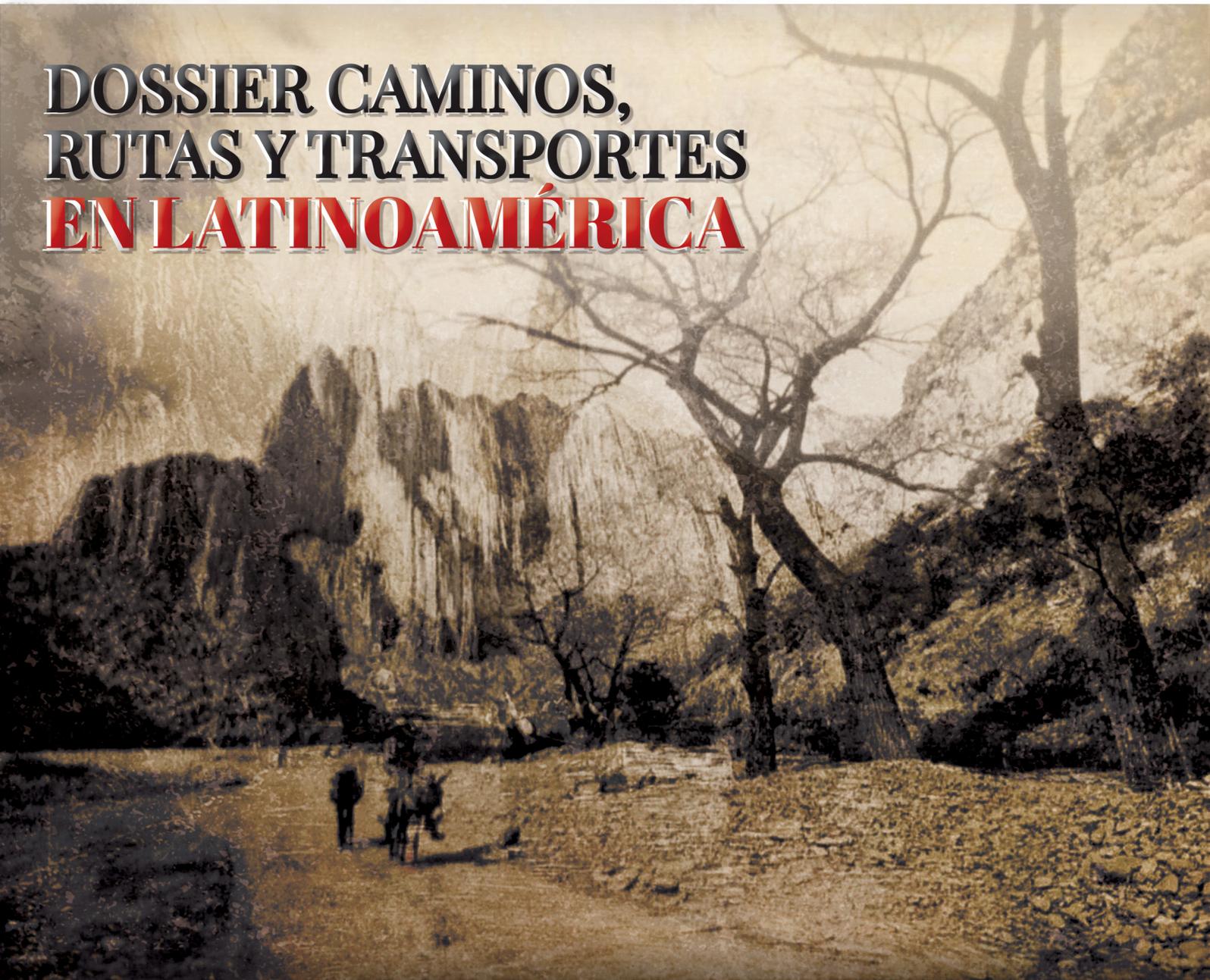


Año VI - Número 11

HISTORIA 2.0

Conocimiento Histórico en Clave Digital

DOSSIER CAMINOS, RUTAS Y TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA



900600120020

11

Año VI - Número 11

Enero - Junio de 2016

ISSN 2027-9035

Asociación Historia Abierta - AHISAB



**REVISTA HISTORIA 2.0: CONOCIMIENTO
HISTÓRICO EN CLAVE DIGITAL, AÑO VI,
NÚMERO 11. ISSN 2027-9035.
ENERO - JUNIO DE 2016.**

DIRECCIÓN POSTAL:

Asociación Historia Abierta, Calle 41 # 19 -61. Apto. 1908.
Bucaramanga (COL.) Teléfono: +57 (7) 6707380 Correo
electrónico: historia20@historiaabierta.org
Dirección Electrónica: <http://historiaabierta.org/historia2.0>

DIRECTORA:

Mg. Diana Crucelly González Rey, Candidata a Doctora
en Historia por el Centro de Investigaciones y Estudios
Superiores en Antropología Social, Unidad Peninsular,
México, nanaplanta@historiaabierta.org

CO-DIRECTOR:

Mg. Joel Enrique Almanza Amaya por el Centro de
Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología
Social, Unidad Peninsular, Profesor de Asignatura en la
FCSyH de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí
joelenrique.slp@gmail.com

**COORDINACIÓN DE DOSSIER CAMINOS,
RUTAS Y TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA
Y EDITORA INVITADA:**

Dra. Valentina Garza Martínez, Profesora e Investigadora
por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en
Antropología Social, vgarza@ciesas.edu.mx

COMITÉ EDITORIAL:

Mg. (c) * Sergio Andrés Acosta Lozano por la Universidad
Industrial de Santander, Bucaramanga, Colombia, sergio.
acosta.lozano@gmail.com

Dr. Juan Carrillo González por el Posdoctorado en Estudios
Mesoamericanos, Instituto de Investigaciones Filológicas,
Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de
México, areamaya@yahoo.com

Dra. (c) Mg. Jessica Colín Martínez por el Centro de
Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social,
Unidad Peninsular, Mérida, México, jezzik03@hotmail.com

Dra. (c) Mg. Aleidys Hernández Tasco, por la
Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasil,
aleidyshernandez@gmail.com

Mg (c) Román Javier Perdomo González, por la Asociación
Historia Abierta, Bucaramanga, Colombia, romanperdomo@
historiaabierta.org

DISEÑO- DIAGRAMACIÓN:

Mayra Juliana Pérez Rey. Diseñadora Gráfica.
mayra.perey@hotmail.com

DIGITALIZACIÓN:

Asociación Historia Abierta - <http://asociación.historiaabierta.org> HISTORIA 2.0.

Se encuentra indexada en: Publindex, e-revistas, Dialnet,
DOAJ y Latindex Esta revista y sus contenidos están
soportados por una licencia Creative Commons 3.0, la cual le
permite compartir mediante copia, distribución y transmisión
de los trabajos, con las condiciones de hacerlo mencionando
siempre al autor y la fuente, que esta no sea con ánimo de
lucro y sin realizar modificaciones a ninguno de los contenidos.
Se autoriza su distribución masiva de la publicación siempre
de acuerdo a esta licencia. La política editorial de la revista
Historia 2.0: Conocimiento Histórico en Clave Digital es de
acceso abierto y gratuito en todos sus contenidos.

PORTADA:

Cañón de la Huasteca, municipio Santa Catarina, Nuevo
León. Fecha: 1956 Autor: Arno Brehme, Colección: Dennis
Brehme Publicada en Monterrey en 400 fotografías,
Monterrey, Nuevo León, Museo de Arte Contemporáneo,
1997, p. 8.

LISTADO DE IMÁGENES:

Título: Transportistas cruzando el río Santa Catarina, en el
paraje la Huasteca, cercano a la ciudad de Monterrey. La
República Mexicana. Nuevo León. Reseña Geográfica y
Estadística. México, Librería de la Viuda de C. Bouret, 1910

Título: Sierra Madre Oriental y río Pílon, municipio de
Rayones en Nuevo León.
Junio 2008. Autores: Valentina Garza Martínez y Juan
Manuel Pérez Zevallos.

Título: Caminos del Parque Tayrona- Colombia. Varias
imágenes. Autora: Diana González Rey, 2016.

*El contenido intelectual
de los artículos es
responsabilidad de los autores.*

**EL COMITÉ EDITORIAL DE LA REVISTA AGRADECE
ESPECIALMENTE LA LABOR DE LOS SIGUIENTES PARES
EVALUADORES QUE ACTUARON COMO COMITE CIENTÍFICO
EN ESTA EDICIÓN:**

Doctora Catalina Castrillón Gallego	Universidad Pontificia Bolivariana, Colombia.
Doctor Juan Santiago Correa	Colegio de Estudios Superiores de Administración-CESA. Colombia.
Doctor Felipe Durán Sandoval	Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo. México.
Doctor José Martín Felipe González Solano	Escuela Nacional de Antropología e Historia –ENAH, México.
Doctora Valentina Garza Martínez	Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social- CIESAS. México.
Doctora Luz María Mohar Betancourt	Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social- CIESAS. México.
Doctor Jorge Victoria Ojeda	Universidad Autónoma de Yucatán. México.
Dr (c) Margarita Villalba Bustamante	Candidata a Doctora en Historia por la Universidad de la Sorbona, Paris 1 e Historiadora independiente. México.
Dr. (c) Luis Ángel Mezeta Canul	Candidato a Doctor en Historia por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social- CIESAS, México.
Doctorante Jairo Henry Arroyo Reina	Docente tiempo parcial-Facultad de humanidades Departamento de historia Universidad del Valle. Colombia.
Doctorante Germán Ferro Medina	Universidad Andina Simón Bolívar, Quito Ecuador y Fundación Erigaie. Colombia.

CONTENIDO:

Año VI - Número 11 - Enero - Junio de 2016

EDITORIAL 06-07

PRESENTACIÓN AL DOSSIER:
Caminos, Rutas y Transportes en Latinoamérica
Valentina Garza Martínez. 08-12

DOSSIER CAMINOS, RUTAS Y
TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA:

CAMINERÍA DEL MAYAB
Ricardo Escamilla Peraza 13-35

**LA PRESENCIA DE CORSARIOS FRANCESES
EN EL GOLFO-CARIBE ENTRE 1536 Y 1566.**
Una Propuesta de Análisis Espacial
Rodrigo Alejandro de la O Torres 36-56

**RUTAS AL PACIFICO. Caminos, transporte y
comercio desde el periodo prehispánico hasta
el siglo XIX (desde el norte de Guerrero)**
Brígida von Mentz 57-84

**HISTORIA DEL TRAMO "CAMINO VIEJO"
EN EL PUTUMAYO:**
Importancia, Teoría y Metodología para
Abordar el Estudio de los Caminos
Giovanni Paolo Arteaga Montes 85-104



**PARTICIPACIÓN INDÍGENA EN EL
MERCADO DE ANTEQUERA, OAXACA,
EN EL SIGLO XVIII.**
Alma Hernández Rugerio 105-127

**DESDE TOLUCA A ATLACOMULCO,
HACIA CELAYA Y A VALLADOLID**
Clara Elena Suárez Arguello 128-139

**ENTRE LA COSTA PACÍFICA,
LA MONTAÑA Y LA LLANURA,
COLOMBIA TAMBIÉN TIENE SUR**
Clara Inés Carreño Tarazona. 140-157

**LOS CAMINOS DE LAS HACIENDAS,
ESTANCIAS Y RANCHOS DEL NUEVO
REINO DE LEÓN. Los Derroteros de los
Visitadores (1626-1775)**

Valentina Garza Martínez

158-182

**CAMINOS, POBLAMIENTO Y GANADO
ENTRE LA NUEVA ESPAÑA Y EL NUEVO
REINO DE LEÓN: Siglos XVII y XVIII**

Ana Gabriela Arreola Menses .

183-201

**CORREISTAS, ESTAFETAS Y LÍNEAS
POSTALES EN ANTIOQUIA
ENTRE 1859 Y 1919**

Gustavo Adolfo Hernández Rojas

202-223

**ANTI PEATONALIDAD. Historia sobre la
transformación de la calzada de Tlalpan**

Israel Hinojosa Baliño

224-251

TEMA LIBRE

**CONDICIONES DE VIDA Y MARGINALIDAD
EN EL JALISCO RURAL (MÉXICO)
A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX:**

El Caso de Jocotepec.

Francisco Javier Velázquez Fernández

252-273

HACIENDO HISTORIA DE AMÉRICA LATINA

**Entrevista al Doctor Bernardo García
Martínez. Realizada el 17 de Diciembre de
2015 en El Colegio de México. Ciudad de
México.** Joel Enrique Almanza y

Jessica Colín Martínez

274-285

RESEÑAS

**GERARDO GONZÁLEZ REYES, SEÑORÍOS,
PUEBLOS Y COMUNIDADES.**

La organización político territorial en
torno del Chicnahuitecatl, siglos XVI-XVIII.
México, Universidad Autónoma del Estado
de México, 2013, 478 pp.

Marco Antonio Peralta Peralta

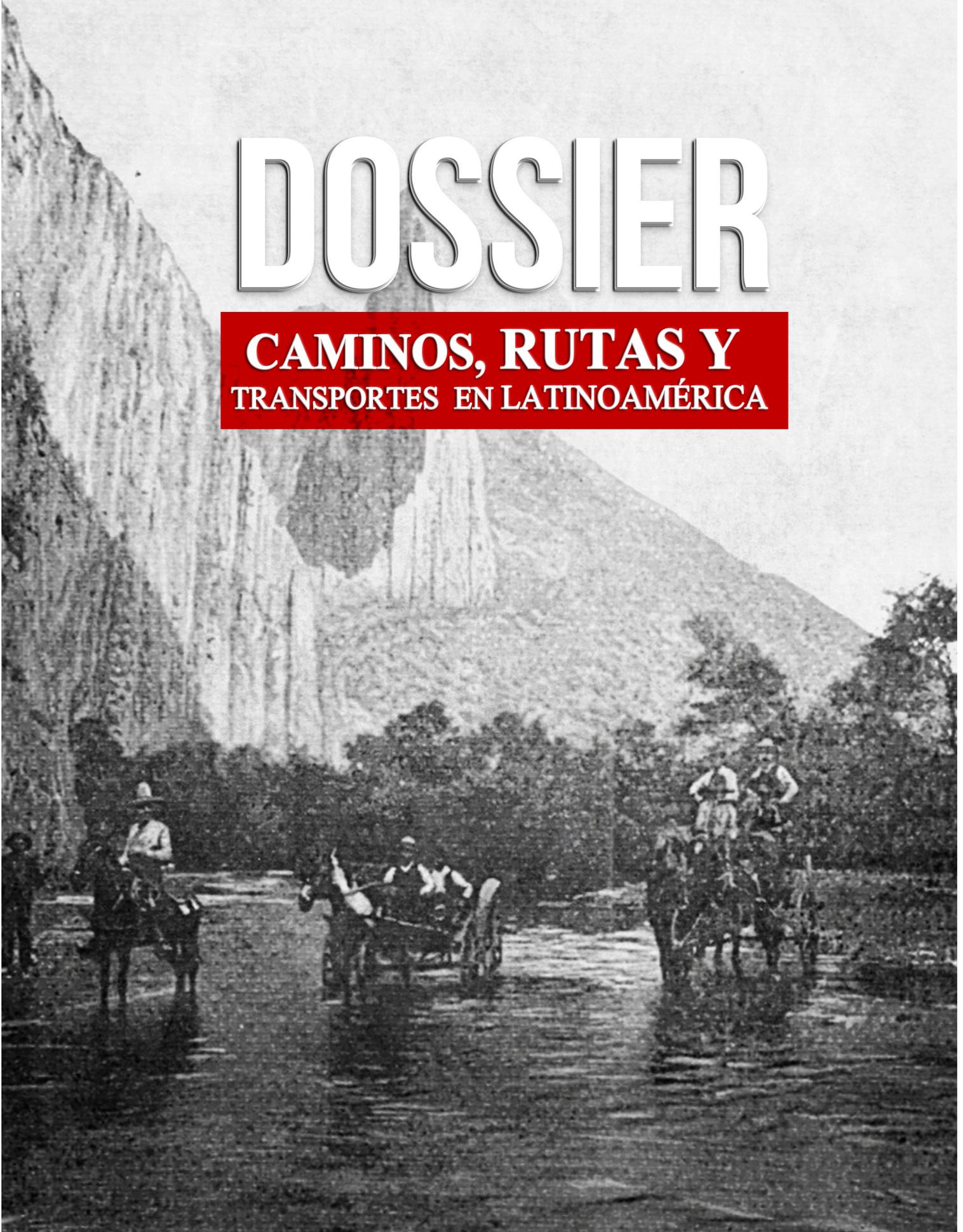
286-288



HISTORIA 2.0
Conocimiento Histórico en Clave Digital

DOSSIER

**CAMINOS, RUTAS Y
TRANSPORTES EN LATINOAMÉRICA**



RUTAS AL PACIFICO. CAMINOS, TRANSPORTE Y COMERCIO DESDE EL PERIODO PREHISPÁNICO HASTA EL SIGLO XIX (DESDE EL NORTE DE GUERRERO)

ROUTES TO THE PACIFIC. ROADS, TRANSPORT AND TRADE FROM THE PREHISPANIC TIMES TO THE XIX CENTURY (FROM NORTH OF GUERRERO)

Brígida von Mentz
Investigadora del CIESAS - D.F., Ciudad de México, México
mentz@ciesas.edu.mx

RESUMEN

Con una visión temporal amplia, este ensayo analiza la existencia de rutas comerciales en lo que hoy se conoce como el estado de Guerrero, en México; propone la continuidad de algunas rutas prehispánicas y describe la apertura de nuevas rutas novohispanas, surgidas por el impacto de la minería y del comercio transoceánico. El estudio analiza los productos que se intercambiaban y cómo se transportaban y hace énfasis en el reto que significó vencer el obstáculo de cruzar ríos caudalosos. A partir del detallado análisis de la zona se observa la marginación política y económica de ciertas áreas. Marginación y abandono que perdura hasta la fecha.

ABSTRACT

This essay analyses in a wide temporal perspective the existence of commercial routes in the area known today as State of Guerrero, in Mexico. It proposes the continuity of some pre-hispanic routes and the creation of new routes in New Spain as the consequence of the impact of the mining industry and the transoceanic commerce. The products that were traded are analyzed and the way they were transported. The essay stresses the difficulties of crossing great rivers. A detailed analysis of the area shows the political and economic abandonment of certain regions; abandonment that prevails until our days.

*Fecha de
recepción*
29/11/2015

Palabras clave: Caminos, Estado de Guerrero, rutas prehispánicas, rutas coloniales, marginación económica.

*Fecha de
aprobación*
27/04/2016

keywords: Roads, State of Guerrero, pre-hispanic routes, colonial routes, economic abandonment.

INTRODUCCIÓN

RUTAS AL PACIFICO. CAMINOS, TRANSPORTE Y COMERCIO DESDE EL PERIODO PREHISPÁNICO HASTA EL SIGLO XIX (DESDE EL NORTE DE GUERRERO)

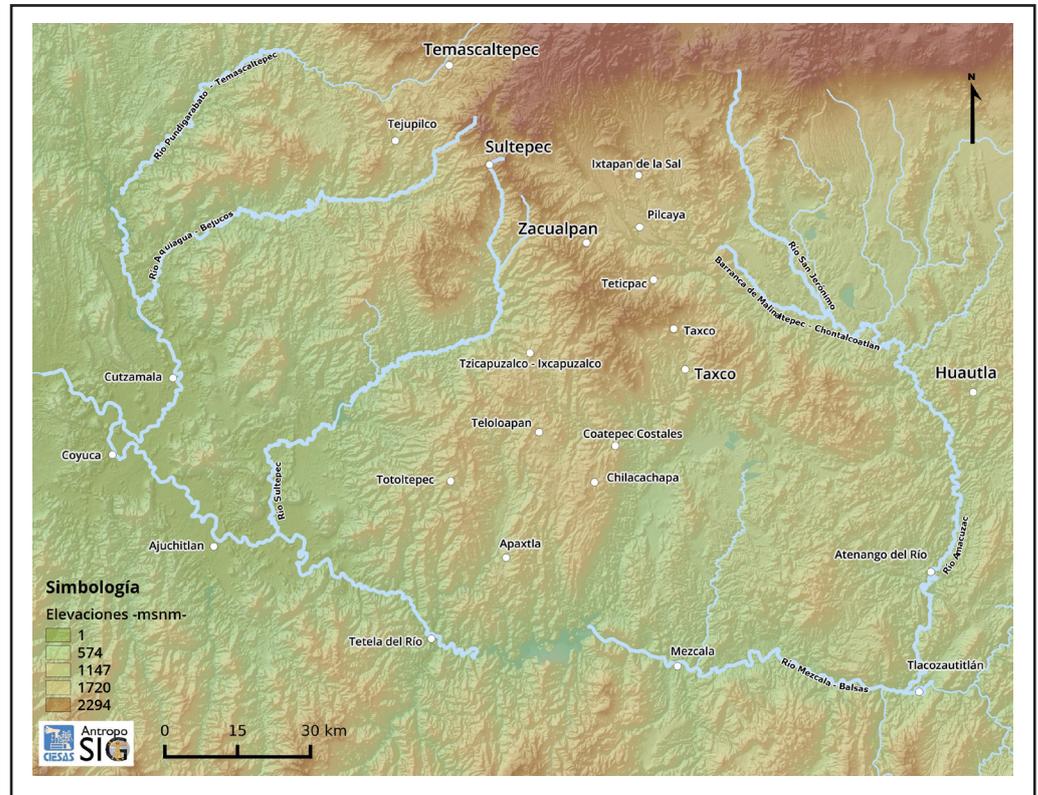
Este trabajo propone analizar brevemente cambios y continuidades de las rutas comerciales que comunicaron a las distintas sociedades que vivían en el actual estado de Guerrero entre sí y con el Océano Pacífico, y apunta algunas hipótesis relacionadas con esos movimientos tanto durante el periodo prehispánico como en el colonial. Se buscará documentar también algunas transformaciones en los medios de transporte, y se mencionará el auge de ciertos mercados que luego decaen, el surgimiento de nuevos polos de atracción y el abandono de otros.

Para mostrar los grandes obstáculos que había que vencer por la complejidad orográfica e hidrológica del país, desde el punto de vista de una sociedad regional, el punto de partida es la zona llamada Oztuma y Cohuixco en época prehispánica y que hoy abarca el norte del estado de Guerrero y el sur del de México y Morelos. Aunque se mencionarán numerosos productos de esa región y su comercialización, el énfasis será en las rutas de intercambio. Como se trata de sociedades profundamente desiguales se propone que hay que diferenciar los caminos entre sí; algunos eran veredas rurales que comunicaban de manera dentrítica rancherías pequeñas y poblados vecinos, por lo general comuneros campesinos pobres, mientras otros eran caminos muy transitados por arrieros y sus cabalgaduras, así como por ganados. Caminos que conducían a vados y a ríos que se traspasaban con balsas que flotaban gracias a grandes calabazos y que eran controladas por hábiles hombres a nado. Algunos pocos caminos, por ejemplo los relacionados con grandes negociaciones mineras, llegaron a ser carreteros que incluso unían con puentes de mampostería dos riberas de un río.

Así, se parte de dos convicciones teóricas. La primera propone que hay que considerar siempre la profunda desigualdad social que ha caracterizado nuestra historia, por lo que no puede haber una visión de “la” economía (frecuentemente confundida sólo como la de los ricos) sino múltiples economías y formas de vida muy contrastantes; la segunda sostiene que el vasto territorio de nuestro país, México, es realmente un subcontinente que albergó a muchísimas sociedades y grupos sumamente diversos y que sólo desde la especificidad de una región se puede intentar aportar datos concretos para comprender a la sociedad mayor.

La información vertida en este ensayo parte sobre todo de documentación escrita, colonial, relacionada con la población indígena y la minería, así como de las descripciones de la visita del arzobispo de México en 1685, y los itinerarios y derroteros que se elaboraron a mediados del siglo XIX para nuestra región de estudio. Además,

como este ensayo pretende mostrar la existencia de antiguas rutas y, en algunos casos, continuidad de algunos caminos, se recurre también a información arqueológica, lingüística, así como a pictografías indígenas, *Matrícula de Tributos*, que es una rica fuente de tipo fiscal con descripción detallada de mercancías y embalajes.



Mapa 1.-
Región de estudio y ríos
caudalosos

Los señoríos indígenas cohuixca, chontales y ciertos poblados matlatzincas ocupaban una amplia zona que, en el siglo XVI fue nombrada por los españoles, por sus ricos yacimientos de plata, la “Provincia de la Plata”. Estaba limitada, en términos muy generales, al este, por el río Amacuzac, tributario del Mezcala - Balsas, y al poniente por los ríos Sultepec y Temascaltepec o Pungarabato. Los indígenas llamaban en el siglo XVI al río Mezcala – Balsas “Tlaxcallan-hueyapan”, pues estaban muy conscientes de cómo el curso del río Atoyac, que nace en Tlaxcala y corre hacia el sur oeste tomando el nombre de río Poblano, forma finalmente el río Mezcala –Balsas, cuya importancia histórica y prehistórica es fundamental al haberse domesticado en sus valles plantas fundamentales desde especies del maíz teocintle hasta diversas calabazas y frijoles.

Cabe subrayar que muchas aseveraciones relacionadas con las rutas prehispánicas son en gran medida hipótesis de trabajo que también buscan superar el etnocentrismo mexicana. Lo que se pretende al proponer las rutas antiguas es salvar el abismo que existe entre una época estudiada a detalle por los historiadores, como lo es la del México colonial, y la prehispánica estudiada por los arqueólogos y los especialistas en lingüística histórica. Por la existencia ese abismo ha quedado marginado de la historia económica y social mexicana el México antiguo, y en cambio se inicia siempre con los procesos económicos del mundo renacentista y moderno; como si las sociedades indígenas mesoamericanas, (al no contar con el mismo tipo de documentación escrita en grafías occidentales que utilizan los historiadores profesionales), no hubiesen contado con una compleja organización social y económica digna de ser estudiada y analizada.

1. Caminos al Pacífico, transitados por tamemes, a inicios del siglo XVI.

Cuando llegaron los europeos a Mesoamérica el **imperio mexica** tenía escaso control de las costas del Pacífico. La ruta comercial más importante hacia el océano Pacífico fue el largo camino por Tehuacán hasta Tehuantepec- Soconusco, y durante casi todo el siglo XVI siguió siendo un camino fundamental también para los conquistadores. El escaso acceso de los mexicas a las costas de sur se debía a la presencia del imperio mixteco de Tututepec al sur, de los reinos de los yopis a la altura del actual estado de Guerrero y, más al occidente, del imperio de los tarascos en los pasos hacia Tepalcatepec y Colima. Aunque los mexicas y sus aliados conquistaron y formaron alianzas con pueblos de la zona de Tlapa en relación con la conquista de Oaxaca, se evitaban y dejaban relativamente marginadas las serranías del sur de Coahuilco.



Mapa 2.-
Rutas prehispánicas al
Pacífico. Ruta mexicana
a Huatulco

El camino desde Tenochtitlan más directo al “mar del sur” por el occidente enfrentaba a los tarascos, porque corría en la zona fronteriza: pasaba por el norte del Nevado de Toluca por Temascaltepec (hoy Valle de Bravo), Tejupilco, Oztuma, Coyuca, Zacatula (probablemente), u otra vía corría quizá por Xalatlaco, Malinalco, Zacualpillan o Ixcateopan, Teloloapan, Tetela del Río, Tecpan.¹ Como un reino indígena enemigo feroz de los mexica, los yopis o tlapanecos, controlaban la costa del Pacífico, en especial las actuales bahías de Acapulco y el río Papagayo, otra ruta más tenía que hacer un recorrido más amplio: seguía del altiplano al este, pasaba por Cholula, vinculaba el sur de Puebla con los pueblos mixtecos, y pasaba por el río Mixteco o el Tlapaneco

¹ En fuentes mexicas se mencionan incursiones hasta Coaguayutla y Zacatulan, pero no se conocen a certeza; tampoco se conocen las rutas, ni si efectivamente se controló la zona, o si los señoríos costeros se controlaron a través de aliados. Las relaciones comerciales y políticas pueden haber sido reminiscencias de contactos comerciales de los azcapotzalcas. Tetela de Río informaba en 1579 que luchaba de parte de los tarascos algunas veces y otras de la de los mexica. Ajuchitlan, al este de Tetela del Río, y Cutzamala tenían estrechos vínculos con los tarascos, en ese último poblado predominaba la población tarasca.

hacia la sierra (por Huamuxtitlan y Olinalá). Luego bajaba a la costa por poblados amuzgos (Xicayan de Tovar) y mixtecos por el río Ometepec, u otros entre Marquelia y Pinotepa. En esos puntos había población de lengua náhua occidental, como Tacamama, Copalitech, Xalapa, Nexpa, Cuauhtepec. (Regresaremos al tema lingüístico más abajo). Ese descenso a la costa enfrentaba el peligro de la cercanía de los mixtecos de la costa, cuyo reino de Tututepec llegaba hasta muy cerca de Pinotepa. De tal forma que las ricas costas del sur no eran tan fáciles de incorporar al imperio tenochca.

Desde esos puntos costeros al este y al oeste de la zona yopi los ejércitos de la Triple Alianza podían exigir tributos que los habitantes de ese corredor; también los podían adquirir por vía marítima. Se trataba de objetos de alto valor provenientes de los pueblos del actual Chiapas y Guatemala y tributarlos a la Triple Alianza. La zona de Soconusco se había logrado vincular con el altiplano por el camino ya mencionado a Tehuantepec vía Oaxaca. O sea, había una concentración de rutas terrestres cercanas al Golfo hasta el Istmo, y no por el actual estado de Guerrero, que quedaba parcialmente marginado.

Las rutas al sur desde el altiplano iban de Chalco- Amecameca en dirección hacia Izúcar para ir a Oaxaca, o también hacia Yautepec y Cuautla en dirección del río Mezcala- Balsas. Como se aprecia en los datos demográficos de poblados prehispánicos al sur de Cuauhnáhuac, el camino seguía los ríos Yautepec y Apatlaco rumbo al sur, hacia Teocaltzingo y el paso del río Amacuzac que fluye al sur y desemboca en el río Balsas. Los señoríos de esa zona estaban densamente poblados en 1551.² Precisamente esa antigua ruta de la Triple Alianza al Pacífico, que evitaba la zona yopi pasando más al este, e iba vía Iguala- Tlalcozauhtitlan – Huamuxtitlan o vía Tepeaca- Huamuxtitlan al mar, se siguió al inicio por los conquistadores, fundado en esa zona el pueblo San Luis Rey de Francia Acatlán.³ Esto se explica por el hecho que en la vertiente del Pacífico abundan ríos ricos en oro. Así, la minería de oro de placeres ocupó en la décadas de 1520 y 30 a muchos conquistadores, aventureros y encomenderos españoles. Pero ¿qué rutas se usaban en dirección hacia el Pacífico antes de la época del imperio mexica?

2. Piedras verdes, conchas marítimas, algodón y cacao: La zona de estudio en época del Preclásico y Clásico.

En época muy remota, anterior a la era cristiana, al margen del río Amacuzac y el Mezcala- Balsas y sus afluentes (de los valles de Cuernavaca, Yautepec, Cuautla) floreció una importante cultura que por su estilo pan- mesoamericano se ha denominado “olmeca.” Sitios con esos rasgos tan antiguos (relacionados con la época preclásica de 1500-500 A.C) que se han estudiado, serían en nuestra región de estudio, por ejemplo, Teopan Tecuanitlan, Nexpa, Olintepepec, Gualupita, Cacahuamilpa, Zazacatlá y Chalcatzingo. Esa compleja sociedad de la época preclásica dejó evidencias monumentales así como

² Mentz, Cuauhnáhuac, 2008.

³ Siguiendo la ruta imperial mexica a Soconusco, los españoles primero entraron a la zona del Pacífico por Tehuantepec - Huatulco, descubrieron la rica orfebrería de oro de los señoríos oaxaqueños (chontales, mixtecos, zapotecos entre otros) y encontraron que se lavaba oro en esos ríos de la vertiente al Pacífico. Después, como bien se sabe, se conquistaron los señoríos indígenas de la zona y Hernán Cortés preparó sus expediciones a Colima y Baja California ya desde las bahías de Acapulco, ubicadas en medio del hasta entonces inaccesible imperio de los yopes o tlanecos. Mientras tanto, españoles explotaron oro con sus indios taínos y en compañías y empresas mineras de lavado de oro a lo largo de los ríos. Todavía en 1540 funcionaba la empresa esclavista de lavado de oro de Hernán Cortés en Tehuantepec. Cfr. Archivo General de la Nación (a continuación AGN), Hospital de Jesús, 387 (1) e.2 y 6. West “Early...” 1997.

figurillas y cerámica características.⁴ Con respecto a las rutas que la comunicaban sorprenden sus vínculos con el Océano Pacífico de donde provenían conchas nácar por una ruta que subía, según la arqueóloga Niederberger, desde el altiplano central hacia el río Mezcala- Balsas seguía – por el paso del Amacuzac y hacia Tlalcozauhtitlan - y hacia la zona de Chilapa, luego por los ríos Ometitlan y Azul hasta el mar. Eso continuó siendo así hasta que, ya en época colonial, los intereses se dirigieron hacia la minería de Taxco y hacia el puerto de Acapulco. (Ver mapa 2, ruta “olmeca”).

De esas sociedades que se han denominado “olmecas occidentales” y que muestran rasgos en común tan antiguos, quedó un legado fundamental: una producción sistemática de figuras de culto labradas en piedra con rasgos arcaizantes llamados “cultura Mezcala” y que se usaron como reliquias por siglos. La continuidad del uso ritual y sagrado de esas figuras portátiles por más de 15 siglos se demuestra por el hecho que incluso se llegaron a usar como objetos de culto por los mexicas en el Templo Mayor.

En la época de auge de Teotihuacan, la zona de estudio, en especial al norte del río Mezcala- Balsas, quedó integrada al gran imperio. Sin embargo, ante el vulcanismo, la erupción del Popocatepetl y los nuevos obstáculos que se anteponían en la ruta altiplano- valles de Cuauhnáhuac y Yautepec, se prefirió probablemente la ruta Chalco- Chalcatzingo y quizá Chalco- Cuautla –Yautepec.⁵ Se retomaba la antigua ruta (que denominamos “olmeca”) en la zona de Huautla, donde confluyen los ríos Cuautla, Yautepec al Amacuzac y corren hacia Atenango del Río a desembocar en el Mezcala- Balsas. No ha sido bien estudiado por qué itinerario llegaban las conchas marinas del Pacífico a Teotihuacan, y es probable que por una ruta ubicada al norte y occidente de nuestra zona de estudio. Los comerciantes o guerreros de la gran ciudad deben haber establecido vínculos con el Océano Pacífico, sobre todo por la ruta del río Lerma y Colima- Jalisco, así como, probablemente, bajando por el río Temascaltepec y por Tlalchapa y la tierra caliente de Michoacán hacia la costa. (Esa última ruta no está bien documentada arqueológicamente). La gran cantidad de conchas de tipo *Spondylus princeps* que se usaron en Teotihuacan y, sobre todo, posteriormente en la cultura tolteca (cuyo centro era Tula, y con impresionantes asentamientos en Tampico y en toda Mesoamérica), muestra un vínculo con el océano Pacífico colimense y más al norte, ya que ese tipo de concha abunda en las costas de Colima y Jalisco.⁶

Es probable que grupos hablantes de un náhuatl arcaico procedentes de Teotihuacan hayan sido mercaderes de importancia y que hayan llegado hasta el río Mezcala- Balsas, (por la ruta Chalco- Huautla- Atenango del Río, antes descrita) lo que explicaría la permanencia de un “náhuatl arcaico” en nuestra zona de estudio. También se han expresado hipótesis de una importante ciudad teotihuacana cerca de Tlalchapa, lo que mostraría otro camino, más al occidente, que pasaba por el norte del Nevado de Toluca y bajaba, por Temascaltepec “de los indios” (hoy Valle de Bravo) hacia este centro y de ahí a Coyuca y hacia el Pacífico. Considero que lo central es preguntarse dónde se cruzaban los grandes ríos. Esto nos señala la importancia estratégica de lugares

⁴ Niederberger, “Nácar, jade...” 2002, Grove, “Morelos, la cuna...”, 2010.

⁵ Grove, “Morelos, la cuna...”, 2010, Hirth, “De Teotihuacan a...”, 2010.

⁶ La distribución de las conchas del género *Spondylus princeps* abarca toda la provincia faunística panámica, es decir del océano Pacífico desde el norte de América del Sur, hasta Centroamérica y México. Cfr. Suárez Díez, *Conchas*, 2004, p. 173. Los ornamentos de caracoles *Oliva*, blancos y de capa delgada, se prestan para ser cascabeles, como se ha visto en numerosos entierros en el Templo Mayor, entre otros. La diosa de los mercaderes, *Huixtocihuatl*, representada por una mujer en su festividad, “... tenía en las gargantas de los pies atados cascabeles de oro o caracolitos blancos, ingeridos a una tira de cuero de tigre. Cuando andaban hacían gran sonido...” Sahagún, libro 2do, citado en Suárez, *Conchas*, 2004.

de paso, por ejemplo, en Pungarabato (hoy Altamirano), Coyuca, Tetela y Ohuapan, en relación al cruce del río Balsas a partir de vados que permiten en época de seca cruzar o de las habilidades de los habitantes de estos pueblos para cruzar a nado con balsas elaboradas por ellos, a los viajeros y sus mercancías.

Otra era la ruta oriental que conducía de Teotihuacan hacia el Golfo de México, vinculaba a la metrópoli con las grandes culturas y civilizaciones de Tamaulipas, Tajín y Papantla, Veracruz, los Tuxtlas, Tabasco y los pueblos mayenses. El Golfo o “Seno Mexicano” era como un mar interior que comunicaba múltiples culturas y economías, por eso esta ruta hacia el oriente fue fundamental para la historia del México antiguo.

Una de las distintas lenguas que se hablaban en la gran metrópoli fue probablemente un náhuatl muy antiguo.⁷ Así, es probable que dichos mercaderes teotihuacanos de habla náhuatl arcaico hayan llegado periódicamente al Golfo y al punto de contacto con el área maya y al mercado mencionado en las fuentes como el de Xicalanco. De esa ruta que bajaba por Tehuacán, el camino se abría hacia la mar del sur por el Istmo, mercadeando y colonizado algunos barrios de comerciantes en zonas lejanas de la costa del Océano Pacífico sur, como el de la costa de Oaxaca (Pochutla) e inclusive de Chiapas (Izapa) y Centroamérica.⁸

Pero a lo largo del Pacífico también se había extendido otra variante de esa lengua, el “náhuatl” del Occidente, es decir la variante que no usa la “tl”, y que abunda en la zona de Durango, occidente de Jalisco y Colima. El desarrollo de ese tráfico comercial marítimo explicaría, en cuanto a nuestras hipotéticas rutas comerciales, la presencia de dos variantes del náhuatl en esos lugares, como Pochutla, Oaxaca: la que venía de pueblos navegantes hablantes del náhuatl occidental y la variante náhuatl arcaica, teotihuacana (procedente del Istmo y Golfo).⁹

Por lo tanto, postulo como hipótesis que hubo comerciantes hablantes del *nahuatl* a lo largo del Pacífico desde épocas remotas, como también comerciantes del *náhuatl* de la época del Clásico, que desde Teotihuacan llegaron a parajes muy lejanos, donde formaban colonias pequeñas en algunos lugares que, hasta la fecha, conservaron algunas variantes de esa lengua. Esos hablantes de un náhuatl arcaico, que eran comerciantes vinculados con Teotihuacan serían de gran interés también para nuestra región de estudio. En particular, puede plantearse como hipótesis que tales comerciantes pudieron haber nombrado muchos lugares en sus distintas rutas comerciales en su particular náhuatl arcaico. Entre tales lugares estarían una gran ciudad o un señorío importante Oztuman, ubicado al poniente del actual poblado de Teloloapan. La toponimia con el locativo “mani” o “man” es muy antigua y no era ya productiva en el Posclásico. Así, proponemos que en la época del Epiclásico (650- 900/1000) o en la del Posclásico temprano (900/1000 – 1300) surgió en tierra caliente, rica en algodón y productos tropicales codiciados en el altiplano central y en la zona de los pueblos de las frías sierras del Nevado de Toluca, una ciudad comercial denominada en un náhuatl arcaico

⁷ Es muy importante considerar la antigüedad de esta lengua y despojarse de la idea que no fue sino hasta con los mexica cuando “llegó” esa lengua al altiplano. Ver detalladas descripciones y bibliografía especializada en Dakin “Algunos documentos...”, 2009, p. 262-267 y Dakin “El náhuatl...” (en prensa).

⁸ Dakin “Algunos documentos...”, 2009, p. 262-267.

⁹ Es de gran interés para documentar ese comercio de navegantes nahua- parlantes el hecho que había en la costa hoy michoacana lugares con el nombre de Pochutla antes del periodo colonial. Además, hay muchas evidencias de que existía un comercio muy especializado en la época clásica. De eso habla el contacto constante que tenía la ciudad de Teotihuacan con Tepeji (de Rodríguez hoy) donde se producían cajetes anaranjados delgados muy bellos, que en cantidades muy grandes se llevaban a Teotihuacan y de ahí se repartían. Esa especie de “vajilla de lujo” es una muestra de comercio especializado en la época clásica. Reyna, Conferencia, abril 2013.

Oztuman. Su dominio estaría abarcando, desde la zona al oriente de Tlalchapa (hoy Paso de Allende), hasta la fortaleza construida posteriormente en Oztuma, en la época mexicana. Se trataría de un gran reino preponderantemente vinculado con Cutzamala, la tierra caliente de Michoacán y el comercio de productos marinos del Pacífico. Estaría en la zona de valles que hoy ocupa la presa de Palo Alto en el río Sultepec. Esa región era fundamental por sus salinas cercanas (Tejupilco, Tlatlaya, Alahuitztlán), ya que la sal era un producto fundamental relacionado con los mercaderes, aunque no hay muchas evidencias de quiénes la distribuían en esas épocas tempranas. Regresaremos más adelante a las mercancías que se comercializaban en los distintos periodos.

Pero en el Epiclásico (650 – 1300 d.C.), a la caída de Teotihuacán, los vínculos de nuestra zona de estudio, el norte de Guerrero, con el altiplano central se interrumpieron debido a la expansión del mundo maya hacia las costas del Golfo de México y a la expansión del mundo mixteco hacia los valles poblanos. Así, nuestra región de estudio quedó integrada al comercio con nuevas grandes ciudades mucho más cercanas, como Xochicalco y San Miguel Ixtapa en Tejupilco. (Ver mapa 2, rutas de Teotihuacán. Ruta epiclásica al Pacífico: Tula, Teotenango, Xochicalco, San Miguel Ixtapa, Oztuma, Xochipala)

Después del apogeo de Teotihuacán, y durante el imperio de los toltecas, entre 900 y 1100, floreció una ciudad en el centro de nuestra región de estudio, Xochipala (junto al poblado de Mezcala), y se trazaron nuevas rutas que poco tuvieron que ver con el altiplano central, pero sí mucho con contactos por el Pacífico sur y norte, con otras culturas. Al poniente fueron extraordinarios los vínculos con el Pacífico por parte de San Miguel Ixtapa, los cuales han quedado claramente documentados por la arqueología. Es notable que los dioses ahí representados y labrados en piedra verde, por ejemplo, tengan los brazos cruzados, posición típica para culturas del Pacífico en esa época.¹⁰ Los arqueólogos también demuestran que en esta época inició un comercio a larga distancia impresionante, pues en esta ciudad de Ixtapa, por ejemplo, el parecido de las “paletas” con las de culturas norteñas Hohokam así como con las encontradas en Infiernillo en el sur, son extraordinarias; también las pulseras de concha muestran rutas marítimas extendidas.¹¹ Sería posible que los comerciantes y señores de San Miguel Ixtapa hayan aprovechado la antigua ruta teotihuacana, ya mencionada, que cruzaba por los valles de Cutzamala y Tlalchapa hacia el Pacífico y que incluía el gran mercado de Oztuma.

Sobre el inicio de grandes intercambios comerciales de larga distancia en el Epiclásico y las rutas de comercio existen trabajos especializados que muestran, para este mismo periodo, un auge de intercambio de conchas del Pacífico, pájaros tropicales altamente valuados por sus plumajes y cerámica de lujo. Estos objetos, entre muchos otros más, se movían por las rutas que conectaban la gran ciudad de Paquimé con las costas de Sonora durante esa época.¹²

Por lo tanto, a partir del notable incremento del comercio a larga distancia en el Epiclásico y el Posclásico temprano, la parte occidental de nuestra zona de estudio (Temascaltepec, Tejupilco, Oztuma, Teloloapan) estuvo vinculada con el Pacífico. Eso también se explica por el inicio de la metalurgia en esta zona. Estudios especializados

¹⁰ Limón Boyce, “El proyecto...” 1996.

¹¹ Reyna, Conferencia, abril 2013.

¹² Riley y Mason “The Sonoran”, 1991. Estos autores describen dos rutas de conchas marinas que llegaban del Golfo de California a Casas Grandes y Paquimé, una por el valle de Altar y el río Bavispe, y otra por el valle Del Yaqui a Nacori Chico, hacia la zona Tres Ríos y hacia el norte y oriente a Casas Grandes. Citan también las exploraciones de Karl Lumholtz, quien todavía atestigüa informes locales de que cada cuatro años llegaban a la zona de Batopilas y Baborigame “comerciantes itinerantes del sur, llamados ‘aztecas’ y ‘otomís’” a vender sus productos.

muestran que la metalurgia del cobre llegó por influencia sudamericana en dos periodos, uno hacia 900 y otra hacia el año 1200. A partir de entonces objetos de cobre (y de distintas aleaciones de este metal con plata, oro y otros) como hachas, punzones, pinzas, y sobre todo, cascabeles tuvieron un peso fundamental para las clases dominantes que se ataviaban ellos mismos y a sus dioses, con estos objetos de prestigio.¹³ Como en la zona de estudio los metales argentíferos y cupríferos abundan (Taxco, Sultepec, Zacualpan, Tetela), así como en zonas aledañas de Michoacán y las montañas al sur, la elaboración de estos productos y su comercio caracterizó la zona. Además de los artefactos de cobre y sus aleaciones, otros productos característicos de la zona fueron las manufacturas de piedras verdes, de vajillas laqueadas y ricamente adornadas, las mantas de algodón y de izote (fibras de maguey), el copal y la miel. La miel se obtenía en la sierra a partir de las abejas meliponas, que abundaban en los bosques tropicales y de encino.

El comercio con estos objetos de lujo, altamente preciados, y el oro de placeres incrementó los intercambios regionales. El oro se obtenía de algunos ríos de nuestra zona de estudio, así como del río Papagayo, de afluentes del río Mezcala - Balsas y de ríos en las costas de Colima y en las de Oaxaca. Este intercambio incluía las conchas marinas, el hule de zonas tropicales sureñas, las plumas de quetzal, las tortugas marinas, el jade y la turquesa.

3. Plumaz verdes, cacao y oro para los señores del altiplano central. Los tamemes y los caminos de la región de estudio durante los imperios de Azcapotzalco, Tzintzuntzan y Tenochtitlan.

Cuando subieron al poder, los mexica destruyeron todas las evidencias pictográficas que existían en el reino de Azcapotzalco, por lo que poco sabemos de la historia de este imperio. Era, como probablemente todos los señoríos en el México antiguo, un imperio multicultural y multilingüe, y la influencia de grupos locales otomíes era fundamental, pero también la de los legados de las grandes ciudades como Tula (con influencia nortea importante, es decir con grupos tolteca- chichimecas hablantes del náhuatl central) y después Tlaltelolco. Muchos arqueólogos han subrayado el papel que como comerciantes deben haber jugado los otomíes, o grupos de habla otomiana, y a la vez, probablemente, también bi- o trilingües, en el comercio de la obsidiana de la zona de Pachuca y en el comercio con la sal. Aún en época mexica se identificaba a los dioses de los mercaderes como divinidades de la sal, y el culto a la diosa *Chalmeca cihuatl* es uno de los argumentos que en otro trabajo utilicé para pensar que los lugares llamados Chalma y también Oztuma, Tetlama o Ticuman devienen de antiguos comerciantes hablantes de un náhuatl arcaico de la época clásica o epiclásica.¹⁴

En su expansión hacia el occidente, los mexica aprovecharon la muerte del señor tarasco Tzitzipandácuari que había expandido su reino desde Tzintzuntzan hasta Oztuma y controlaba – probablemente a través de aliados locales - el comercio con la sal, con las manufacturas de metal, de algodón, así como la miel y el copal. Ese control tarasco debe haberse manifestado en dos rutas al Pacífico. La primera hacia las salinas de Colima, por Tepalcatepec (y quizá Mazamitla) y la segunda ruta que corría desde Taximaroa y Cutzamala, probablemente tocando el gran reino y centro comercial de Oztuma, para luego pasar por Pungarabato (hoy Altamirano) y Coyuca al río Balsas; finalmente pasaría por Churumuco hasta Zacatula. Cuando decayó el imperio tarasco, a la muerte de Tzitzipandácuari, los mexica aprovecharon en muchos aspectos organizativos y

¹³ Hosler, *Los sonidos*, 2005.

¹⁴ Este tema se desarrolla con amplitud en un capítulo de una investigación en curso, denominada “Señoríos indígenas y reales de minas. Etnicidad, minería y comercio.”

económicos los vínculos entre Michoacán y los pueblos otomianos. Destruyeron Oztuma y fortificaron la frontera occidental. En cuanto al comercio a larga distancia con el Pacífico parece que en gran medida siguieron la tradición de Azcapotzalco (luego de Tlacopan).¹⁵

Veamos ahora cómo la expansión de la Triple Alianza repercutió en nuestra región de estudio (los actuales poblados de Taxco, Zacualpan, Sultepec, Temascaltepec y sus alrededores) para conocer algunos detalles relacionados con mercancías, embalajes y transporte.

Desde la incorporación definitiva de nuestra región de estudio al imperio de la Triple Alianza en la década de 1480, se exigió a sus habitantes que entregaran como tributo a los vencedores grandes cantidades de su producción local, es decir, de miel, copal, jícaras pintadas, textiles, trajes de guerrero, entre otros. Debían almacenar también el maíz, frijol y chíá que se les exigía en Tlachco (hoy Taxco el Viejo) y otras sedes de poder regionales.¹⁶ Pero los demás productos había que conducirlos a México – Tenochtitlan.

Esto significó que varias veces al año cientos de tamemes de habla chontal, matlatzinca y náhuatl-cohuixca marcharan cargados de redes de jícaras, de cántaros de miel y de cargas de textiles por las veredas que conducían al altiplano. En la fuente fiscal por antonomasia, la *Matrícula de Tributos* (a continuación MA) podemos observar las mediadas y los embalajes que se utilizaban en la época prehispánica. En términos generales, los granos se medían por trojes (*cuescomatl*) y se almacenaban en las sedes de poder. Bajo las condiciones del transporte prehispánico, cuanto más cercana estuviese la zona que surtía de alimentos a una sede de poder más intensamente era explotada. Nótese así la importancia crucial del maíz y de las regiones de temporal o las irrigadas. Así fue fundamental la ubicación, en nuestra zona de estudio, de antiguas sedes de poder a lo largo del fértil valle bañado por la laguna de Tuxpan y el río Tepecuacuilco, por ejemplo, en los ricos valles de Xochipala y Chichihualco, en el valle de Cocula o en el de Oxtoticpac, o también al margen del río Amacuzac (Atenango del Río) y del río Mezcala-Balsas (Tlalcozauhtitlan, Teopan-Tecuanitlan) para mencionar unos casos en los que podían cultivarse grandes cantidades de maíz, frijoles, chíá y otros productos alimenticios.

En cuanto a los embalajes, hay que mencionar que, en términos generales, las medidas estaban estandarizadas de acuerdo a la forma del transporte humano. Para los productos de nuestra zona de estudio o sus vecinos eran sobre todo cargas (*tlamahmalli*) es decir petates (*petatl*) enrollados con su contenido de cacao o algodón, bolsas de cuero (*xiquipilli*) para granos contados o mercancías pequeñas contadas, como las hojas de papel, pequeños cántaros con asas para miel, tenates o canastos (*tanatli*) para copal, jícaras para polvos como oro, o el “tecozauhuitl” o arena para teñir de amarillo (*xicalli*), collares de

¹⁵ Un tema complejo es el de la procedencia del oro que se tributaba a la Triple Alianza. Aunque son claras las evidencias en la *Matrícula de Tributos* (MA) que muestran la procedencia de Oaxaca y la Montaña de Guerrero del oro que llegaba a Tenochtitlan, sorprende que, según la información que dio el propio Hernán Cortés en sus cartas, el mismo Moctezuma le reportó al conquistador que el oro venía de Zacatula. (Cortés, *Cartas*, 1963.) Oztuma estaba en la ruta hacia Zacatula, que también pasaba precisamente por la zona de metalurgia de aleaciones de cobre. (Sultepec, Ajuchitlan, Tetela). es importante que todavía en 1520, según esa misma fuente, la joyería de oro se producía sobre todo en Atzacapozalco. Por lo tanto los comerciantes y señores de esa ciudad deben haber contado con poderosos mercaderes, gracias a los cuales podían haberse proveído del metal de las costas de Zacatula o incluso de Colima y la zona nombrada “Motines” por los españoles.

¹⁶ Litvak, *Cihuatlan...* 1971, p. 108, basado en estudios de Hernández Xolocotzin. Cfr. Mohar, *Escritura...*, 1990.

chalchihuites (*cozcatl*) manojos etc.¹⁷ Para la sal entregada por Ocuilan se mencionan vasijas de sal (*yztacomilli*). Los productos de alto valor se contaban por pieza. Además en los mercados los artículos se pagaban por cuenta y medida (no por peso). Para realizar los cálculos, la medida común era la unidad de la veintena (el *panlli*, por ejemplo para las cargas de veinte mantas) o, en algunos casos, veinte piezas de determinado traje de guerrero (de plumas rojas), o veinte chiquihuites de copal. Otra cuenta se basaba en la unidad del *zontli* (cuatrocientos), por ejemplo, para contar jícaras pintadas, o cuatrocientos costalitos de sal, o la unidad del *xiquipilli* representado por una bolsa que significaba el numeral ocho mil (8 000), que se usaba, por ejemplo, para envoltorios de copal en hoja. Ciertas cantidades de sal o de granos de cacao funcionaban en los mercados como dinero o como equivalencia de intercambio, al igual que las mantas sencillas o grandes. Estas últimas se usaban sobre todo para cantidades al mayoreo que los comerciantes o *pochteca* deben haber controlado, pues eran muy valiosas las cargas de mantas estandarizadas, así como los cañones de pluma de ave llenos de polvo de oro y pequeñas hachas de metal relucientes.¹⁸

El transporte de todos los artículos que encontramos enlistados en la MA a la corte del *hueytlatoni* en Tenochtitlan, debe haber sido oneroso para los pueblos sometidos; sobre todo por la cantidad y volumen de algunos productos, como por lo pesado de algunos (por ejemplo las cargas de textiles). Como ha analizado Litvak, el acarreo estaba a cargo de los causantes, es decir, el transporte de los tributos hasta el altiplano entrañaba un gran gasto para quienes los pagaban.¹⁹ Los tamemes de los señores de los reinos chontales y cohuixca deben haber tenido que recorrer estas rutas periódicamente para entregar los tributos exigidos.²⁰ Seguimos en el análisis de la información de la MA la propuesta de lectura de este tipo de fuente de Luz María Mohar quien ha establecido que las veces que se representaba un producto corresponden a la cantidad y periodicidad de entrega.²¹

En el caso de la miel, un tributo importante de nuestra región de estudio, en diez ocasiones al año los cargadores indios tenían que recorrer ese camino para entregar en Tenochtitlan veinte anforitas o jarritas de miel desde Tlachco y los pueblos marcados

¹⁷ La carga típica, el *tlamahmalli* (un producto enrollado en un petate de aproximadamente 20- 25 kg de peso) dio el nombre a los cargadores, *tlamahmaque*, término que por el contacto con la lengua española fue corrompido a “tamemes”.

¹⁸ Evidencias de Cuauhnáhuac muestran el caso que un señor adquirió un esclavo, “cuando vinieron los *pochteca*” por el valor de 20 mantas. Es decir esos comerciantes a larga distancia eran los que podían vender y adquirir cantidades de productos con un valor muy alto, como en este caso un esclavo. Mentz, *Cuauhnáhuac*, 2008.

¹⁹ Litvak, *Cihuatlan...* 1971, p. 107. En el sistema tributario del imperio tenochca, los artículos más voluminosos y de menor valor procedían de las provincias cercanas, mientras que las provincias más distantes aportaban artículos de élite, de alto valor y escaso volumen. Hassig, *Comercio...*, 1990, p. 120.

²⁰ Litvak, *Cihuatlan...* 1971, p. 108 ss abunda sobre el tema del transporte de tributos a Tenochtitlan desde Zihuatlan y Tepecuacuilco (omite la zona de Oztuma y Tlachco). Se basa en estudios de Borah al contabilizar que caminaban aproximadamente a 6 km por hora, cubriendo aproximadamente 30 km diarios.

²¹ Una troje de maíz, por ejemplo, que debía llenarse una vez al año, se representa con un diente de maíz sobre la troje, como en el caso de Tlachco, MA, lam. 16. En cambio de Chalco, MA, lam.21, que tiene representadas cuatro trojes se exigía que entregasen cuatro veces esas trojes, pero, además, en dos de esas entregas, como hay más de nueve dientes de maíz pintadas sobre ellas, las cantidades eran mucho mayores y más frecuentes. De la misma manera, en la lámina de Tepecuacuilco, MA, lam.17, se representan cinco sartas de chalchihuites, lo que significa que cinco veces al año se tenían que entregar. Los cantaritos de miel, en cambio se representan en esa misma lámina diez veces, lo que significa que diez veces al año se entregaban y así sucesivamente. Mohar, *Escritura*, 1990.

en la lámina 8v de la MA: Acamixtlahuaca, Chontalcoatlán, Teticpac, Nochtepec, Teotlitzacán, Tlamacazapan, Tepexahuaco, Tzacapuzalco, Tetenango. En las mismas diez ocasiones se entregaba la misma cantidad de miel desde Tepecuacuilco (y Chilapa, Ohuapan, Huitzucó, Tlachmalac, Yoallan, Cocolan, Atenango, Teloloapan, Oztuma, Ichcateopan, Alahuiztlan y Cuetzalan). Por ello los cantaritos de miel tenían asas para pasar por ellos los mecates para facilitar el transporte a partir de los cargadores humanos.

Los tamemes provenientes de nuestra zona de estudio también llevaban a Tenochtitlan a entregar otros productos cinco veces al año. Por ejemplo, las 400 mantas blancas, junto con las entregas de hachas de metal y sartas de chalchihuites desde Tepecuacuilco (y Oztuma, Atenango Chilapa, Iguala etc), hasta Tenochtitlan, si seguimos la lámina 9r de la MA.²² Una periodicidad de entrega distinta tenían productos de Tlachco y los pueblos mencionados en su lámina en la MA, pues era tres veces al año que mandaban con sus cargadores 400 mantas de ixtle a Tenochtitlan y también en esas tres ocasiones las jícaras decoradas, o sea las “vajillas” de la clase dominante indígena destinadas a las bebidas. La cantidad que cargaban cada vez los tamemes eran 400 jícaras. También en el caso de Tepecuacuilco la periodicidad de entrega de jícaras decoradas era de tres veces al año 400 jícaras, de tal manera que debemos imaginar a los cargadores de todos nuestra zona de estudio, colmados de las voluminosas cargas en grandes redes de mecate, con las numerosas jícaras caminando por los caminos – veredas hacia Tenochtitlan tres veces al año.

A diferencia de los productos mencionados hasta ahora, algunas sedes de poder mandaban sus productos a Tenochtitlan solamente una vez al año, como era el caso de Tlalcozauhtitlan (con los pueblos de Tolimani, Quauhtecomacincó, Ichcatlan, Ahuacingo, Tepoztitlan, Mitzinco y Zacatla). Esa única vez, esos señoríos mandaban los trajes de guerrero, las veinte jícaras de tecozahuil, las cien jarras de miel y las cuatrocientas mantas.

Es probable que una vez al año se hayan hecho desde toda nuestra zona de estudio grandes expediciones de entrega de tributos en Tenochtitlan – probablemente para la fiesta mexicana más grande llamada *Panquetzaliztli* - para Huitzilipochtli, antes de la temporada del año destinada a las guerras. Pues si nuestra metodología es correcta, una vez al año se llevaba de toda la amplia zona cohuixca y chontal que comprendía Tepecuacuilco y también Tlachco, 16 000 envoltorios de copal, 800 chiquihuites de copal en forma alargada de maguey- espada. Además se entregaban en esa única ocasión de Tepecuacuilco veinte trajes de pluma roja de guerrero con sus rodela y un traje amarillo y otro de tigre azul con sus rodela. De la misma manera de Tlachco se tenían que transportar un traje amarillo de forma de muerte y otro, también amarillo, con gorro en forma cónica. Lo más pesado para los cargadores que iban esa vez a Tenochtitlan deben haber sido las cargas de textiles que se entregaban esa única vez. Eran 400 mantas de elaborada confección matlatzinca (ocuilteca), y otra carga de 400 huipiles en el caso de Tlachco, y en el caso de Tepecuacuilco también de 400 huipiles, pero además 400 mantas de dibujo mixto negro y ocuilteca, 400 de franjas negras y 400 de diseño de borde negro/ blanco.

²² Es de interés que un producto tan importante como la sal no se mencione en las fuentes de las zonas productoras sin solamente en una lámina de la MA relacionada con pueblos otomianos, es decir en este caso matlatzincas: MA lámina 14, Ocuilan. Son las mismas cinco ocasiones en que probablemente cargaban desde esta sede de poder y centro de peregrinación, ubicada en el camino hacia Tacuba y Azcapotzalco, 400 bolsas o costalitos de sal a entregar en Tenochtitlan. Esto nos remite a que probablemente hayan sido los mercaderes matlatzinca o de lengua otomiana con sede en Ocuilan, los que controlaban con sus propios tamemes la distribución de la sal. Deben haber acudido a las salinas de nuestra área de estudio, ya mencionadas, y deben haber sido los distribuidores especializados en este producto que, a su vez, servía de moneda o dinero, es decir, de equivalencia en el trato comercial y el trueque.

Si nos imaginamos a los cargadores de, por ejemplo, los cuatrocientos chiquihuites de copal de los pueblos de Tlachco y otros cuatrocientos de los de Tepecuacuilco, y calculamos que un tameme cargaba en su cacaxtle o en grandes redes veinte chiquihuites, al menos cuarenta tamemes estarían a cargo del transporte del copal, considerando sólo los chiquihuites. Otros tantos seguían en la caravana de esta expedición, cargando los 2400 textiles, probablemente en envoltorios de aproximadamente 20 a 25 kg cada uno. Es decir, quizá 120 cargadores, suponiendo un peso de veinte mantas equivaldría a aproximadamente 20 kg. Si a esto sumamos los cargadores encargados de los trajes de guerrero (veinticinco de las dos zonas de Tlachco y Tepecuacuilco), podía tratarse en esa única ocasión de una caravana de más de 180 cargadores. Los señores que encabezaban esta expedición anual (los de Tepecuacuilco, Chilapa, Ohuapan, Huitzucó y demás, junto a los de Tlachco, Oztuma, Teticpac, Nochtepec y todos los nombrados en la MA) sin duda llevarían, además, cargadores con alimentos para su aprovisionamiento durante el viaje y quizás cargados con algunas mantas, cacao, sal, cascabeles, conchas para trocar en los mercados del altiplano. De tal forma que por los caminos a Tenochtitlan llegaban largas filas de más de 200 personas cargadas de productos de nuestra región de estudio, encabezadas por sus señores. Deberíamos sumar a esto, todavía, a los señores de la zona de Tlalcozauhuitlan y sus tributos, que se entregaban una vez al año.

Sin duda deben haber sido caravanas impresionantes, las que llegaban al altiplano cuando los señores extranjeros venían a rendir pleitesía a los *hueyllatoque* de Tenochtitlan, Texcoco y Tlacopan; la entrada de todas esas riquezas cargadas por los tamemes de los reinos sometidos sin duda impresionaron a todos los participantes en las fechas fijadas para la entrega de tributos y en las distintas celebraciones. Las crónicas etnocéntricas mexicas se refieren a estas grandes fiestas religiosas y celebraciones cívico-religiosas (como coronaciones de un nuevo soberano o inauguraciones de un nuevo templo) y relatan cómo llegaban los señores de todo el imperio con sus ricas cargas.

Es evidente que el sistema de caminos-veredas que existía estaba en relación con el funcionamiento de la economía imperial y de la misma sujeción política de las regiones por parte de la Triple Alianza. Pero al interior del señorío los asentamientos también se comunicaban entre sí por veredas y sendas que cuidaban las autoridades de cada reino. De acuerdo a los intereses mercantiles locales, se construían posadas para fuereños, o, en caso de conflictos, se buscaba impedir su paso. Así los caudalosos ríos como el río Sultepec, el Chontalcoatlán, el Amacuzac o el Balsas, por ejemplo, representaban obstáculos sumamente importantes que protegían y a la vez aislaban a los distintos señoríos, al igual que las profundas barrancas, como la de Malinaltenango en el camino a Zacualpan. Vados que permitían el paso de los ríos en ciertos lugares, o el “puente de Dios” en Cacahuamilpa (paso natural sobre los ríos San Jerónimo y Chontacoatlán), se convertían en puntos estratégicos para el comercio o para la guerra.

Al interior de los señoríos, podemos conjeturar, los caminos locales importantes se dirigían desde los distintos asentamientos (barrios, estancias, pequeñas parcialidades) a las sedes de poder, donde probablemente también se organizaban, bajo la protección y compulsión del señor local, mercados que operaban cada cinco días. Evidencia de ello se tiene para el caso de Iguala. En algunas de esas sedes de poder, según vemos en la MA, se reunía el maíz, el frijol y la chíá que se almacenaban para las tropas mexicas o para el uso de de Triple Alianza a fines del siglo XVI.

Además de mercados de cada cinco días, controlados probablemente por las élites de cada reino (los *tlatoque*, sacerdotes y “principales”) deben haber existido mercados de mayor envergadura como proponemos que fue Oztuma; a esos grandes centros llegaban los mercaderes encargados de los intercambios a larga distancia, los *pochteca*.

Sin embargo, a partir de la destrucción de la élite de este reino de Oztuma

por los mexica y sus aliados en la década de 1480, y con el dominio ejercido por las ciudades del altiplano sobre los reinos de nuestra área de estudio, las rutas deben haberse transformado profundamente. Desde entonces, ante la compulsión de entregar tributos a los conquistadores del altiplano central, las rutas se dirigieron fundamentalmente hacia las sedes de poder intermedias (llamadas por algunos “capitales de las provincias”, siguiendo la MA) y hacia Tacuba, Texcoco y Tenochtitlan.

Como las clases dominantes buscan en todas las civilizaciones captar valiosos productos de regiones lejanas y tratan de atraer a los comerciantes a larga distancia a sus mercados, así también es probable que, desde la caída de Oztuma, hayan surgido mercados regionales de cierta importancia en sedes de poder cercanas y antes relativamente marginales. Así proponemos que ocurrieron en nuestra zona de estudio después de 1480 nuevos acomodos de las élites locales, y que surgieron mercados regionales importantes (que re-emplazaron a Oztuma) en los reinos de Tejupilco, Amatepec, Ixcateopan, Teloloapan, Tlachco, Chontalcoatlán, Tepecuacuilco, Ohuapan, Tlalcozauhtitlan, Cocula, Apaxtla, entre otros. Las fuentes del altiplano callan al respecto.

4. Caminos transitados por arrieros, sus caballos y sus recuas de mulas

A partir del siglo XVI existieron distintos caminos a la costa del océano Pacífico, transitados, claro está, por comerciantes de diversas clases sociales. Antes de la década de 1520 algunas eran veredas muy peligrosas, por el estado de guerra existente entre los señoríos indígenas, otras eran rutas ya utilizadas por los mexica y, probablemente antes que ellos, por los toltecas. Estos últimos habían aprovechado una franja estrecha entre los belicosos yopis o tlapanecos y los enemigos mixtecos del reino de Tututepec, espacio que dejaba libre una ruta que se conectaba desde las montañas de Tlapa y Olinalá con Copala y sus salinas en el Pacífico, así como con Nexpa, Cuauhtepac, Tacamama y Pinotepa.

Después de la llegada de los españoles y de la conquista, se transitó más libremente por distintas rutas. Un ejemplo es la información que se tiene de 1580 de los comerciantes del pueblo indígena de Zumpango

La contratación destes naturales {de Zumpango} es llevar a la costa del sur gallinas, maíz y esteras de la tierra, y maíz molido y algún ají para vender. También llevan miel blanca, que se da en esta tierra en cantidad, y, en trueque desto, traen cacao, que es una fruta que se cría en árboles...el cual usan por moneda, úsanlo por bebida y comida. Traído esto, lo venden y hacen reales, de que pagan su tributo, y, ansimismo pagan su tributo en maíz; y tienen por granjería alquilarse aquí y en la costa. El trato de españoles es llevar mercaderías de Castilla y de la tierra a la costa y venderlas a trueque de cacao.²³

Dos factores alteraron de manera irreversible la vida indígena en relación con las rutas comerciales: la introducción de ganado europeo y, sobre todo, el uso de la mula y el caballo para el comercio, como también los reacomodos territoriales provocados por congregaciones tempranas y por el surgimiento de reales mineros. Estos desestructuraron las antiguas territorialidades, como ocurrió a partir del descubrimiento de minas de plata en la zona de Teticpac, Pilcaya, Cacalotenango, Coatlán y sus alrededores.

²³ *Relación Geográfica de Zumpango*, (1986) p. 201.

La antigua ruta entre el altiplano, los valles morelenses y el río Mezcala- Balsas, que seguía el curso del Amacuzac por Atenango del Río se fue abandonando por completo por la clase hegemónica colonial: El gran interés de los españoles por plata de las ricas minas de Sultepec y Taxco, reorientó la ruta desde México hacia el poniente. El principal camino desde México a Taxco pasó por Cuernavaca y cruzaba el río Amacuzac por Huajintlan. Así, por ejemplo, el pueblo de Cuauhchichinollan ubicado en el valle de Cuernavaca, se convirtió en “pueblo muy pasajero.” Otra ruta pasaba por Xalatlaco y las montañas de Toluca, bajando luego a Malinalco y Tenancingo, y por Zumpahuacan hacia Teticpac y Nochtepec, del otro lado del gran cerro Huitztecó que separa a este último de Taxco.²⁴

Apesar de esas transformaciones, muchos antiguos caminos se siguieron utilizando por las comunidades que llevaban siglos yendo al mar para trocar sus mercancías por sal, pescado, cacao. Así, las rutas “de los pobres” podían ser caminos transitados, sobre todo, por indígenas y comerciantes modestos, que circulaban al poniente de nuestra zona de estudio, continuando así el comercio indígena entre la zona fría de Temascaltepec/ Sultepec y Cutzamala (hoy en los estados de México y de Michoacán) y la Tierra Caliente de los márgenes de los ríos Balsas; es decir, Ajuchitlan y Tetela, que eran famosos por sus algodones, y más al occidente Tepalcatepec e incluso por Coaguayanalan hasta Zacatula, Tecpan y Atoyac en las costas del Pacífico.

Otros caminos de comerciantes modestos partían de los poblados grandes de Chilapa, Tixtla y Tlapa en la montaña del actual estado de Guerrero hacia el mar. De esos poblados de indígenas, de muy distintas culturas (nahuas- cohuixca, nahuas-mexicas, mixtecos, tlapanecos, amusgos), se dirigían numerosas veredas, hacia la ‘mar del sur’, ya sea de Chilapa por el río Azul hacia San Marcos, o de Tlapa hacia Malinaltepec hacia San Luís Acatlan y los ríos Marquelia y Copala que desembocan en el océano, o, partiendo de las mismas montañas de Tlapa, por el río Quetzala hacia Igualapa y Ometepec. Se plantearía hipóticamente que, desde el Posclásico Temprano, ese era un corredor que vinculaba al altiplano y Cholula - Tepeji con el Pacífico, y que evitaba el conflicto tanto con mixtecos de Tututepec (cuyo dominio llegaba a Chacagua y al Río Verde) como con los yopis de San Marcos y las bahías al oeste de la desembocadura del río Papagayo. El río no sólo era territorio enemigo, sino también era un obstáculo muy difícil de vencer. La zona en torno a ese río y todo el territorio denominado ‘Yopitzinco’ (que abarcaba de ese río a la costa), nunca fue conquistado por la Triple Alianza.

En el momento de la conquista española el conflicto con los yopis se expresó precisamente en los márgenes del río Papagayo, donde yopis mataron a españoles relacionados con empresas esclavistas con cuadrillas de indios que lavaban oro. Finalmente, la zona se logró dominar durante una expedición punitiva.

Para evidenciar la marginación de las sierras guerrerenses y el complejo paso del río Papagayo es significativo, desde mi punto de vista, que a partir de la década de 1520 también la evangelización haya seguido la ruta prehispánica al Pacífico: Los franciscanos desde Tzintzuntzan visitaron Zacatula, Coahuayutla y Tecpan. Los agustinos tuvieron gran influencia en la zona de Tiripitío y en la parte oriental de los valles de Iguala y Tepecuacuilco. Desde la década de 1530, los agustinos se desplazaron por Oapan hacia Chilapa, Tlapa en la Montaña y la costa del océano Pacífico. O sea, los religiosos recorrieron los caminos que se conocían, desde Michoacán hacia Zacatula y la zona costera del Pacífico y, en cambio, desde el paso del río Mezcala- Balsas hacia Chilapa, Tlapa en la Montaña y en la frontera amuzgo- mixteca hacia la costa.

²⁴ La importancia del camino vía Xalatlaco a las minas y al sur del altiplano en la segunda mitad del siglo XVI se observa en la construcción de una venta en ese pueblo. El gobernador indígena de Xalatlaco había edificado tal mesón o venta en el camino hacia Ocuilan y obligaba a los indios a que lo proveyeran de manera gratuita. Además este funcionario junto con su parentela, usurpaba fuerza de trabajo y tributo de más de 500 indios. Cfr. González Reyes, *Tierra...* 1996, cap.3.

Sin embargo, los caminos se trastocaron pronto con los españoles, porque la minería de oro y de plata y el comercio hegemónico marcaron nuevas rutas. Más abajo se hablará de la importancia del nuevo puerto de Acapulco.

A la vez hay que matizar la aseveración del impacto de la presencia española: La tesis que propongo sostiene que en nuestra historia hay que distinguir siempre la vida de los grupos hegemónicos y la de los comuneros, por lo que sostengo acá que las antiguas rutas al mar siguieron en vigor para los habitantes indígenas y sobre todo comuneros y mercaderes en pequeño. Continuaron como veredas y caminos transitados localmente y las pesquerías continuaron así como la pequeña navegación, a pesar de la política de las congregaciones, que reubicó a muchísimos pueblos indígenas, y la prohibición oficial que hubiera poblaciones costeras (donde los piratas y enemigos del imperio español pudieran recibir apoyo y a la vez saquearlos). Ejemplos de esos mercaderes indígenas serían los que se mencionan por ejemplo en 1582 para la zona de Sultepec. Se dice que “[otros indios] son mercaderes de cosas de la tierra y de Castilla,” o se menciona el comerciante de origen chontal de San Lucas Ixcapanecan en 1680. Este pedía poder moverse sin ser molestado ya que tenía

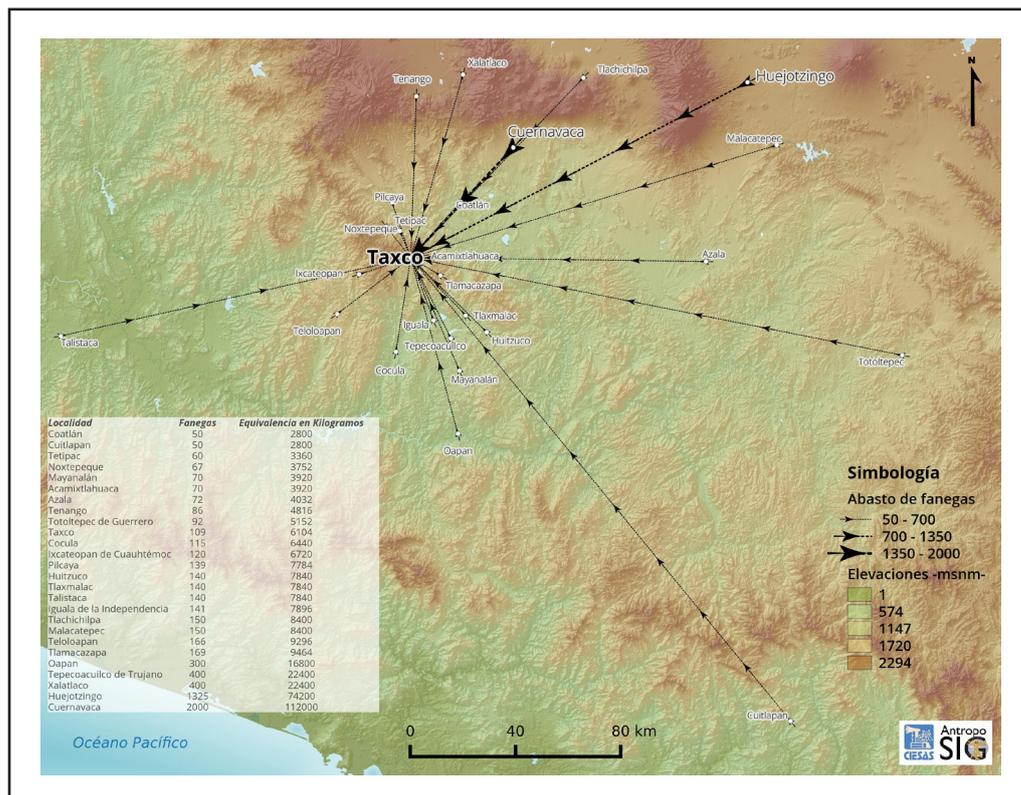
por trato y granjería vender en los tiangués y plazas de su pueblo y jurisdicción y en los demás de esta Nueva España, sal, chile, maíz, jabón, algodón, frijol, frutas y los demás géneros y semillas que tiene de sus cosechas y le son permitidos. y para su acarreo tiene doce mulas de carga con todos los adherentes necesarios de recua, sobre- cubiertas de cuero y impl{...} y dos arrieros que trae andan en todas cabalgaduras, en silladas, y enfrenadas, y traen agujas, cuchillos, tijeras, alanas {sic} líos, lazos, xaquimas, reatas de cerda y cuero , media fanega y assi mesmo tiene para el beneficio de sus tierras seis yuntas de bueyes aperadas, y tiene 12 yeguas con un caballo, doce vacas con un toro y para conocer sus ganados los señala con el hierro del margen, y tiene sus corrales en que los recoge,...²⁵

Como se puede observar, en el periodo colonial la fanega fue la medida por excelencia de granos que era de 46 kg, y las “cargas” se adaptaron a los 130 a 200 kg que podían conducir las mulas.²⁶ Cuando los españoles impusieron esa medida durante las primeras décadas después de la conquista, los indios tributarios tenían que entregar media fanega de maíz al año, además de un peso, y debían entregarlo donde dispusiera su encomendero o la Corona, que ordenó frecuentemente se llevara a los reales de minas.

²⁵ *Relación Geográfica de Zultepec*, (1986), p. 186-187. AGN, Indios, v. 26, f. 65 (primer cuaderno)

²⁶ Las cargas variaban según el producto e incluso, según la región, por lo que no profundizamos acá en este tema. Ver Suárez Argüelles, *Camino largo...* 1997.

Mapa 3.-
Abasto de fanegas
de maíz a Taxco.
Esquema



Las veredas que conectaban a los pueblos apartados de manera dentrítica eran visitados por este tipo de comerciantes indígenas itinerantes. En comparación con la época prehispánica la vida del mundo indígena había cambiado sustancialmente. La revolución en el sistema económico y de transporte, la introducción de animales de origen europeo y asiático en la Nueva España, acompañada con el uso de herramientas e implementos de hierro, transformaron los espacios y los requerimientos. Un ejemplo sería el comercio con sal. Si bien desde antaño esta formaba parte de los intercambios de muchos pueblos con la costa del Pacífico, surgieron nuevos estímulos industriales para mercadear con ella: Se requería en los centros mineros en grandes cantidades (para el proceso de amalgamación), por lo que indígenas del antiguo Coahuixco (desde Tepecoacuilco, Atenango y Copalillo hasta Tixtla), sin duda, aprovecharon su experiencia y conocimiento de las antiguas veredas. De esta forma adquirirían sal en la costa a cambio de sus vajillas, maíz, pinole, miel silvestre, mantas, etc., para regresar con sus burros cargados de sal.²⁷

Si bien es probable que las antiguas veredas al mar, por donde circulaban sobre todo los pobres, se mantuvieran en uso, en cambio, las rutas hegemónicas prehispánicas ya habían cambiado cincuenta años después de la conquista. Los intereses del Estado y del gran comercio relacionados con la minería y con la apertura del puerto de Acapulco (a partir de la década de 1570) transformaron el peso que antes tenían otros caminos. Por ejemplo, para 1611, después de las congregaciones y durante el auge minero de Taxco, Zacualpan y demás reales de minas de la llamada “Provincia de la Plata,” el antiguo paso “olmeca” por Atenango del Río, dejó de ser la ruta principal al sur. En cambio el camino por el real minero de Taxco y por Iguala y Mezcala había cobrado una vitalidad inaudita. Nótese la relevancia de Taxco como una ciudad que había que

²⁷ Existen referencias a este comercio con sal de la costa en el siglo XX, por parte de los pueblos del Alto Balsas y sus alrededores. Llegaban con caravanas de diez o doce hombres con veinte a veinticinco burros a la costa y cambiaban sus productos por sal. Ver Good, *Haciendo...* 1995, p. 8-10.

abastecer de maíz en grandes cantidades, por sólo mencionar un solo producto de difícil y costoso transporte (Ver mapa 3, esquema: abasto de fanegas de maíz a Taxco)

Como ya se dijo, durante casi todo el siglo XVI la ruta comercial más importante hacia el océano Pacífico siguió siendo el camino de los tenochcas hasta el Istmo. Para las expediciones españolas por el Pacífico y para la comunicación con Perú el cercano puerto de Huatulco fue fundamental. En esas expediciones los indios cargadores jugaron un importante papel. Durante décadas después de la conquista, se siguieron usando tamemes, aunque estaba prohibido hacerlo. Como aún no había caminos aptos para caballos, carretas o mulas y las necesidades de transporte eran grandes, el aprovechamiento de cargadores indígenas por parte de los españoles condujo a muchos abusos. Todavía en la década de 1580 se quejaban los indios de zonas mineras de que se les ocupaba, en contra de la ley, como cargadores. Las mismas autoridades violaban la ley. Por ejemplo, en 1550, cuando el virrey Antonio de Mendoza se embarcaba desde Huatulco hacia el Perú, más de 80 tamemes transportaron en sus espaldas, de México hasta ese puerto oaxaqueño, sus muebles, ropas y todo su menaje de casa, además de los alimentos, estopa y jarcia para sus embarcaciones.²⁸

Sin embargo, a partir de fines del siglo XVI, por el comercio con las islas Filipinas, Acapulco se convirtió en la puerta mercantil del tráfico con Asia. Por su importancia durante más de trescientos años, vale la pena detenernos un poco en el camino que permitía que se realizara ese importante comercio.²⁹ Varios viajeros describieron la ruta a ese puerto, enfatizando la pericia de los nadadores que controlaban las balsas (sostenidas a flote por grandes calabazos) por las que se pasaban las mercancías sobre los caudalosos ríos.

Como sabemos gracias a una descripción del siglo XIX, partiendo de México, se podía cruzar el río Amacuzac (Huajintlan o Amacuzac) al sur de Cuernavaca por dos vados, uno en el pueblo del mismo nombre (Huajintlan), otro en Tehuixtla, para luego seguir hacia Iguala o Tepecuacuilco. La distancia recorrida era de aproximadamente cuarenta y tres leguas hasta ese punto. El siguiente obstáculo importante era el río Mezcala- Balsas, doce leguas adelante.³⁰ Este río se nombraba en la parte occidental, que entra en la jurisdicción de Michoacán, “Río Grande” y, en la zona central – hoy estado de Guerrero), los habitantes le decían “Tlaxcallan- Hueyapan,” es decir, gran río que proviene de Tlaxcala. Se tenía pues clara noción de que la corriente emanaba del Atoyac que nace en tierras de Tlaxcala, luego era llamado “río Poblano” y que, nutrido por otros afluentes, finalmente corre paralelo a la costa por los pueblos de Ohuapan y Mezcala, hacia el occidente, entrando en Michoacán y luego dirigiéndose al sur para desembocar en Zacatula (hoy Lázaro Cárdenas). El pueblo de Mezcala, que daba posteriormente nombre al río, estaba a la margen izquierda del río y, como se decía en un derrotero del siglo XIX, “el río se pasa **en balsas** la mayoría de los casos, “porque con poco que llueva, aumenta tanto su caudal, que muchas ocasiones se esperan los

²⁸ Romero Frizzi, “Los caminos...”, 2006, p. 123.

²⁹ Desde el fallido ataque a San Juan de Ulúa en 1568, las incursiones inglesas de John Hawkins y Francis Drake no cesaron de hostigar galeones y puertos españoles. En 1578 afectaron directamente la costa novohispana del Pacífico. En esa ocasión Drake atacó barcos costeros, saqueó Huatulco y amenazó Acapulco. En 1587 Tomás Cavendish capturó un galeón de Manila. En el siglo XVII los holandeses amenazaron a la Nueva España junto con los ingleses, que se apoderaron de Jamaica en 1655, amenazando sobre todo los puertos del Golfo de México y el Caribe. El gobierno central gastaba mucho en la defensa de los lejanos puestos de avanzada, y los gobiernos regionales y locales y también personas privadas financiaban los ejércitos y los pertrechos. Interesaba a las élites regionales y locales defender al Estado, que equivalía a defenderse a sí mismos. Cfr. Gerhard, *Pirates...* 1960.

³⁰ La descripción detallada y de distancias se toma de los informes y derroteros de 1856 publicados por Alvarez y Durán, *Itinerarios...*, 1856, p.91.

caminantes hasta medio día para que los balseros se arriesguen a pasarlo.” A inicios del siglo XVII, un mercader florentino Francisco Carletti describía el paso del Río Grande diciendo

nos fue menester, como hacen los demás, ponernos encima de un montón de calabazas grandes y secas atadas a una rejilla de caña, puesta sobre ellas, sobre la cual se pone la silla del caballo, que se hace pasar a nado; y sobre la silla se sienta uno, y luego cuatro de aquellos indios, uno por esquina de la dicha rejilla con las calabazas, nadando la empujan y conducen a la otra orilla del río, rompiendo la corriente de agua...Cosa no menos peligrosa que aburrida y máxime por las mercancías que se pasan cada año en gran cantidad y valor; y con todo no se pone remedio a ellos...³¹

Después seguía a siete leguas la venta del Zopilote, después Zumpango y finalmente, a diez leguas Chilpancingo. Ese poblado creció prácticamente gracias al camino hacia Acapulco. De ahí el camino seguía a la hacienda de Acahuizotla, luego la de Buena Vista, Dos Caminos, Venta de Palo Gordo, Los Pozuelos, Dos Arroyos, Venta del Ejido, Venta Vieja, Acapulco. Se trataba de un camino muy sinuoso con un total de ciento once leguas aproximadamente, desde México.

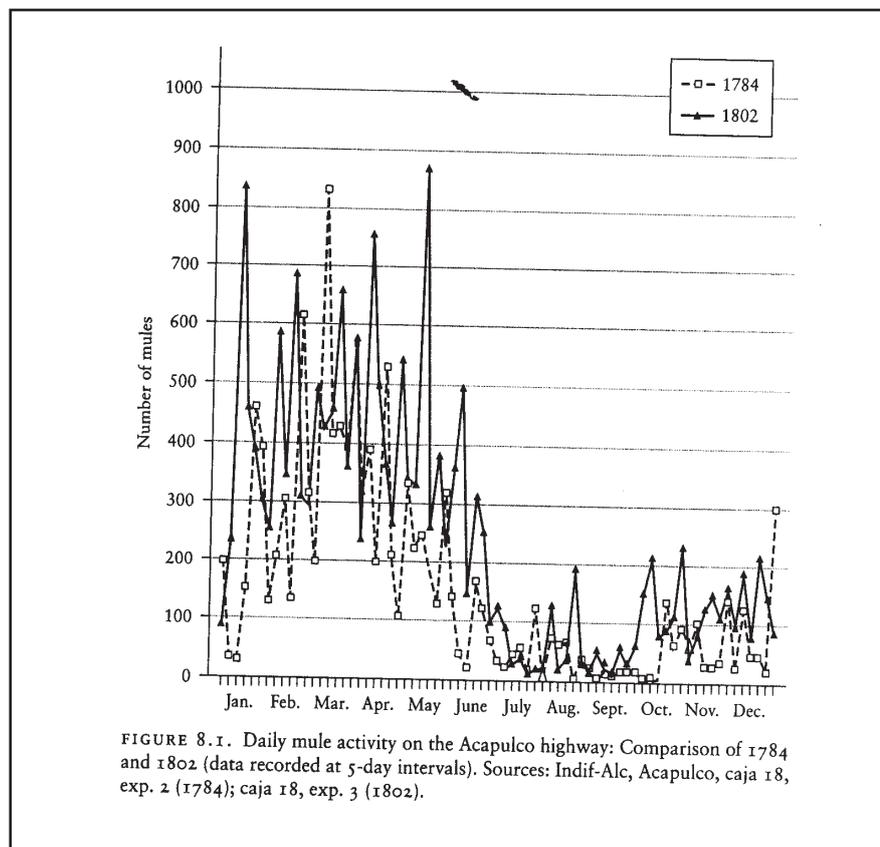
Recalcando la importancia del transporte por mula en la historia novohispano-mexicana pre-moderna, se ha calculado que para fines del siglo XVIII en nuestro país había de una a dos mulas por cada diez o veinte habitantes, mientras que en la península ibérica había aproximadamente una mula por cada cuarenta habitantes.³² Gracias al estudio de Jonathan Amith, quien contabilizó las mulas que diariamente transitaban por ese camino en los años 1784 y 1802 – sin duda una época de gran auge comercial – podemos no sólo conocer el impresionante número de mulas que circulaban por esa ruta a Acapulco, sino, particularmente, observar cómo el comercio se concentraba sobre todo en los meses de enero hasta mediados de junio.³³ (Ver gráfica). Como se tenía que pagar el impuesto o peaje de un real por mula o caballo y seis granos por burro o cabeza de ganado, este historiador elaboró una gráfica de cuántas mulas transitaban por ese camino diariamente, lo que muestra elocuentemente que durante los meses de época de lluvias, sobre todo julio, agosto y septiembre, el tráfico se reducía casi totalmente, para luego empezar a recuperarse a fines de año y ser sumamente intenso en los meses de enero a mediados de junio.

31 Citado en Serrera, “El camino...” 2006, p. 216.

32 Romano, *Elementos*, 2004, p. 53.

33 Esa cuantificación se pudo hacer porque se permitió cobrar un peaje en el camino a fines del siglo XVIII, cuando se pretendía hacer mejoras. Cfr. Amith, *The Moebius...*, 2005, p. 308- 310.

GRÁFICA. TRÁFICO DE MULAS POR EL CAMINO A ACAPULCO
ACTIVIDAD ANUAL Amith, 2005, p. 319.

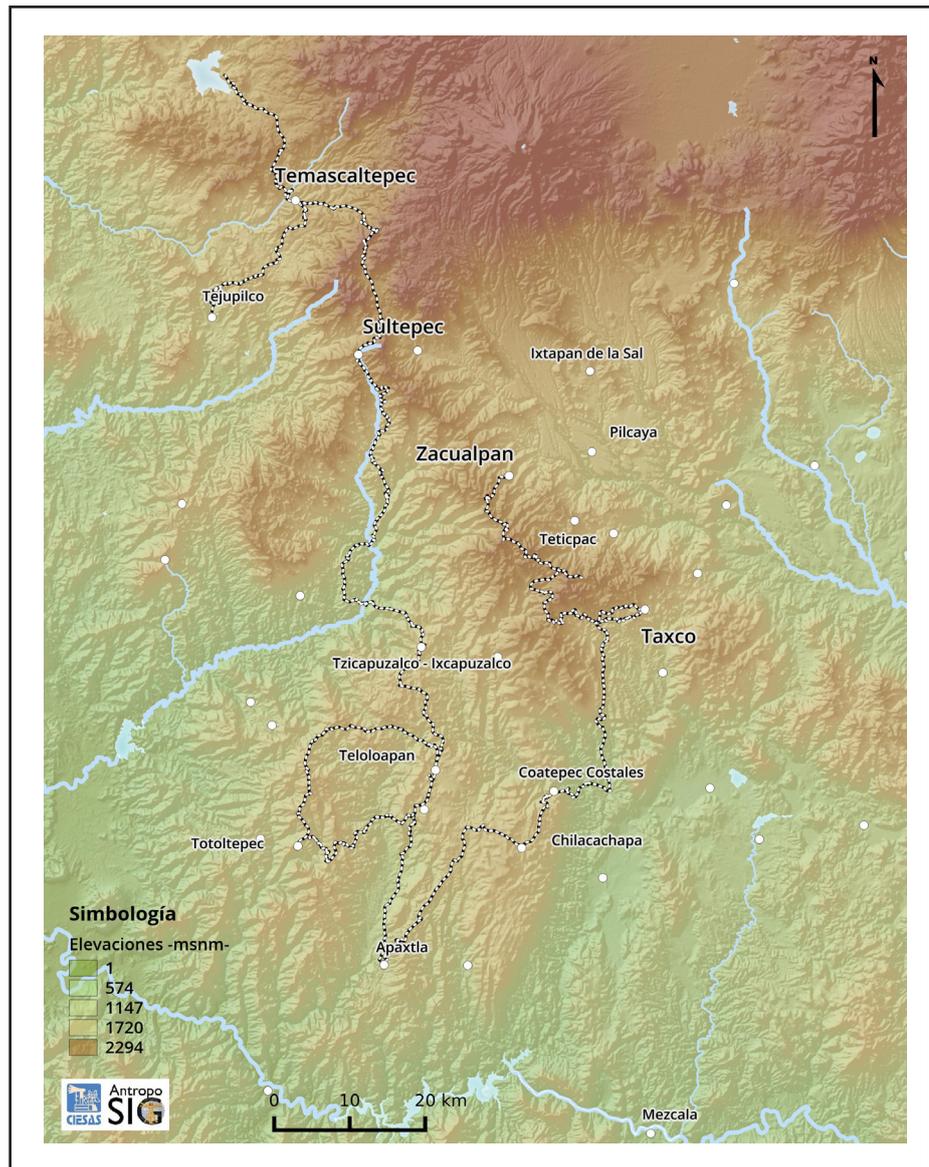


Podemos así suponer que durante todo el periodo pre- moderno el comercio novohispano haya tenido – sobre todo en ciertas regiones- ese marcado ritmo estacional.

El importante comercio con Filipinas desde Acapulco (a donde también llegaban del Perú los mercaderes) atrajo una impresionante cantidad de plata hacia la feria que se celebraba en ese puerto anualmente. Sin duda se trataba tanto de plata quintada, como de plata pasta y de contrabando, pues de todos los reales mineros se acudía directamente al puerto a trocar metales preciosos por productos asiáticos de gran valor. Así la feria del puerto y todos sus alrededores cobraban relevancia política y económica, pues el galeón tocaba varios puntos de la costa. Además a fines del siglo XVIII comerciantes del virreinato del Perú llegaban por la costa del Pacífico a trocar sus mercancías – plata y cacao, sobre todo- por mercancías de Asia.

Sin embargo, era sólo cuando llegaba el galeón que el camino de la capital al Pacífico acaparaba la atención de las autoridades y de los comerciantes. Cuando se celebraba esa feria de Acapulco se conducían por él, grandes cantidades de plata en carretas pesadas escoltadas por soldados hasta el puerto; con numerosos indios de servicio de los pueblos se atendía en esas ocasiones el abasto de mercaderes y arrieros. Especial apoyo se requería ante los complicados y peligrosos pasos de los ríos.

Mapa 4.-
Itinerario del arzobispo de
México, 1685



En contraste con la importancia económica anual del camino al puerto de Acapulco, las poblaciones de las sierras quedaban marginadas tanto de la vida económica y política, como también de la religiosa. Es sintomático que aquellos pueblos allende el río Balsas- Mezcala, que pertenecían al arzobispado de México, no fueron visitados por ningún arzobispo en más de 200 años. Además, para mencionar otro ejemplo, cuando en la primera mitad del siglo XVIII un español solicitaba una merced de tierras en la sierra, el alcalde mayor de Tixtla explicaba que era tierra de bandidos y traficantes ilegales, que él no podía controlar, por lo que se resistió a realizar la vista de ojos necesaria para la autorización de la merced de tierra solicitada.³⁴

5. Una mirada al interior de la región del norte de Guerrero: Caminos hacia centros nucleares y caminos dentríticos.

Los centros urbanos o mineros fueron centros nucleares de redes de caminos que convergían en ellos. Ese fue el caso de Taxco y otros reales de minas, pues como se muestra en el mapa 3, relacionado con el abasto de maíz, vemos que los centros industriales y

³⁴ Amith, *The Moebius...*, 2005.

mineros eran puntos nucleares de un importante comercio y de un abasto intenso.³⁵ Así persistió el camino muy transitado hacia las minas de Taxco (por Cuernavaca, Huajintlan y Acamixtlahuaca) o desde Toluca por Tenancingo, Zumpahuacan, Ixtapan de la Sal, Pilcaya y Chontalcoatlán. Esa era la ruta, desde Pilcaya hacia el real de Zacualpan; en ese poblado de Pilcaya existió una importante hacienda de beneficio (llamada Coaxusco, o sea literalmente: “mojonera”, división o frontera, en náhuatl). Esa empresa aprovechaba el agua que corre por la gran planicie inclinada que se forma desde el Nevado de Toluca, hacia el pueblo de Coatepec Harinas, la hacienda de San Alejo y, finalmente, Pilcaya.

Por otra parte existe evidencia de cómo se transitaba a poblados menos importantes, gracias a la descripción minuciosa de la visita del arzobispo de México en 1685. Como se aprecia en el mapa 4, el itinerario de su visita pastoral fue de México a San Mateo Tecaliacaca, a dos leguas de Xalatlaco “de lengua mexicana,” en la zona de las montañas de Toluca, luego a Ocuilán a Chalma, Tenancingo y Zumpahuacan. Y de ahí a los reales mineros de Zacualpan y Taxco.

Desde el real de Taxco iniciaban caminos principales hacia Iguala, pasando por Taxco el Viejo y hacia Tepecuacuilco. Pero el arzobispo no visitó en 1685 ese poblado, sino pasó, por caminos menores, (en realidad veredas transitadas sobre todo por campesinos lugareños) hacia los pequeños pueblos de Huixtác y Azala, vinculados con Taxco vía Cacalotenango.³⁶ La frontera de la jurisdicción de Taxco con Coatepec de los Costales se daba en el río de Coatepec, este dista tres leguas del pueblo de Huixtác y sólo una legua y media del pueblo de Coatepec. El arzobispo pasó dicho río y desayunó ahí en una enramada. Desde Coatepec las distancias a los pueblos eran, a Apaxtla diez leguas, a Cuetzala siete leguas, a Tlanicpatlán once leguas. De ahí a Ostotitlán nueve leguas, a Chilacachapa tres leguas y al trapiche de Ixtepec una legua. El total de habitantes, es decir de la feligresía en Coatepec y los mencionados pueblos, fue de 2 138 personas. Se trataba precisamente de las veredas que, de manera dentrítica, conectaban a los distintos pueblos, sin que ninguno de ellos jugara un papel preponderante, pues todos estaban supeditados al comercio con la ciudad de Taxco.

De Coatepec (hoy Coatepec Harinas), pueblo de mayor importancia por su fertilidad, el arzobispo pasó a Teloloapan, distante cinco leguas, pasando por Chilacachapa, donde comió. Es de interés que desde Teloloapan el arzobispo revisó libros de distintos pueblos más distantes. Entre ellos es notable que **el arzobispo no cruzó el río Balsas** – aunque su arzobispado llegaba hasta la costa del mar e incluía el puerto de Acapulco. En cambio el alto prelado hizo venir al cura beneficiado del pueblo de Tetela del Río a presentar los libros de administración de los sacramentos y su feligresía. En su visita se anota que “su Illustríssima” no acudió a Tetela “por lo áspero de los caminos y río caudaloso.”

De Teloloapan se podía seguir el camino por el cual el arzobispo había llegado (viniendo de Apaxtla) en dirección contraria, hacia el sur, hasta el río Balsas, pasando por el pueblo de Ostotitlán, nueve leguas y siguiendo ese río tributario del Balsas, también llamado río Ostotitlán, hasta el gran caudal del Balsas. Otro camino al Balsas, paralelo y más hacia el poniente era el que comunicaba los pueblos chontales de Oztuma y Acapetlahuaya con el pueblo chontal de Totoltepec y de ahí se podía seguir en dirección del Balsas llegando a Tetela del Río (ver mapa 4). El arzobispo no tomó esas rutas al río Mezcala- Balsas, sino únicamente visitó el pueblo de Totoltepec, que distaba seis leguas de la cabecera de Teloloapan y estaba enclavado en las montañas al sur oeste de

³⁵ Los estudios sobre las distintas regiones novohispanas son numerosos. García Martínez, *Las regiones...* 2008 proporciona una visión geográfica e histórica de las regiones de México.

³⁶ Archivo Histórico del Arzobispado de México, *Visitas*, t. 1 (1684-85).

Teloloapan. Por ese importante pueblo de Totoltepec pasaba otro afluente del Balsas (llamado río San Lorenzo o Totoltepec) en dirección del río de las Balsas y probablemente era un punto importante de un antiguo camino, pues en la documentación colonial de los siglos XVI y XVII se vincula siempre esta cabecera de Totoltepec con Oztuma y Acapetlahuaya. Es factible que ese camino haya sido para estos tres importantes poblados indígenas la ruta para llegar a las fértiles riberas del Mezcala- Balsas y adquirir algodón de los pobladores de esas tierras cálidas.

Desde Totoltepec el secretario del arzobispo anotó las distancias que durante esa visita pastoral de 1685 había a los tres pueblos que pertenecían a ese “beneficio”: seis leguas al pueblo de Acapetlahuaya, doce leguas al pueblo de Santa María Oztuma. A veinticuatro km al norte de Totoltepec estaba Sta Ma Oztuma en 1685, y dos leguas a Santiago Ixcatepec. Se mencionaban cuatro barrios, Santiago Xahualapan a catorce leguas, San Juan Xahualapan a quince leguas, barrio de Almoloya a siete leguas y barrio de Xalpam a doce leguas y el rancho de Bartolomé Salgado a cuatro leguas. En todos esos lugares, la feligresía comprendía 813 personas, grandes y chicos.

El apartado pueblo de Totoltepec estaba en zona montañosa y de difícil acceso. Por ello el arzobispo decidió no tomar la ruta hacia el norte al pueblo de Tzicaputzalco (hoy Ixcaputzalco) hacia donde quería dirigirse en 1685, pues ese camino de nueve “leguas largas” se consideró “muy mal camino y peligroso,” sino regresar a Teloloapan y de ahí dirigirse a Tzicaputzalco.³⁷ Llama la atención que el prelado no se dirigió hacia otra cabecera importante como era Ixcateopan, sino prefirió - aconsejado por los ganaderos de la zona (“los vaqueanos de la tierra”) - regresar a Teloloapan las siete leguas que separaban de Totoltepec, pasando por el río Ahuehuetla, donde descansó y llegó así otra vez a esa cabecera. Para dirigirse de Teloloapan a Tzicaputzalco se pasaba por la hacienda de La Magdalena, distante dos leguas y media de Teloloapan, y luego siguieron cinco leguas más a Tzicaputzalco (ver mapa 4).

Desde la cabecera Tzicaputzalco a la otra cabecera Ixcateopan distaban cuatro leguas, según se menciona durante la visita (aunque no se visitó Ixcateopan) y se dice que esa cabecera pertenece al beneficio Alahuiztlan, junto con siete barrios y la hacienda de San Pablo que posee Gaspar Díaz Leal y el rancho de Azulaque. A seis leguas de Tzicaputzalco estaba el pueblo de San Miguel Hueyxahualco, una de las cabeceras de Amatepec y Tlatlaya. A dos leguas de Tzicaputzalco había una bajada muy empinada que iba a Guexahualco, ahí, a la orilla del río Tulantengo (hoy río Sultepec), descansó el arzobispo y se despidió del cura beneficiado de Tzicaputzalco.

A seis leguas del pueblo de San Miguel Hueyxahualco, siguiendo “un camino muy doblado de bajadas y subidas,” antes de llegar a Sultepec, el arzobispo con su comitiva pasó por el trapiche de San Juan Atzompan, doctrina de Sultepec y también por la cuadrilla de Diego Sánchez, que distaba del real una legua. En la cantidad de catorce haciendas de beneficio y minas, que se nombran como “cuadrillas” en Sultepec, se percibe la dispersión de la población de un real de minas.³⁸ Pertenecían al real de minas también doce pueblos, el pueblo de Pozoltepec a cinco leguas, el de Capula a cuatro leguas, el de San Andrés a dos leguas, el de San Francisco Cuaxchic a dos leguas, el de San Miguel Sultepec (hoy Sultepequito) a tres, el de Santa Cruz a dos, el de Santo

³⁷ Archivo Histórico del Arzobispado de México, *Visitas*, t. 1 (1684-85), f. 388.

³⁸ (1) la de Diego Sanchez, (2) la del escribano real Agustín Lazo de la Vega nombrada Atzompan, (3) la de Gueyatenco, (4) la de Alonso Hernandez, (5) la de Sebatián de Gorostieta, (6) la de Juan Pérez de Vergara, (7) la de Nicolás Sanchez, (8) la de Doña Petronila, (9) la de Diego Vivero, (10) la de los Reyes, (11) la de Nicolás del Valle, (12) la de Diego de Carvajal, (13) la de San Hipólito (14) del Rincón del Real, (cuadrilla que se añade después por parte del notario del arzobispo, misma que también se autoriza se diga ahí misa).

Tomás a dos leguas y media, el de Texcaltitlan a tres, el de San Miguel a cinco leguas. Los cuatro pueblos Aquiapa, Texcaltitlan, Sultepec y Almoloya se relacionaban de manera más cercana entre sí, pues cada semana alternadamente se decía misa en uno de ellos, con autorización del arzobispo; obviamente esto se aprovechaba para celebrar en esos días alternadamente un mercado en cada uno de ellos.³⁹ El total de feligresía de españoles, mestizos, mulatos y negros en Sultepec era de 1 549, y en cambio la suma parcial de la feligresía de “indios” de pueblos y cuadrillas era de 3 456. Así, la suma era de 5 005 feligreses. Nótese la notable densidad demográfica a diferencia con zonas como la parroquia de Totoltepec, marginada, y de muy escasa población indígena de habla chontal.

Este detallado recorrido que hizo el arzobispo por la zona minera nos permite conocer los importantes ‘caminos de herradura’ que vinculaba a los reales de minas con la capital del reino, pues eran centros comerciales primordiales. También se observa la existencia, entre esos poblados mayores, de numerosas veredas dentríticas que vinculaban asentamientos muy pequeños. Igualmente podemos saber que **los viajes se realizaban en época de estío** (en enero y febrero viaja el prelado) y el gran obstáculo que representaba pasar los caudalosos ríos – dado que el arzobispo no pasó el río Balsas hacia el sur. El prelado conoció algunos poblados de su arzobispado, pero no sólo no cruzó el río Balsas, sino tampoco llegó al puerto de Acapulco que pertenecía a su jurisdicción.

El verdadero abandono de las distintas regiones serranas del espacio que actualmente conforma el estado de Guerrero era impresionante, se trataba de una auténtica marginación política y administrativa. Aún los alcaldes mayores, por ejemplo de Tixtla, no penetraban en las sierras cuando se les ordenaban realizar vistas de ojos de tierras que alguien solicitaba en merced.⁴⁰ No llegaron a nosotros numerosos documentos de litigios por tierras, porque en realidad se desconocía el territorio y su población. Aunque el camino a Acapulco fue una arteria comercial anual importante y animó cierto comercio para quienes proveían servicios a los arrieros y mercaderes, se trataba de un estrecho corredor que pasaba por ventas, haciendas y nuevos poblados, pero las montañas alledañas y grandes territorios quedaron totalmente desvinculados.

Debe subrayarse que marginación por parte de las autoridades estatales y por parte de la clase dominante significó también desconocimiento económico y geográfico. Hay que insistir en que los cauces de numerosos ríos no se conocían en los siglos coloniales o el XIX; especialmente dramático es el desconocimiento del bajo río Balsas. Este río se declaraba navegable durante el siglo XIX, siendo que hasta 1922 se descubre que tenía unas caídas imposibles de sortear por balsas o canoas, mucho menos por barcas mercantiles.⁴¹

Esa marginación, desconocimiento y ausencia de autoridades del nivel virreinal o nacional, considero que se percibe hasta la fecha, justamente en esa sierra y en los límites con el norte de Guerrero y con Michoacán y su Tierra Caliente, es donde prevalece la ley del más fuerte, y un caos político que permite las acciones del crimen organizado y el narcotráfico.

³⁹ Archivo Histórico del Arzobispado de México, *Visitas*, t. 1 (1684-85), f. 414-415.

⁴⁰ Amith, *The Moebius...* 2005.

⁴¹ Uribe Salas y Miranda Arrieta “Dos ensayos...” 1995.

5. Conclusiones: Caminos y marginación económica, política y religiosa

En este ensayo se pretendió arrojar luz sobre algunas rutas que, a través de varios siglos, fueron utilizadas para llegar a la ‘Mar del Sur’ desde el norte del actual estado de Guerrero. Se hizo hincapié en el reto que significaron los grandes obstáculos de la compleja climatología y geografía del país para tamemes y arrieros con sus recuas, y lo difícil que fue traspasar durante todo el periodo pre-moderno de nuestra historia, esos tortuosos senderos montañosos, caudalosos ríos, altas cumbres frías y ardientes llanuras. Todavía durante del siglo XIX eran hábiles nadadores indígenas los que hacían posible el paso del río Mezcala- Balsas o del Papagayo en la región que analizamos en este trabajo.

Se propusieron distintas rutas prehispánicas a las costas del Océano Pacífico desde el norte del actual estado de Guerrero, mostrando con lujo de detalle los productos que interesaban a las complejas sociedades indígenas desde el Preclásico hasta la llegada de los europeos. Se describieron las medidas que se utilizaban, los embalajes de los distintos géneros y las formas de conducirlos, en un mundo que no conocía animales de carga.

Con el objetivo de salvar el abismo que existe entre una época estudiada por arqueólogos (la prehispánica) y otra analizada por los historiadores (la colonial), se describieron esos intercambios para mostrar continuidades y cambios. Es decir, para mostrar cómo ciertas rutas prehispánicas fueron utilizadas por los españoles durante el periodo colonial, a la vez que también se abrían otros nuevos caminos. Con ello se propone que es importante para la historia económica y social de México incluir la economía y organización social del México antiguo.

El estudio propone, a la vez, de manera algo contradictoria, una mirada general, y al mismo tiempo particular, a una región, en este caso, el norte del actual estado de Guerrero y zonas adyacentes. Esta paradoja se debe a la convicción, de que el vasto territorio hoy denominado “República Mexicana” es realmente un subcontinente que albergó a muchísimas sociedades y grupos sumamente diversos y que sólo desde la especificidad de una región se puede intentar comprender a la sociedad mayor.⁴² Por eso partimos de una zona multilingüe prehispánica que proveía a los centros indígenas hegemónicos de miel, copal, jícaras y textiles que luego se convirtió en una región minera colonial con su complejo *hinterland*. Este enfoque nos permitió tener elementos para estudiar la sociedad novohispana mayor, pues son las evidencias de escasa comunicación, en muchos casos, las que fácilmente se olvidan, pero que marcaron las características locales específicas de cada zona.

Además de obstáculos geográficos, los contextos políticos y militares en cada época forzaron a privilegiar ciertos caminos y abandonar otros. Observamos rutas relacionadas con los llamados ‘olmecas’, después con los teotihuacanos y destacamos el importante papel del señorío y gran mercado de Oztuma en el norte del actual estado de Guerrero durante el Epiclásico. Como vimos, posteriormente, los mexicas trataron de evitar los caminos controlados por el imperio tarasco y, en la costa, por los yopi, así como también aquellos controlados por los mixtecos de Tututepec.

Se dio importancia a una región en especial, para mostrar su específica transformación en los siglos XVI al XIX en una zona minera, cuyos reales estaban muy bien conectados, pues eran el centro de un comercio muy activo. A la vez sorprende ver las grandes porciones territoriales que quedaron totalmente marginadas del interés político y religioso de las autoridades novohispanas. Este fue el caso de los espacios al oeste y este del camino a Acapulco.

⁴² Cfr. García Martínez, *Las regiones...*, 2008.

La gran desigualdad social, característica notable de México desde la época prehispánica, se manifestaba así durante su historia también en sus caminos. Por un lado existían en la Nueva España buenos caminos a lo largo de la gran ruta hacia Veracruz o hacia el Bajío, y simultáneamente había miles de pequeñas veredas dentríticas que eran transitadas sobre todo por los mismos productores rurales que acudían a un mercado cercano.

Todo ello remite a que, desde el punto de vista del comunero pueblerino, numerosas regiones estuvieron muy poco conectadas durante siglos. Vastas zonas estaban pobladas por familias cuyos miembros vivían, básicamente, de la auto-subsistencia, o cambiando de un oficio rural y local a otro, por ejemplo, trabajando su tierra, contratándose como peón por unos meses, haciendo y vendiendo carbón, recolectando copal, cultivando algodón, etc. Muchos productos locales que hemos mencionado, como miel de recolección, copal, jícaras, maíz, sal etc., eran, en el fondo, difíciles de vender más allá de ciertas localidades cercanas y, sobre todo, en época de lluvias. En el medio rural los ríos se cruzaban por vados o en balsas y eran sumamente escasos los puentes de mampostería que hubieran permitido el paso durante todo el año. De esta forma, en términos generales, la economía se paralizaba con frecuencia durante el verano, cuando el temporal impedía el tránsito por numerosas veredas y los ríos crecían de tal forma que era imposible cruzarlos.

Una realidad completamente distinta vivieron los ricos y grandes mercaderes de las ciudades, únicos con los recursos para contratar arrieros que pudieran vencer los grandes obstáculos geográficos y llevar, hasta los lejanos mercados, las mercancías que más altos beneficios les daban, es decir, los bienes importados y aquellos de gran valor intrínseco, como la plata. Los ‘caminos de herradura’ más importantes vinculaban a los reales de minas con la capital del reino, pues eran centros comerciales primordiales.

Esos transportistas fueron los portadores del comercio que unía a las regiones más apartadas de México. Al respecto vimos que la producción de mulas en la Nueva España fue impresionante y que la cantidad de esos animales por habitante en la Nueva España excedía por más del doble a la de la metrópoli.

Los caminos novohispanos y del siglo XIX mexicano reflejaban los intereses económicos de la élite y vinculaban los centros comerciales y productivos más importantes. Otras regiones quedaban totalmente desvinculadas, abandonadas e ignoradas. La marginación era no sólo económica, sino también política y religiosa. En 1685 el arzobispo de México no llegó ni siquiera hasta el río Mezcala- Balsas, cuando visitaba los reales mineros y pueblos del actual norte de Guerrero. Por lo tanto tampoco cruzó el río Balsas, ni llegó al puerto de Acapulco que pertenecía a su jurisdicción.

Los miles de arrieros, muchos especializados en rutas específicas, son los que en la práctica, luchaban y vencían los inmensos obstáculos geográficos y climatológicos que, como hemos visto, aislaban las regiones mexicanas.

OBRAS CITADAS

- Jonathan David Amith, *The Moebius Strip. A Spacial History of a Colonial Society, Central Guerrero, Mexico. From the Sixteenth to the Nineteenth Century* (California: Stanford University Press, 2005).
- José J. Álvarez, y Rafael Durán, *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana*, publicado por los ayudantes del Estado Mayor del Ejército... (México: Imprenta de José A. Godoy, 1856).
- Carroll L. Riley y Joni L. Mason “The Sonoran connection” en *Ancient Road Networks and Settlement Hierarchies in the New World*, Charles Trombold ed, Cambridge, (Melbourne: Cambridge University Press,) 132- 43.
- Cortés, Hernán *Cartas de Relación* (México: Porrúa, 1963).
- Karen Dakin, “Algunos documentos nahuas del sur de Mesoamérica” en: *Visiones del encuentro de dos mundos en América: lengua, cultura, traducción y transculturación*, K. Dakin, M. Montes de Oca y C. Parodí, eds, (México: UNAM, 2009), 247 – 79.
- “El náhuatl del norte y sur de Guerrero: relaciones lingüísticas con el náhuatl de occidente y la costa del Pacífico” en: *Por el Norte de Guerrero*, Pavía, Johnson y von Mentz (coords), (México: INAH, en prensa).
- Bernardo García Martínez, *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico, México* (México: El Colegio de México, 2008).
- Peter Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain 1575 – 1742* (Glendale: The Arthur H. Clark Company, 1960).
- Gerardo González Reyes, *Tierra y sociedad en la sierra oriental del valle de Toluca*, tesis de maestría (México: ENAH, 1996).
- Catherine Good, *Haciendo la lucha. Los pueblos náhuas del alto Balsas* (México: Fondo de Cultura Económica, 1996).
- David C. Grove, “Morelos, la cuna de la famosa cultura de Tlatilco, 1200- 900 a.C. en: Sandra López Varela (coord.) *La arqueología en Morelos, Historia de Morelos*, director Horacio Crespo, tomo II, (México: Congreso del Estado de Morelos, LI Legislatura, 2010) 43-65.
- Ross Hassig, *Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI*. Versión española de Juan José Utrilla, (México: Alianza Editorial Mexicana, 1990).
- Kenneth G Hirth, “De Teotihuacan a Xochicalco: los períodos Clásico y Epiclásico en Morelos” en; Sandra López Varela (coord.) *La arqueología en Morelos, Historia de Morelos*, director Horacio Crespo, tomo II, (México: Congreso del Estado de Morelos, LI Legislatura, 2010) 99- 130.
- Dorothy Hosler, *Los sonidos y colores del poder. La tecnología metalúrgica sagrada del occidente de México*, (México, El Colegio Mexiquense, 2005).
- Morrison Limón Boyce, “El proyecto arqueológico San Miguel Ixtapan” en: *Expresión Antropológica, San Miguel Ixtapan, Revista Cultural*, num. 1- 2 (1996).
- Jaime Litvak King, *Cihuatlan y Tepecoacuilco, provincias tributarias de México en el siglo XVI* (México: UNAM, 1971).
- Gerald L Mc Gowan, *Geografía Política Administrativa de la Reforma. Una visión histórica*. (México: INEGI, El Colegio Mexiquense, 1990
- Brígida von Mentz, *Cuauhnáhuac 1450- 1675* (México: Porrúa, 2008).
- Luz María Mohar Betancourt, *La escritura en el México antiguo*, 2 vols., (México: Plaza y Valdés y UAM-Xochimilco, 1990).
- Christine Niederberger, “Nácar, “jade” y cinabrio: Guerrero y las redes de intercambio en la Mesoamérica antigua (1000 – 600 a.C.)” en: Niederberger, Ch. y Rosa MaríaNiederberger, Ch. y Rosa María Reyna (coord) *El Pasado Arqueológico de Guerrero*, (México: INAH, Gobierno del Estado de Guerrero, CEMCA, 2002) 175 – 223.

Relación Geográfica de las minas de Zumpango (1580), René Acuña editor, t.3, (México: UNAM, 1986) 193-202.

Relación Geográfica de las minas de Zultepec (1582). René Acuña editor, t.3, (México: UNAM, 1986) 181- 188.

Rosa María Reyna, “Conferencia sobre el Norte de Guerrero”, impartida en el “Seminario Grupo Multidisciplinario Norte de Guerrero”, 11 de abril, México D.F, Coordinación Nacional de Antropología, 2013.

Ruggiero Romano, *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI- XVIII*, (México: Fondo de Cultura Económica, 2004).

María de los Ángeles Romero Frizzi, “Los caminos de Oaxaca” en: *Rutas de la Nueva España*, editora Chantal Cramaussel, (México: El Colegio de Michoacán, 2006) 119- 135.

Ramón María Serrera, “El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco” en: *Rutas de la Nueva España*, editora Chantal Cramaussel, (México: El Colegio de Michoacán, 2006) p.211- 233.

Clara Elena Suárez Argüello, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII* (México: CIESAS, 1997)

José Alfredo Uribe Salas y Eduardo Miranda Arrieta “Dos ensayos sobre el Balsas” en: *Utopías de Balsas. Historia de una propuesta regional de comunicación interoceánica*. (Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de investigaciones Históricas, 1995) 17- 63.

West, Robert “Early Silver Mining in New Spain, 1531 - 1555” en: Alan K. Craig y Robert West (editors) *In Quest of Mineral Wealth. Aboriginal and Colonial Mining and Metallurgy in Spanish America* (Baton Rouge: Louisiana State University, 1995) 119 – 135. Reedición en: *Mines of Silver and Gold in the Americas*, Peter Bakewell, editor, Brookfield: Ashgate Publishing Limited, 1997) 57-74.

Eduardo Williams, “Producción y comercio de la sal en Michoacán antiguo”, en *Diario de Campo no. 51, Sal y salinas: un gusto ancestral*, coordinador Blas Román Castellón Huerta, (2008): 41-49.

Rudolph van Zantwijk, *The Aztec Arrangement: The Social History of Pre-Hispanic Mexico*, Oklahoma: University of Oklahoma Press, 1985).