su nombre saque Clemente Palacios la recua del otorgante, de su campo de 42 mulas.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 08/10/1696, Libro 150, f. 468. Thomas Raymundo, Manuel Osorio confiesan haber recibido de Juan de Seballos Villegas, mercader, los fardos, géneros y

mercaderías de todo a Santiago de Guatemala y entregarla a Fernando Tobilla y Gálvez. El flete esta pagado.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 11/10/1696, Libro 150, f. 481. Recibido del capitán Juan de Balderas 20 fardos de géneros y mercaderías de China para entregar en Santiago de Guatemala a Diego Baldison. Se entregó el monto del flete.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 11/10/1696, Libro 150, f. 483. Recibió de Juan Valderos 5 fardos de géneros de Castilla para llevarla a Santiago de Guatemala y entregarla a Pedro Gutiérrez. Se da por adelantado el monto del flete.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 29/10/1696, Libro 150, f. 519. Recibieron de Juan Solís mercader, 20 marquetas de cera de Castilla para llevarla a Santiago de Guatemala y entregarlas a Lorenzo de Montufar. Se paga el monto del flete.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 30/10/1696, Libro 150, f. 520. Flete de mercancías diversas a Santiago de Guatemala.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 03/08/1699, Libro 152, f. 431. Miguel Mendoza se obligó a llevar 30 mulas de su recua para Guatemala y regresaron con cargas de frutos para Antonio Bernal de la ciudad de México y el otorgante cobra la cantidad de 200 pesos común.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 24/09/1699, Libro 152, ff. 550v, 552. Juan Mathias y Pascual Mathias principales de Santo Domingo del Valle se obligan a llevar unas mulas a Antonio Suchitepec en Guatemala y regresarlas cargadas a Santiago Guatemala cobrando 250 pesos de oro común por el flete.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 24/09/1699, Libro 152, f. 552. Se obliga a llevar a San Antonio Suchitepec 15 mulas aparejadas y tenerlas a la orden de Francisco Gonzalo Noriega en Guatemala y traerlas cargadas de cacao, cobrando 100 pesos de oro común.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 08/10/1699, Libro, 152, f. 577v. Dueños de recuas y naturales

de Tlacolula llevan géneros diversos a Chiapa de indios donde los entregaran a Gabriel Castro en 27 días y cobran 200 pesos de oro común.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 30/10/1699, Libro 150, f. 520. Fletamento de mercancías diversas a Santiago de Guatemala.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 22/01/1700, Libro 153, f. 55v. Juan de los Reyes, dueño de recuas, se obliga a entregar a Joseph Polanco en la ciudad de Chiapas 8 tercios de géneros de Castilla en 29 días a partir de la presente, el precio por carga de mula es de 22 pesos.

Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, poder general, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 1703, Libro, 156, f. 142v. Vecino de Chiapa de Indios por que se compra a su poder 2 fardos y 4 paños a un vecino de la Provincia de Tabasco.

ARCHIVO HISTÓRICO JUDICIAL DEL ESTADO DE OAXACA

Archivo Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Teposcolula, serie protocolos, subserie compañía, 1589, Leg. 1, Exp. 3.04, ff. 8r-10r. Puesta de mulas para mercadear a Veracruz.

Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Teposcolula, serie protocolos, poder especial, 1597, Leg. 1, Exp. 7.14, ff. 23r-24r. Seguimiento de una recua de 24 mulas aparejadas con 50 cargas de corambre que va a Veracruz o puerto de San Juan de Ulúa.

Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Teposcolula, serie protocolos, poder especial, 1610, Leg. 1, Exp. 8.01, ff. 1r-2v. Fletación de 25 mulas de recuas a Guatemala por el precio y la manera que le pareciese.

Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Villa Alta, serie civil, sub serie recibo, 1764, Leg. 5, Exp. 9.1, ff. 4. Anastacio Salgado, vecino de Villa Alta, recibió de don Joaquín Ximeno Bohorquez, alférez real, 103 cabezas de mulas y machos para que los venda en los pueblos de la jurisdicción de Villa Alta.

Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca, ramo Villa Alta, serie civil, sub serie mandamiento, 1694, Leg. 4, Exp. 3, ff. 10. Miguel Román Nogales, alcalde mayor de Villa Alta manda se publique y cumpla el decreto que expide don Gaspar de Sandoval Zerda Silva y Mendoza, virrey, gobernador y capitán de la Nueva España, donde ordena que los criadores de ganados y bestias mulares y caballares, españoles e indios no puedan usar de señal de hierro para que sean conocidos sus animales sin licencia del superior gobierno.

**ARCHIVO DE LA PARROQUIA DE SANTO DOMINGO TEHUANTEPEC,
OAXACA**

Parroquia de Santo Domingo Tehuantepec El Sagrario, sección sacramentos, serie bautismos, número de expediente 7, caja 1, 1749-1769, ff. 1-12.

❖ **CIUDAD DE MÉXICO**

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN

Archivo General de la Nación, 1585, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1486/25305/396, expediente 396. Ladrón de Guevara, Pedro. Alcalde Mayor de Tehuantepec y su partido.

Archivo General de la Nación, 1587, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1486/25305/425, expediente 425. Mendoza, Alonso de. Alcalde Mayor de Tehuantepec y su partido.

Archivo General de la Nación, 1587, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1486/25305/426, expediente 426. Esteban Otalora, Justicia y Teniente de Alcalde Mayor de Jalapa, Tehuantepec y su partido.

Archivo General de la Nación, 1598, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1292/25111/143, expediente 143. Francisco Maraver, Alcalde Mayor que fue de la Villa de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1598, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1292/25111/144, expediente 144. Diego Terrazas, Alcalde Mayor de la Villa de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1594, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1291/25110/97, expediente 97. Marín, Juan. Condenado por la Real Audiencia en residencia que se le tomo del cargo de Teniente de Alcalde Mayor de la Villa de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1594, Instituciones Coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 425/23151/42, expediente 42. Hernando de Cortés. Situación en la Real Hacienda de 1, 527.00 pesos de oro común en recompensa de la Villa y Puerto de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1594, Instituciones Coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 425/23151/43, expediente, 43. Marqués del Valle. Situación en la Real Hacienda de 1,527.00 pesos de oro común en recompensa de la Villa y Puerto de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1599, Instituciones Coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1292/25111/577, expediente 577, f. 134. Francisco Pacheco. Por la composición de un sitio de estancia para ganado en el pueblo de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1599, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1292/25111/248, expediente 248. Maraver de Ayala, Francisco. Alcalde mayor que fue de Tehuantepec.- Cargo de lo que se le envió para el descubrimiento del nuevo camino de la mar del sur a la del norte.

Archivo General de la Nación, 1599, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1292/25111/634, expediente 634. Gaspar Vargas. Alcalde Mayor de la Villa de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1617, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1416/25235/15, expediente 15. Alcalde Mayor. Córdoba y Guzmán, Martín de. Alcalde Mayor de la Villa de Guadalupe y provincia de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1617, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1424/25243/33, expediente 33. Canseco de Quiñones, Gabriel. Justicia Mayor de la Villa de Guadalupe en la provincia de Tehuantepec y su partido.

Archivo General de la Nación, 1617, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1424/25243/10, expediente 10. Canseco de Quiñones, Gabriel. Justicia Mayor de Tehuantepec, su partido y jurisdicción.

Archivo General de la Nación, 1618, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1424/25243/136, expediente 136. Pareja, Diego de. Alcalde Mayor de la provincia de Tehuantepec y su partido.

Archivo General de la Nación, 1620, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1418/25237/39, expediente 39. Tehuantepec: Juan Bladivieso Turcios, Alcalde Mayor.- Finanzas.

Archivo General de la Nación, 1625, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1423/25242/17, expediente 17. Guzmán, Alonso de (Capitán). Alcalde Mayor de la provincia de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1632, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1428/25247/32, expediente 32. Ugarte y Ayala, Gabriel de. Alcalde Mayor de la provincia de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1635, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1429/25248/5, expediente 5. Lugo y Montalvo, Cristóbal de (General).- Alcalde Mayor de la Villa de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1636, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1431/25250/32, expediente 32. Lugo y Montalvo, Cristóbal de. Alcalde Mayor de la provincia de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1637, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1431/25250/48, expediente 48. Ugarte y Ayala, Antonio de. Alcalde Mayor de la provincia de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1640, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1435/25254/46, expediente 47. Navarro de Avendaño, Luis. Alcalde Mayor u Capitán a Guerra del partido de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1641, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 341(1)/23067/76, expediente 76. Núñez de Prada, Diego. Alcalde Mayor del partido de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1642, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1436/25255/35, expediente 35. Navarro de Avendaño, Luis. Alcalde Mayor del partido de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1643, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1437/25256/50, expediente 50. Loayza, Jerónimo de. Alcalde Mayor del partido de Tehuantepec y Comisario de la Real Hacienda.

Archivo General de la Nación, 1645, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1439/25258/55, expediente 55. Quiroga y Prada, Andrés de. Alcalde Mayor del partido de Tehuantepec y Receptor de las Reales Alcabalas.

Archivo General de la Nación, 1645, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1439/25258/80, expediente 80. Quiroga y Prada, Andrés de. Alcalde Mayor del partido de Tehuantepec y Comisario de la Real Hacienda.

Archivo General de la Nación, 1651, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 268(1)/22994/170, expediente 179. Antonio Rovelo Falcón. Maestre de campo y Alcalde Mayor de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1652, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 268(1)/22994/83, expediente 86. Media anata y lanzas. Antonio de Robles, alferez, justicia mayor de la provincia de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1657, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 454(1)/23180/150, expediente 152. Media Annata y lanzas. Rodríguez de Vera, Domingo. Alcalde Mayor de la villa de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1657, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 454(1)/23180/132, expediente 134. Nicolás de Urrutia. Juez Comisario de Real Hacienda, contra Diego Cano Moctezuma, Alcalde Mayor de Tehuantepec.

Archivo General de la Nación, 1668, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 552(1)/23278/97, expediente 97. Mercedes y salarios. Duque de Terranova. Marques del Valle, sobre lo que se le debe por la incorporación a la Corona de la Villa y Puerto de Tehuantepec.

❖ GUATEMALA

ARCHIVO GENERAL DE CENTROAMÉRICA

Archivo General de Centroamérica, villa de Tehuantepec, 26 de junio de 1681, signatura Al. 24, Exp. 10.210, Leg. 1.566, fol. 199. Que el Escribano y Receptor del número de la Audiencia, Lorenzo Pérez de Rivera, pase a la provincia de Soconusco, a la averiguación de los agravios y vejaciones que el Gobernador don Francisco Quintana Dueñas y Arriaga, cometía de continuo en las personas y bienes de los vecinos, no permitiéndoles el dedicarse al comercio con la provincia de Tehuantepeque.

Archivo General de Centroamérica, signatura A1, Leg. 4592, ff. 172-173v. Real cédula sobre que se continúe y solicite el tráfico por mar desde los puertos de estas provincias a las de la Nueva España, Madrid a 27 de noviembre de 1697.

❖ PORTAL DE ARCHIVOS ESPAÑOLES (PARES)

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

Archivo General de Indias, Indiferente, 1092, N.64, 1535. ff. 1-6. Carta de los oficiales de la Casa de Contratación sobre permitir el paso de mulas y acémilas a Nueva España. Respuesta.

Archivo General de Indias, Indiferente, 1961, L.3, 1535. ff. 178v-179. Real Cédula a los oficiales de la Casa de Contratación para que permitan pasar mulas y acémilas a Indias, a todas las personas que deseen.

Archivo General de Indias, Contratación, 285A, N.4, R.10, 1609 Bienes de difunto Miguel de Arroa y Zelbuzu marinero muerto en Tehuantepec.

Archivo General de Indias, Contratación, 5447, N.2, R.31, José Antonio Bracamonte, 1686. Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de José Bracamonte, alcalde mayor de Tehuantepec (o Tecoaantepec) a Nueva España.

Archivo General de Indias, Cartas de Audiencia, Guatemala, 29, R.4, N.87, 1687-1689. Navíos y guerra, Teguantepec.

Archivo General de Indias, Indiferente General, 1642, Nueva España, Leg. 1660. Expediente sobre la extinción de protectores fiscales de indios, salarios al protector de indios en 1624. En Paredes, Carlos; Pérez, Juan Manuel. (1991). Índice de documentos. Dos temporadas de trabajo en el archivo de Indias. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Archivo General de Indias, 1660, Leg. 600, ff. 172. En Paredes, Carlos; Pérez, Juan Manuel. (1991). Índice de documentos. Dos temporadas de trabajo en el archivo de Indias. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Archivo General de Indias, Audiencia de México, 1660-1661, México, Leg. 600, 6 ff. Refiere al alboroto de las provincias de Tehuantepec y Nexapa, riesgo en que han puesto aquel reino los criados del Duque de Alburquerque, como queda despachado un alcalde de el crimen por juez de residencia de los alcaldes mayores y al castigo de los culpados. En Paredes, Carlos & Pérez, Juan Manuel. (1991). Índice de documentos. Dos temporadas de trabajo en el archivo de Indias. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

(1635) El virrey al provincial de la Orden de Santo Domingo para que ponga remedio a los daños y agravios que hace un fraile a los indios de Zanatepec. Documentos sobre las rebeliones indias de Tehuantepec y Nexapa (1600-1661). (1992). Héctor Díaz-Polanco, Carlos Manzo, (Compiladores). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. P. 23.

(1639) Para que el Alcalde Mayor de Nexapa informe sobre lo que piden los naturales del pueblo de Santo Domingo, en razón de que sean administrados por la justicia de Teguantepeque, por la distancia que hay de este pueblo a la dicha villa de Nexapa, y la justicia de Teguantepeque los administre en él hasta que visto el informe se determine lo que convenga. Documentos sobre las rebeliones indias de Tehuantepec y Nexapa (1600-1661). (1992). Héctor Díaz-Polanco, Carlos Manzo, (Compiladores). México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. P. 25.

ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL DE ESPAÑA

Archivo Histórico Nacional de España (PARES), OM-CABALLEROS_SANTIAGO, 1706, Exp. 2254. Pruebas para la concesión del título de Caballero de la Orden de Santiago de José de Cuellar y Valdestovel, natural de Madrid, Gobernador de Tehuantepec.

ANEXOS

Cuadro 1.- Alcaldes Mayores de Tehuantepec (1585-1694). Hecho por Diana Ortiz.⁶³⁹

Año	Nombre	Título como aparece en la documentación	Notas extras y referencia de archivo
1538	Juan de Toledo.	Alcalde mayor de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, Hospital de Jesús, Leg. 160 bis 1ª parte, ff. 116v-117; Machuca Laura, "El marquesado del Valle en Tehuantepec, México (1522-1536), América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad, Héctor Noejovich Ch. (editor), 50º Congreso Internacional de Americanistas Varsovia, Polonia, Pontifica Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, Lima, 2001.
1585	Pedro Ladrón de Guevara.	Alcalde Mayor de Tehuantepec y su partido.	Archivo General de la Nación, 1585, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1486/25305/396, expediente 396.
1587	Alonso de Mendoza.	Alcalde Mayor de Tehuantepec y su partido.	Archivo General de la Nación, 1587, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1486/25305/425, expediente 425.
1587	Esteban Otalora.	Justicia y Teniente de Alcalde Mayor de Jalapa, Tehuantepec y su partido.	Archivo General de la Nación, 1587, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1486/25305/426, expediente 426.
1594	Juan Marín.	No especifica.	Condenado por la Real Audiencia en residencia que se le tomo del cargo de Teniente de Alcalde Mayor de la villa de Tehuantepec. Archivo General de la Nación, 1594, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1291/25110/97, expediente 97.
1598	Francisco Maraver.	Alcalde Mayor que fue de la villa de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1598, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1292/25111/143, expediente 143.
1598	Diego Terrazas.	Alcalde Mayor de la villa de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1598, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1292/25111/144, expediente 144.

⁶³⁹ Puede variar al introducir nuevos datos. Información extraída del Archivo General de la Nación, Archivo Histórico del Estado de Oaxaca, Archivo de Notarias del Estado de Oaxaca y el Archivo Histórico Judicial del Estado de Oaxaca.

1599	Francisco de Maraver Ayala.		Alcalde mayor que fue de Tehuantepec. Cargo de lo que se le envió para el descubrimiento del nuevo camino de la mar del sur a la del norte. Archivo General de la Nación, 1599, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1292/25111/248, expediente 248.
1599	Gaspar Vargas.	Alcalde Mayor de la villa de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1599, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1292/25111/634, expediente 634.
1600	Don Juan de Arellano.	Alcalde Mayor de la villa de Tehuantepec.	
1617	Martin de Córdoba y Guzmán.	Alcalde Mayor de la villa de Guadalcazar y provincia de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1617, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1416/25235/15, expediente 15.
1617	Gabriel Canseco de Quiñones.	Justicia Mayor de la villa de Guadalcazar y provincia de Tehuantepec y su partido.	Archivo General de la Nación, 1617, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1424/25243/33, expediente 33. Archivo General de la Nación, 1617, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1424/25243/10, expediente 10.
1618	Diego de Pareja.	Alcalde Mayor de Tehuantepec y su partido	Archivo General de la Nación, 1618, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1424/25243/136, expediente 136.
1620	Juan Baldivieso Turcios.	Alcalde Mayor de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1620, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1418/25237/39, expediente 39.
1625	Capitán Alonso de Guzmán.	Alcalde Mayor de la Provincia de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1625, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1423/25242/17, expediente 17.
1632	Gabriel de Ugarte y Ayala.	Alcalde Mayor de la Provincia de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1632, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1428/25247/32, expediente 32.
1635	General Cristóbal de Lugo y Montalvo.	Alcalde Mayor de la Villa de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1635, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1429/25248/5, expediente 5.

1636	General Cristóbal de Lugo y Montalvo.	Alcalde Mayor de la Provincia de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1636, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1431/25250/32, expediente 32.
1637	Antonio de Ugarte y Ayala.	Alcalde Mayor de la Villa de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1637, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1431/25250/48, expediente 48.
1640	Luis Navarro de Avendaño.	Alcalde Mayor y Capitán a Guerra del partido de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1640, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1435/25254/46, expediente 47.
1641	Diego Núñez de Prada.	Alcalde Mayor de la Villa de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1641, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 341(1)/23067/76, expediente 76.
1642	Luis Navarro de Avendaño.	Alcalde Mayor del Partido de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1642, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1436/25255/35, expediente 35.
1643	Jerónimo de Loayza.	Alcalde Mayor del Partido de Tehuantepec y Comisario de la Real Hacienda.	Archivo General de la Nación, 1643, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1437/25256/50, expediente 50.
1645	Andrés de Quiroga y Prada.	Alcalde Mayor del partido de Tehuantepec, Receptor de las Reales Alcabalas y Comisario de la Real Hacienda.	Archivo General de la Nación, 1645, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1439/25258/55, expediente 55. Archivo General de la Nación, 1645, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 1439/25258/80, expediente 80.
1651	Antonio Rovelo Falcon.	Maestre de campo y alcalde mayor de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1651, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 268(1)/22994/170, expediente 179.
1652	Antonio de Robles.	Alférez, justicia mayor de la provincia de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1652, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 268(1)/22994/83, expediente 86.
1657	Domingo Rodríguez de Vera.	Alcalde Mayor de la villa de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1657, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 454(1)/23180/150, expediente 152.

1657	Diego Cano Moctezuma.	Alcalde Mayor de Tehuantepec.	Archivo General de la Nación, 1657, Instituciones coloniales, Archivo Histórico de Hacienda, 1ª serie, volumen 454(1)/23180/132, expediente 134.
1660	Don Juan de Arellano.	Alcalde Mayor de Tehuantepec.	Archivo General de Indias, 1660, Leg. 600, ff. 172. En Paredes Carlos, Pérez Juan Manuel, <i>Índice de documentos. Dos temporadas de trabajo en el archivo de Indias</i> , CIESAS, Cuadernos de la Casa Chata, Primera edición, México, 1991. (Punto 663).
1660	Don Joseph de Reinoro.	Alcalde Mayor de la villa de Ixtepec.	Archivo General de Indias, 1660, Leg. 600, ff. 172. En Paredes Carlos, Pérez Juan Manuel, <i>Índice de documentos. Dos temporadas de trabajo en el archivo de Indias</i> , CIESAS, Cuadernos de la Casa Chata, Primera edición, México, 1991. (Punto 663).
1672	Capitán don Christobal Manso de Contreras.	Alcalde Mayor.	Archivo Histórico del Estado de Oaxaca Alcaldías Mayores, 1675, Leg. 53, Exp 21, ff. 2.
1675	Don Luis Ramírez de Aguilar.	Alcalde Mayor de Teguatepeque, puertos y fronteras.	Archivo Histórico del Estado de Oaxaca Alcaldías Mayores, 1675, Leg. 53, Exp. 2, ff 11.
1675	Antonio de Sotomayor.	Teniente general del Alcalde Mayor de Teguatepeque.	Archivo Histórico del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1675, Leg. 53, Exp. 2, ff 11.
1675	Fray Simon de Pintelos.	Prior del convento de Teguatepeque (San Pedro Guadalcazar).	Archivo Histórico del Estado de Oaxaca Alcaldías Mayores, 1675, Leg. 53, Exp. 2, ff 11.
1681	Capitán don Joseph de Henestrosa.	Corregidor y capitán a guerra de Tehuantepec.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio entre partes, Diego Benaías, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66v.
1681	Don Luis de Medina Castillo Hurtado de Mendoza.	Alcalde mayor y capitán a guerra de la provincia de Teguatepeque.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1681, Leg. 53, Exp. 22, ff 11.
1681	Capitán Antonio de Arenas.	Teniente de Alcalde Mayor de la villa de Teguatepeque.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, 1681, Diego Benaías, Libro 141, f. 66.

1686	Jose Antonio Bracamonte.	Alcalde Mayor de Tehuantepec.	Archivo General de Indias, Contratación, 5447, N.2, R.31, José Antonio Bracamonte, 1686. Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de José Bracamonte, alcalde mayor de Tehuantepec (o Tecoantepec) a Nueva España.
1694	Teniente de capitán Gregorio Balverde.	Alcalde Mayor de la Provincia de Tehuantepec.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, 1694, Diego Benaías, libro 149, f. 65v.- El sargento mayor don Fernando Nieto de Silva da especial merced a don Gregorio Balverde para que en nombre del otorgante y el de doña Ariana de Andre Montesuma se le demande, cobre y reciba los beneficios de la encomienda del pueblo de Tequisistlán so pena de costa judicial. Fueron testigos don Diego Frez, Phelipe de Gamboa y don Nicolás Carrera vecinos de Antequera.
1695	Capitán don Luis Ramírez de Aguilar.	Alcalde mayor de la villa de Tehuantepe	Archivo General del Estado de Oaxaca, Alcaldías Mayores, 1675, Leg. 53, Exp. 2, f. 9.
1696	Capitán don Antonio de Arenas Meltas.	Alcalde Mayor de Teguatepeque y de Jalapa.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, 1696, Diego Benaías, Libro 150, f. 520. Fechado el 30 de noviembre de 1696 (en la ficha del archivo aparece octubre, pero en el documento hace referencia al mes de noviembre).
1706	José de Cuellar y de Valdestovel.	Gobernador de Tehuantepec.	Archivo Histórico Nacional de España (PARES), OM-CABALLEROS_SANTIAGO, 1706, Exp. 2254. Pruebas para la concesión del título de Caballero de la Orden se Santiago de José de Cuellar y Valdestovel, natural de Madrid, Gobernador de Tehuantepec.

Cuadro 2.- Resumen de fletes de 1681 a 1703

Año	Arriero	Mercader	Productos transportados	Destino de entrega y notas generales	Testigos
1681	Juan de la Cruz,	Juan Bentura	80 cajones de tinta afil	Incumplimiento de contrato. Destino a Nueva Veracruz; dirigido a Francisco Truxillo Villalobos (arriero pardo de Guatemala). Se pagó 1,788 pesos a razón de 24 pesos la carga de 10 arrobas.	Testigos.- Manuel Fiallo, Juan de la Cruz (por Francisco de Truxillo Villalobos), Gerónimo Chrespín y Miguel de Cerbantes vecinos de Tehuantepec. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, convenio entre partes, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 10/04/1681, Libro 141, f. 66.
1683	Pedro Morales y Blas Ferrer	Alfárez Antonio Días	3 fardos y 2 cajas de géneros de China (con factura), con la marca al margen, pesó en bruto 38 arrobas y 19 libras.	Capitán Manuel de Sologastón o capitán Cristóbal Fernández de Rivera (Santiago de Guatemala). Ofrecieron como fiador al sargento mayor Felipe de Fuentes, vecino de Guatemala. Se pagó 40 pesos a razón de 16 pesos la carga de mula.	Testigos.- Miguel de Servantes, Juan de Sepeda y Sebastián Días vecinos de Antequera. Firmaron Blas Ferrer, Felipe de Fuentes, Miguel de Serbantes. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, obligación especial, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 16/01/1683, Libro 142, f. 23.
1683	Pedro Sáenz de Tagle y Antonio Gutiérrez de la Campa	Capitán Martín Arsse	Recibieron 4,000 pesos de oro común para comprar cacao (2 mil a cuenta del capitán Martín de Arsse y otros 2 mil restantes por los otorgantes	Provincia de Guatemala y en el Soconusco. Tenían orden de enviar los tercios de cacao a la ciudad de México además de "correr con el dispendio y la venta de dicho cacao en precio que el tiempo ofreciere.	Testigos.- Don Blas de Arzujo, Pedro López de la Madrid y Miguel de Cerbantes vecinos de Antequera. Firmaron don Antonio Luis de la Campa, Martín de Arsse, Pedro Sáenz de Tagle. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 21/08/1683, Libro 142, f. 194.
1683	Nicolás de Palenzia	- - -	- - -	Se obliga de poner en el pueblo de Suchitupéquez 65 mulas a disposición de don Antonio Morales vecino de	Testigos.- Miguel de Cerbantes y Gabriel Farfán vecinos de Antequera. Archivo Histórico de la Dirección

Cuadro 2.- Resumen de fletes de 1681 a 1703

				Antequerá para traer 130 tercios de cacao en un tiempo de 3 meses a partir de la fecha de la escritura. Se pagó 600 pesos a razón de 23 pesos y 2 reales la carga de mula.	General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequerá, 21/11/1683, Libro 142, f. 278.
1691	Diego Ventura	Antonio de Zesias	302 cajones de tinta añil, que pesaron 290 arrobas y 15 libras.	Se obliga a llevarlos al puerto de Veracruz. Se pagó 21 pesos y 4 reales la carga de mula.	Testigos: Phelipe de Gamboa y Francisco de Palacios. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequerá, 16/05/1693, Libro 148, f. 278.
1693	Juan de Zelaya	Capitán Juan López de Ampuero	43 fardos de cajas de ropa de Castilla que pesaron en bruto 368 arrobas y 16 libras, con factura firmada del otorgante.	El documento está fechado el 13 de octubre de 1693 y la fecha de entrega está definida el 24 de diciembre de ese mismo año al capitán Juan López de Ampuero. Se pagó 17 pesos la carga de mula.	Testigos.- Don Diego de Córdoba, Phelipe Gamboa y don Nicolás Carrión vecinos de Antequerá. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequerá, 13/10/1693, Libro 148, f. 500.
1693	- -	Miguel Joseph de Ylandan y Juan Martínez de Obeda	- -	Hacen compañía poniendo 24, 118 pesos y 4 reales, para importar géneros y mercaderías de Castilla y China. Estos géneros los sacaron con diferentes créditos de mercaderes de la ciudad otorgando escrituras y vales. Nota: la compañía debía de durar 18 meses.	Testigos.- Don Diego Fernández de Cardona y Phelipe de Gamboa. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, compañía, Diego Benaiás, Ciudad de Antequerá, 14/10/1693, Libro 148, f. 504.
1693	Juan de Zelaya	Don Manuel Miguel y Catarrosa	2 tercios de ropa de Castilla.	Entregar a don Bartolomé de Galves caballero del orden de Santiago, vecino de Santiago de Guatemala.	Testigos.- Don Diego Fernández de Córdoba, Phelipe de Gamboa y don Nicolás Carreio vecinos de Antequerá. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequerá, 15/10/1693, Libro 148, f. 505.

Cuadro 2.- Resumen de fletes de 1681 a 1703

1694	Lorenzo Catalán	Andrés Mazedá	16 paños de Puebla, 2 cajones de mercaderías.	Entregar en Guatemala. Se pagó 16 pesos de la carga de mula.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, Ciudad de Antequera, 26/10/1693, Libro 148, f. 533v.
1694	Nicolás Gallardo y Joseph Bonfil (fiador)	- - -	10 cargas de "frutos" a cuenta del alférez Andrés Frez de la Torre (vecino de México), que los indios de Chiapa le deben a Francisco Barela de Figueroa.	Se obligan a llevar 10 mulas de su recua a Chiapa de Indios y entregar a Alférez Pedro Gutiérrez, en su ausencia a Juan Fernández de la Torre. Se pagó 19 pesos por carga de mula.	Testigos.- Don Diego Frez de Córdoba, Phelipe de Gamboa, y Joseph Márquez vecinos de Antequera. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 04/09/1694, Libro 149, f. 340.
1694	Antonio Basilio Villalobos	-	60 cajones de jabón.	Entregar en Santiago de Guatemala.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 14/09/1694, Libro 149, f. 364.
1694	Bernardo Galván	Gerónimo Calataves	6 cajones de sombreros, 4 cajones de estabos.	Flete a Santiago de Guatemala, dirigido a Francisco Pérez de Carda (vecino de Santiago), o al capitán Nicolás Basquez de Nova (vecino de Santiago de Guatemala). Se pagó 42 pesos, a razón de 14 pesos la carga de mula.	Testigos.- Don Diego Frez de Córdoba, Phelipe de Gamboa vecinos de Antequera. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, obligación de pesos, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 14/09/1694, Libro 149, f. 366.
1694	Joseph Carzola		28 cargas de cacao	Se compromete a poner en San Antonio Suchatépéquez y el pueblo de Guioatenango 28 mulas aparejadas a disposición de don Bartolomé de Robles vecino de la villa de Teguantepeque para cargar 28 cargas de zurrones de cacao. Se pagó 300 pesos por el contrato.	Testigos.- don Diego Frez de Córdoba, Phelipe de Gamboa y Joseph Márquez vecino de Antequera Firma Joseph de Frez. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 24/09/1694, Libro 149, f. 393.

Cuadro 2.- Resumen de fletes de 1681 a 1703

1694	Pedro Martín y Lorenzo Sánchez	Pedro Vortana de Vereza	70 cargas de zurrones de cacao y "otros frutos"	Se obligan a poner en la provincia del pueblo de San Antonio Suchitepéquez 60 mulas para 70 cargas de zurrones, por orden del Capitán Antonio de Ismaezeda. Se pagó 500 pesos, a razón de 22 pesos la carga de mula.	Testigos.- Don Diego Frez de Córdoba, Phelipe de Gamboa y Nicolás (no es legible el apellido). Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benzaís, Ciudad de Antequera, 14/10/1694, Libro 149, f. 438.
1694	Gerónimo de Mendosa	- -	25 cargas de zurrones de cacao.	Cacao proveniente de San Antonio Suchitepéquez. Se obliga a entregarlos a Santos Terán.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benzaís, Ciudad de Antequera, 28/09/1694, Libro 149, f. 402.
1694	- -	Francisco Varela	60 zurrones de cacao.	Fletamento desde San Antonio Suchitepéquez para Francisco Varela. Se pagó 40 pesos la carga de mula.	Testigo.- Phelipe Gamboa (vecino de Tehuantepec). Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benzaís, Ciudad de Antequera, 09/10/1694, Libro 149, f. 421.
1694	Rodrigo Alvarez Pano	Pedro Sánchez de Tagle.	19 cargas de jabón.	Fletamento para entregar en Santiago de Guatemala. Se pagó 13 pesos la carga de mula.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benzaís, Ciudad de Antequera, 12/10/1694, Libro 149, f. 429.
1694	Rodrigo Alvarez Pano	Capitán Santos de Terán.	9 fardos de jerga, 9 paños de Puebla, un cordón, 12 cajas de jabón.	Fletamento para entregar en Santiago de Guatemala. Se pagó 13 pesos la carga de mula.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benzaís, Ciudad de Antequera, 12/10/1694, Libro 149, f. 430.
1694	Pedro Martín y Lorenzo Sánchez	- -	70 cargas de zurrones de cacao.	Mercancía procedente de San Antonio Suchitepéquez. Se pagó 22 pesos la carga de mula.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benzaís, Ciudad de Antequera, fletamento, Diego Benzaís, Ciudad de Antequera, 14/10/1694, Libro 149, f. 438.

Cuadro 2.- Resumen de fletes de 1681 a 1703

1694	Juan Mathías, Pascual Mathías y Martín Ximenes	Juan Villegas Seballos	11 fardos de ropa, 3 cajones de sombleros y machetes.	Fletamento a Santiago de Guatemala. Se pagó 14 pesos la carga de mula.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benías, Ciudad de Antequera, 15/10/1694, Libro 149, f. 442.
1694	Lorenzo Sánchez y Mateo Manuel, arrieros.	Juan Seballos	4 cajones de jabón.	Fletamento a Santiago de Guatemala. Se pagó 12 pesos la carga de mula.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benías, Ciudad de Antequera, 17/10/1694, Libro 149, f. 443.
1696	- -	Juan Solís	20 marquetas de cera de Castilla.	Flete para entregar en Santiago de Guatemala a Lorenzo de Montufar.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benías, Ciudad de Antequera, 29/10/1696, Libro 150, f. 519.
1696	Alferez Joseph Roldan (mercader y dueño de recuas)	Juan Fernández.	- -	Poder dado a Clemente Palacios de 42 mulas de recuas para que vaya al puerto de Acapulco a cargar las mercaderías que se le entregasen para conducirías a Antequera.	Testigos.- Don Diego Frez de Córdoba, Francisco Gómez Carrón y Francisco de Vera vecinos de Antequera. Firma Joseph Roldan. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, poder especial, Diego Benías, Ciudad de Antequera, 28/03/1696, Libro 150, f. 194.
1696	Thomas Raymundo y Manuel Osorio	Juan de Seballos Villegas	Fardos y géneros de mercaderías (no específica).	Fletamento a Santiago de Guatemala para entregar a Fernando Tobilla y Galvez.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benías, Ciudad de Antequera, 08/10/1696, Libro 150, f. 468.
1696	- -	Capitán Juan de Balderas	20 fardos de géneros de China.	Flete para entregar en Santiago de Guatemala a Diego Baldison.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benías, Ciudad de Antequera, 11/10/1696, Libro 150, f. 481.
1696	Francisco Martín	Capitán mayor Juan de Valderos	Dos numerados	Dingido al capitán don Bronto (Bruno?) y de Montufar (Santiago de Guatemala).	Testigos.- Don Diego Frez de Córdoba, Marcos de Pedro Rena.

Cuadro 2.- Resumen de fletes de 1681 a 1703

	(Balderas?), alcalde mayor de Santiago Guatemala (?).	mercaderías de Castilla.	de	Firma.- Francisco Martínez. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 28/09/1696, Libro 150, f. 483.
1696	Capitán Juan Valderos	5 fardos de géneros de Castilla.	Flete para entregar en Santiago de Guatemala a Pedro Gutiérrez.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 11/10/1696, Libro 150, f. 483. (misma foja que el anterior)
1696	Sebastián de la Cruz (de Tehuantepec y mayordomo de la recua del capitán don Antonio de Arenas Meltas Alcalde Mayor de Tehuantepec y Jalapa).	54 fardos de géneros de Castilla, 23 marquetas de cera de Castilla.	Entregar a Nicolás de (oto) vecino de Santiago Guatemala; también a disposición de los capitanes don Juan de la Angarita caballero del orden de Alcántara y don Pedro de Leza en Santiago Guatemala. Se pagó 903 pesos, a razón de 21 pesos la carga de mula.	Testigos.- Diego Frez de Córdoba, Marcos de Pedro Rena, Diego de Medrano vecinos de Antequera. Firma Sebastián de la Cruz Villalobos. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 30/10/1696, Libro 150, f. 520.
1699	Miguel Mendoza	Antonio Bernal	Obligación para llevar 30 mulas a Guatemala y regresar con cargas de frutos para Antonio Bernal, vecino de la ciudad de México. Se pagó 200 pesos.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 03/08/1699, Libro 152, f. 431.
1699	Juan Mathías y Pascual Mathías, arrieros, indios principales de Santo Domingo del Valle.	-	Obligación para llevar una recua de mulas a San Antonio Suchitepéquez y traerlas cargadas de cacao. Se pagó 250 pesos por el flete.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benaiás, Ciudad de Antequera, 24/09/1699, Libro 152, f. 550v.
1699	Juan Marín y Gerónimo Antonio, indios ladinos	Francisco Barquen de Figueroa	Encargo de don Francisco Gonzales Norega, (vecino de la ciudad de Santiago de Guatemala), para llevar a San Antonio Suchitepec 15 mulas aparejadas y traerlas	Testigos.- Antonio Herrera y Francisco de Vera. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego

Cuadro 2.- Resumen de fletes de 1681 a 1703

	principales Santo Domingo del Valle		cargadas de cacao. Se pagó 100 pesos por el flete.	Benías, Ciudad de Antequera, 24/09/1699, Libro 152, f. 552.
1699	Juan Matías Pascual, Máthías Gerónimo Antemo y Juan Martín, en mancomún.	Capitán Gabriel de Castro	Se comprometieron a entregarlos en Chiapa de Indios a Gabriel Castro o en su ausencia a Francisco de Castro, su hijo. Se pagó 200 pesos, a razón de 12 pesos la carga de mula.	Testigos.- Francisco de Vera Antonio Enríquez y Francisco Xavier. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, fletamento, Diego Benías, 08/10/1699, Libro 152, f. 577v.
1700	Juan de los Reyes	Capitán don Francisco Fernández de Varios	Estos productos venían de Veracruz, primero debían de entregarse en Chiapa de indios y después en Santiago de Guatemala a don Leandro de la Cueba, por orden de orden de don Diego Martín de Guelva residente en la ciudad de México. Se pagó 20 y 22 pesos la carga de dos tercios.	Testigos.- Antonio Enríquez, Joseph Pedro de Hinojosa y Francisco Xavier vecinos de Antequera. Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, 22/01/1700, Libro 153, f. 55v.
1703	- -	Vecino de Chiapa de Indios	Flete para comprar en la Provincia de Tabasco para llevarlo a Chiapa de Indios.	Archivo Histórico de la Dirección General de Notarías del Estado de Oaxaca, poder general, Diego Benías, Ciudad de Antequera, 1703, Libro 156, f. 142v.