



Arrieros somos: camino real y arriería entre Oaxaca y el reino de Guatemala (1680-1740)

petateandolahistoria2.0@gmail.com

Francisco Rodolfo González Galeotti¹

Resumen

Este trabajo es un análisis de la arriería en el contexto de la Carrera de Guatemala, el circuito de comercio que vinculó a Nueva España y Guatemala en el período de 1680 y 1740, una línea de investigación pendiente en la historiografía americanista. Se identificó el camino real señalando sus características geográficas extrayendo información que devela el trasfondo socioeconómico de la arriería. Las fuentes fueron los relatos de viajeros contemporáneos que transitaron en Oaxaca entre los siglos XVIII y XIX, expedientes judiciales y protocolos notariales de Oaxaca y Guatemala. La investigación demostró como la geografía y el clima, condicionaron a la arriería. Por otra parte, se hizo una aproximación a los cálculos que permiten cuantificar los fletes pagados por las mercancías trasegadas. Se puntualizaron factores sociales como la división social del trabajo en la arriería y el origen geográfico de los arrieros.

Palabras Clave: Arriería, Oaxaca, reino de Guatemala, camino real, comercio.

¹ Agradezco a mi esposa Cristina Chávez, ya que, gracias a su tiempo, dedicación, atención y lectura, tuve el impulso para profundizar esta investigación. Asimismo, debo reconocer a Linda Arnold y Selene García el haberme facilitado el acceso a las fuentes señaladas. De la misma forma a Arturo Taracena quién me facilitó la consulta de varios tomos de Juan José Falla. No puedo olvidar a Huemac Escalona, Marta Martín Gabaldón y a Edith Ortiz que desde el Seminario Interinstitucional de Estudios Oaxaqueños y durante el proceso de redacción final de este documento me aportaron las observaciones pertinentes para pulirlo. Finalmente agradezco a las pertinentes y puntuales observaciones de quienes dictaminaron este artículo. <https://orcid.org/0000-0003-0468-3892>



We are muleteers: royal road and arriería between Oaxaca and the kingdom of Guatemala (1680- 1740)

petateandolahistoria2.0@gmail.com

Francisco Rodolfo González Galeotti

Abstract

This work is an analysis of the muleteer in the context of the Guatemalan Race, the trade circuit that linked New Spain and Guatemala in the period between 1680 and 1740. The objective is to analyze the muleteer as a historiographical problem. The royal road was identified by pointing out its geographical characteristics, extracting information that reveals the socioeconomic background of the muleteering. The sources were the accounts of contemporary travelers who transited in Oaxaca between the 18th and 19th centuries, judicial files and notarial protocols from Oaxaca and Guatemala. The investigation demonstrated how geography and climate conditioned the muleteering. On the other hand, an approximation was made to the calculations that allow to quantify the freight paid for the merchandise transferred. Social factors such as the social division of labor in the muleteering and the geographical origin of the muleteers were pointed out.

Key Words

Muleteering, Oaxaca, Kingdom of Guatemala, royal road, trade.

Introducción: La arriería como problema historiográfico

El estudio de la arriería que operó entre los reinos de Nueva España y Guatemala pocas veces se ha estudiado históricamente. Ello es porque las fuentes documentales y los acervos en que se encuentran están dispersos geográficamente. ¿Por qué? Básicamente porque la vocación nómada de la arriería se reflejó en la evidencia escrita de su existencia que se distribuyó en una miríada de archivos y testimonios.

Por lo anterior, en las historiografías mexicana y centroamericana la tendencia general en los estudios sobre la arriería ha sido la de abordarla desde los estudios socioeconómicos regionales², la recuperación de historias locales³, el análisis de mercados internos o integración regional⁴ y, excepcionalmente, la guerra insurgente⁵ o como tema específico⁶. Estas investigaciones han podido situar a los arrieros en la dimensión y escala social en que estaban insertos, y en los procesos mercantiles y económicos que les atañía su profesión, sin olvidar la impronta cultural de su presencia en el reconocimiento geográfico, la vida cotidiana del transporte, la oralidad y la cultura popular.

Geográficamente, la mayoría de estudios sobre arriería tienen como escenario el centro y el norte novohispano, situación no casual debido a la existencia de reales mineros que necesitaron de arrieros para dinamizar su producción y abasto⁷. Esa

² Calvo, Thomas, *Por los caminos de Nueva Galicia: Transportes y transportistas en el siglo XVII*, Universidad de Guadalajara, CEMCA, Ciudad de México, 1997; Machuca Gallegos, Laura, *Comercio de sal y redes de poder en Tehuantepec durante la época colonial*, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Ciudad de México 2007. Hausberger, Bernd, "En el camino. En busca de los arrieros novohispanos", *Historia Mexicana*, 64 1(253), Ciudad de México, 2014, 65-104.

³ Cruz Lira, Lina Mercedes, *Los arrieros de la barranca Imágenes cotidianas*, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, 2005; Moscoso Pastrana, Prudencio, *La arriería en Chiapas, mulas y caballos famosos*, Instituto Chiapaneco de Cultura, Gobierno del Estado de Chiapas, Editorial Fray Bartolomé de las Casas, San Cristóbal de las Casas, 1988; Esponda Jimeno, Víctor Manuel, "Arrieros y caminos de Chiapa Primera mitad del siglo XX" en Ortiz Herrera, Rocío y del Carpio Penagos, Carlos Uriel (coord.), *Seis ensayos sobre historia de Centroamérica*, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Tuxtla, Gutiérrez, 2011., 141-158.

⁴ Suárez Arguello, Clara Elena, *Camino real y carrera larga La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, CIESAS, Ciudad de México, 1996; Fernández, José Antonio, *Pintando el mundo de azul*, Dirección de Publicaciones e Impresos, CONCULTURA, San Salvador, 2003. González Galeotti, Francisco Rodolfo, "Comercio franco y mercaderes en la Carrera de Guatemala (1740-1822)", Tesis doctoral, El Colegio de Michoacán, 2020.

⁵ Montaña, Lucero, Leandro Guadalupe, "Algunas consideraciones sobre la arriería durante la guerra de independencia (1810-1821)", Tesis de Maestría, UNAM, 2010.

⁶ Ortiz Vásquez, Diana Felicitas, "El camino real del sur en el siglo XVII: Arriería y tránsito comercial entre Oaxaca y la Audiencia de Guatemala", Tesis de Maestría CIESAS, 2020.

⁷ Suárez Arguello, *Camino real y carrera larga*, 1996. Para situar la importancia de la arriería para la minería véase: Assadourian, Carlos Sempat, *El sistema de la economía colonial el mercado interior regiones y espacio económico*, Editorial Nueva imagen, Ciudad de México. 1983; Lacoste, Pablo, "El arriero y el transporte terrestre en el cono Sur (Mendoza, 1780-1800)", *Revista de Indias*, 68 (244), 2008, 35-68.

riqueza estaba vinculada a varios ramales del camino real de tierra adentro que tocaba la *frontera nómada*, habitada por hatos de ganado criado por vaqueros, misiones religiosas y presidios en constante guerra y relaciones con sociedades bien organizadas como guachichiles, apaches y comanches⁸.

El contraste de la Carrera de Guatemala es evidente. Sierras, montañas, volcanes, barrancas, cuencas hidrográficas, regiones fluviales, barras marinas y manglares con una diversidad de nichos ecológicos explotados para el autoconsumo o los intereses y necesidades mercantiles. La fuente de riqueza no fueron los minerales sino la fuerza de trabajo de sociedades indígenas de raíz oto-mangue, mixe-zoque y mayence, adaptadas a la empresa colectiva de supervivencia⁹, que crearon un crisol social, cultural y político. Aunque el transporte originalmente quedó en espaldas de los tamemes, paulatinamente se reemplazó de forma generalizada por las acémilas en propiedad de caciques y castellanos¹⁰.

Pese a sus diferencias, en ambos contextos la arriería fue, junto a la emisión de libranzas, el aceite que dinamizó el capitalismo mercantil colonial¹¹. Ambos permitieron integrar regiones y unidades económicas alrededor de plazas comerciales¹². Todo ello gracias a los negocios de élites compuestas por familias notables vecindadas en núcleos urbanos. El análisis de estos factores ha sido posible dilucidarlos gracias al estudio de las conexiones novohispanas-guatemaltecas, tema que ha sido mencionado pero dejado pendiente por la historiografía mexicana y centroamericana hasta el momento. Por ende, entender la arriería en esta sección de la Carrera constituye un aporte clave en dicho sentido.

⁸ A propósito de ello consúltense los trabajos de Chantal Cramaussel, Bernd Hausberger, Ramón María Serrera, entre otros. También véase: García de León, Antonio, *Misericordia El destino trágico de una collera de apaches en la Nueva España*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México 2017.

⁹ Farris, Nancy, *La Sociedad Maya bajo el dominio colonial*, Artes de México y del Mundo, Ciudad de México, 2012; Miño Grijalba, Manuel, *El mundo novohispano Población, ciudades y economía siglos XVII y XVIII*, Fideicomiso Historia de la Américas/Fondo de Cultura Económica, 2001; Martínez Peláez, Severo, *La patria del criollo. Ensayo de interpretación de la realidad guatemalteca*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México: 1998; Solórzano Fonseca, Juan Carlos, "Las comunidades indígenas de Guatemala, El Salvador y Chiapas durante el siglo XVIII: Los mecanismos de explotación económica", *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 11 (2), San José, 1985, 93-130.

¹⁰ Rivero Hernández, Iván, *De las nubes a la laguna tributos y tamemes mixtecos en la Ciudad de México 1522-1560*, el Colegio de Michoacán, Zamora, 2017; Terraciano, Kevin, *Los mixtecos de la Oaxaca colonial: la historia ñudzahui del siglo XVI al XVIII*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 2014; Romero Frizzi, María de los Ángeles, *Economía y vida de los españoles en la Mixteca Alta, 1519-1720*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Gobierno del Estado de Oaxaca, Ciudad de México, 1990.

¹¹ Assadourian, Carlos Sempat, "Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo en América Latina", en VV.AA. autores, *Modos de producción en América Latina*, Siglo XXI, Buenos Aires, 1973, 47-82.

¹² Moutoukias, Zakarias, "El Comercio interregional" en Alfredo Castillero Calvo dir. y Allan Kuethe coord., *Historia General de América Latina*, Tomo III (1) *Consolidación del orden colonial*, UNESCO/Trotta, Madrid, 2000, 133-150.

A fin de abordar a la arriería realizada en la Carrera de Guatemala, esta investigación ha cruzado fuentes documentales y bibliográficas. Como primer punto es necesario entender el espacio en que se desarrolló esta actividad, con lo cual iniciaremos con el camino real. Debido a que la ruta que conectó Nueva España y Guatemala es muy amplia, para fines prácticos nos enfocaremos en el tramo que atravesó la jurisdicción de Oaxaca¹³.

El camino real en Oaxaca: Montañas y ríos

Los estudios del camino real oaxaqueño se han centrado en una reconstrucción general desde Izúcar y Tehuacán hasta la entrada al reino de Guatemala, en las montañas chimalapas, enfocando el análisis en el establecimiento del mundo colonial sostenido socioeconómicamente por la población indígena y señalando que existían veredas de tránsito más que caminos propiamente dichos. Por otra parte, se ha dado atención a tramos como las de la cañada del río Grande que devino en el camino real de Tehuantepec¹⁴ y de la ruta transversal alrededor del río Cajonos¹⁵, enfatizando la importancia de esas rutas transversales con antecedentes desde el período prehispánico¹⁶. Finalmente, el estudio de los tramos que conectaron la mixteca con el Valle de México o los valles centrales de Oaxaca ha permitido situar la relevancia y evolución de motor sanguíneo de la fuerza de trabajo, humana o animal, en el que el transporte fue por medio de tamemes o recuas¹⁷. Gracias a estos estudios y sus fuentes han permitido reconstruir, a grandes rasgos, el derrotero del camino real en Oaxaca y hacia el reino de Guatemala.

Cabe señalar que, durante los tres siglos del período monárquico o colonial, dicho derrotero no fue incólume. Varios factores influyeron en que ciertas poblaciones

¹³ Véase los trabajos de María de los Ángeles Romero Frizzi, Juan Pedro Viqueira y Gustavo Palma en Cramausse, Chantal (Ed.). *Los caminos transversales. La geografía histórica olvidada de México.*: El Colegio de Michoacán, Zamora/Universidad Juárez del Estado de Durango, 2016; Aragón, Magda, "El camino real como medio de enlace y conocimiento del territorio" *Revista Estudios* 44, Guatemala, 2001, 124-151; Lee Whiting, Thomas, "El camino real de Chiapas a Guatemala Un enlace entre dos pueblos" *Arqueología Mexicana* No. 50, julio-agosto 2001, 50-55; Balla, Hugh G. y Brockington, Donald L., "Trade and Travel in Prehispanic Oaxaca", en Lee, Thomas A. y Navarrete, Carlos eds. *Mesoamerican Communication Routes and Cultural Contacts*, Brigham Young University Printing services, Utah, 1978, 107-115; Ortiz Díaz, Edith, "El camino real de Soconusco: eje de articulación comercial entre la provincia de Guatemala y Oaxaca en el siglo XVI" en Long Towell, Janet y Attolini Lecón, Amalia coords. *Caminos y mercados de México*, UNAM, INAH, Ciudad de México, 2009.

¹⁴ Fahmel Beyer, Bernd, "El camino de Tehuantepec". *Anales de Antropología*, 39 (2), 2009, 9-24.

¹⁵ Ortiz Díaz, Edith, "Río Caxonos: vía de comunicación y comercio entre los valles centrales de Oaxaca y la costa del Golfo", Vargas Pacheco, Ernesto, ed., *IV coloquio Pedro Bosch-Gimpera: La arqueología mexicana*, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, 2005, 695-708.

¹⁶ Ball y Brockington "Trade and travel", 107-114.

¹⁷ Rivero Hernández, Iván. *De las nubes a la laguna*, 2017.

dejasen de ser parte del itinerario de recuas y pasajeros en favor de otras. Un factor clave fue primordialmente el cambio demográfico de pueblos y regiones por epidemias, endemias, huidas y el trabajo forzado¹⁸. Otro elemento fue el auge o decadencia de ciertas poblaciones y su consabida importancia regional como lugares de descanso o abasto¹⁹. Un componente menos recurrente, pero no menos importante, fueron los efectos de ataques poblaciones rebeldes, indígenas libres o de marinos ingleses tenidos como *bárbaros* o *piratas* respectivamente²⁰. Finalmente, con las reformas borbónicas la ejecución de proyectos de caminería nacidos por intereses de élites regionales dio mantenimiento o modificaron varios tramos del camino real²¹. Estudiar estas transformaciones rebasa los objetivos del presente texto, pero basta señalar que las provincias de Oaxaca, Chiapas, Tabasco y Guatemala experimentaron cambios en sus tramos del camino real por las razones mencionadas.

Teniendo en cuenta lo anterior, aún es posible reconstruir a muy grandes rasgos el itinerario del camino real gracias a crónicas y diarios de viaje de religiosos²², correspondencia²³ y atlas geográficos²⁴. La ruta, en ese sentido, tenía el siguiente derrotero que, desde Ciudad de México, y acorde al testimonio del escribano de la

¹⁸ Véase: Obara-Saeki, Tadashi y Viqueira, Juan Pedro, *El arte de contar tributarios Provincia de Chiapas, 1560-1821*, El Colegio de México, Ciudad de México, 2017; Martínez González, Alma Rosa, "La desaparición del pueblo coxoh de Escuintenango, Chiapas. Siglos XVI-XIX", *Revista de Historia*, 85, 2022, 147-183.

¹⁹ Piel, Jean, *Sajcabajá, muerte y resurrección de un pueblo de Guatemala (1500-1970)*, Centro de estudios mexicanos y centroamericanos/Seminario de Integración Social, Ciudad de México/Ciudad de Guatemala, 1989; Taracena Arriola, Arturo, *Invencción criolla, sueño ladino y pesadilla indígena. Los Altos de región a estado, 1740-1871*, CIRMA, Antigua Guatemala, 2002; González Alzate, Jorge *La experiencia colonial y transición a la independencia en el occidente de Guatemala. Quetzaltenango: de pueblo indígena a ciudad multiétnica, 1520-1825*, UNAM-CEPCHIS, Mérida, 2015.

²⁰ de Vos, Jan. *La paz de Dios y del Rey, La conquista de la Selva Lacandona (1525-1821)*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 2015; Caso Barrera, Laura. *Caminos en la selva. Migración, comercio y resistencia. Mayas yucatecos e itzaes, siglos XVII-XIX*. México: Fondo de Cultura Económica, Colegio de México, 2002; Eugenio Martínez, María de los Ángeles, *La defensa de Tabasco, 1600-1717*, Editorial CSIC, Sevilla, 1971.

²¹ González Galeotti, Francisco Rodolfo, "Comercio franco y mercaderes en la Carrera de Guatemala (1740-1822)", Tesis doctoral, El Colegio de Michoacán, 2020. En dicha investigación se aborda con más detalle la reconstrucción del camino real con base en los trabajos de Juan Pedro Viqueira, Carlos Navarréte Cáceres, Thomas Lee, María de los Ángeles Romero Frizzi, Gustavo Palma, Magada Aragón, Rosa Torras y Carlos Ruiz Abreu, entre otros.

²² Ciudad Real, Antonio de, *Tratado docto y curioso de las grandezas de la Nueva España*, en García Quintana Josefina y Castillo Farreras, Víctor ed., UNAM/IIH, Ciudad de México, 1993, 2v.; Gage, Tomas, *Los viajes de Tomás Gage por la Nueva España*, Tipografía Nacional, Ciudad de Guatemala, 2010; Torre, Fray Tomás de la, *De Salamanca, España, a Ciudad Real, Chiapas, 1544-1546*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2011; Esponda Jimeno, Víctor Manuel, "De Ciudad de México a Ciudad Real de Chiapas, 1737-1740: derrotero, paraje y circunstancias", en del Carpio Penagos, Carlos Uriel y Lee Whiting, Thomas eds., *Historia, sociedad y ambiente en la cuenta del Río Negro frontera Chiapas-Oaxaca*, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Tuxtla Gutiérrez, 2007; Ajofrin, Fray Francisco de, *Diario del viaje que hizo a la América en el siglo XVIII el P. Fray Francisco de Ajofrin*, México D.F., Instituto Cultural Hispano Mexicano, 1964. 2v.

²³ Ruz Humberto, Mario, "Nueve cartas de amor y un testamento inesperado. Lo público de la vida privada en la Guatemala dieciochesca", *Península*, 1 (0), Mérida, 2005, 83-93.

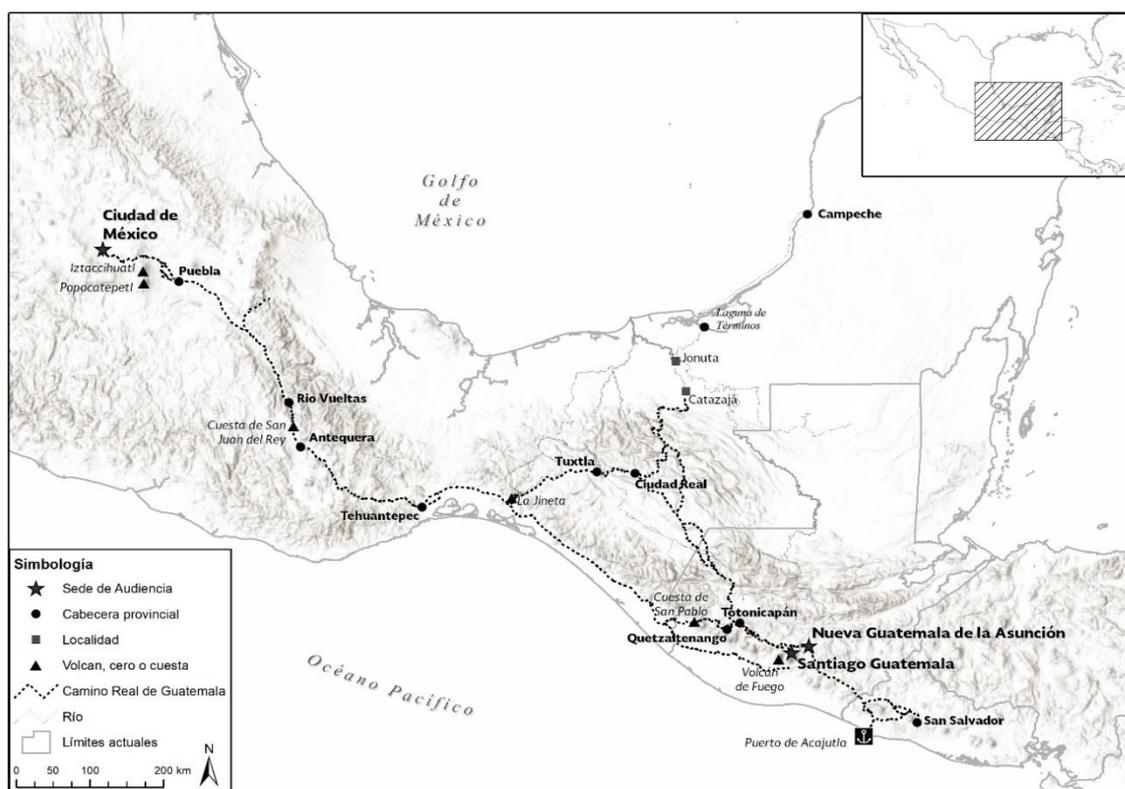
²⁴ Angrand, Pierre, *Atlas guatemalteco en ocho cartas*, Imprenta Casildo España, Ciudad de Guatemala, 1832.

Real Audiencia de México, Francisco Javier Barroso y Lazo, seguía hasta Ciudad Real (hoy San Cristóbal de las Casas):

“ me consta que desde esta Corte hasta el pueblo de San Antonio de los Cues, [...]el de Quiotepec, [...]otro pueblo que llaman Cuicatlán [...] y desde dicho [...] el de don Domingullo, [...] y desde el citado [...] al pueblo de Acatlahuaca, [...] Ayacatlán [...]se llega al pueblo de San Juan del Rey [...] se transita hasta Oaxaca [...] se llega al pueblo de Tlacolula [...] se halla el pueblo de San Dionisio [...] se halla el pueblo de Totoloapa [...]se halla el pueblo de San Miguelito [...] se halla el pueblo de Nexapa [...] San Juan de García [...] se llega a dormir a un poblado que llaman Las Vacas, y desde ése [...] el pueblo de Thequizistlán [...] al pueblo de Jalapa, y desde éste, [...] al pueblo de Tehuantepec [...] desde esta villa [...] al pueblo de Istalpepeque, y desde éste, [...] a la hacienda de Chicapa y desde dicha hacienda, [...] al pueblo de Niltpeque, y desde éste, [...] al pueblo de Zanatepec [...] y desde dicho [...] a una estancia de hacienda que llaman el Chilillo [...] y desde dicha [...] a otra que llaman Macuilapa, [...] camino el más malo que hay en todo el derrotero que se va refiriendo por tener una cuesta [...] por nombre la Gineta, y es desde donde se da vista al Mar del Sur [...] a distancia de ocho leguas se halla [...] Sintalapa [...] otro que llaman Xiquipilas, y más delante [...] Ocozocoautla [...] y desde dicho [...] se llega a otro que llaman Tuxtla [...], y desde éste [...] a Chiapa de Indios [...] Y desde dicho [...] se llega a Ciudad Real”²⁵.

Por supuesto, hubo otros tramos no mencionados. Por ejemplo, el camino hacia Cuernavaca, Cuautla, Izúcar para luego descender a la mixteca, o bien la ruta de Puebla, Tepeaca, Tehuacán hasta los Cues. A las puertas del reino de Guatemala aparte de la ruta hacia Ciudad Real, desde Mapastepec, la ruta se bifurcaba en el *camino de abajo*, desde la venta de El Chilillo atravesando la provincia de Soconusco hasta Suchitepéquez, Escuintla y de allí a Santiago de Guatemala o bien a Nueva Guatemala (desde 1777). El *camino de arriba*, desde Ciudad Real, seguía por Comitán, Huehuetenango, Totonicapán, Tecpán, Chimaltenango y la capital del reino. La reconstrucción de estos derroteros se observa en el mapa 1

²⁵ Esponda Jimeno, Víctor Manuel, “De Ciudad de México a Ciudad Real de Chiapas, 1737-1740: derrotero, paraje y circunstancias”, en Carpio Penagos Carlos Uriel del y Lee Whiting, Thomas eds., *Historia, sociedad y ambiente en la cuenta del Rio Negro frontera Chiapas-Oaxaca*. Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Tuxtla Gutiérrez, 2007, 139-142.



Mapa 1. Camino real de Guatemala hacia 1800

Contexto, valladares y derroteros del camino real hacia Guatemala

Ahora bien, aunque el itinerario nos permite ubicar espacialmente el camino real, este no existía en una hoja en blanco. Oscilaciones climáticas, orografía e hidrografía fueron el entramado geográfico que incidió en el recorrido y uso del camino por arrieros y los pasajeros del camino. La temporalidad climática dominante del período de estudio fue la llamada “pequeña edad de hielo” (1300-1850) caracterizada por un descenso general de -1°C en el hemisferio norte del planeta²⁶. Entre 1680 y 1740 fue dominante un ciclo interno de esa “pequeña edad” denominado “mínimo de Maunder” que fue el episodio más crítico, ya que las bajas temperaturas derivaron en episodios extremadamente críticos como carestías de

²⁶ Fagan, Brian, *The Ice Age. How Climate Made History, 1300-1850*, Basic Books, Nueva York, 2000.

granos, motines urbanos (Ciudad de México y Tuxtla), crisis de control mercantil y crisis religiosas locales (Salem, Cajonos), entre otros²⁷.

¿Cómo ello afectó al camino real? Básicamente en un ciclo sucesivo de años secos y fríos que interactuaron con las corrientes ecuatoriales de la Zona de Convergencia Intertropical (ZCIT). Ante esa situación se puede plantear que en el hemisferio norte se generaron vientos alisios fríos y secos generando aridez en las costas y precipitaciones orogénicas en las montañas, ambas afectaron la fertilidad de las cosechas. Ello se habría combinado con los vientos alisios del sur que limitados por El niño-oscilación Sur (ENOS), provocaron sequías. Entonces en la fachada del pacífico las sequías dominaron, pero contrastaron con la humedad del Caribe que benefició el crecimiento de los pastizales necesarios para alimentar el ganado²⁸. En resumen, la biósfera de la Carrera de Guatemala fue susceptible al estrés climático acentuado por las bajas temperaturas y la carestía de granos, a lo que se sumó la agudización de ciclos de epidemias y de plagas de acrididos o "chapulines" que asolaron Guatemala, Chiapas y Oaxaca.

Ese contexto climático nos plantea el compás de los acontecimientos, lo que debe acompañarse por la escenografía de la Carrera. Lo primero a destacar es la orografía regida por los sistemas serranos: el eje Neovolcánico, la Sierra Madre Oriental y la Cordillera Centroamericana. Eso significó que el territorio fue susceptible a temblores y terremotos. Además, ello se acompañó con varios sistemas de valles compuestos, cuatro en México, tres en Oaxaca y nueve en Guatemala. La existencia de cuencas hídricas y lacustres permitió alimentar los espacios productivos y los nodos urbanos de la Carrera mediante obras hidráulicas y transporte. El área más importante del camino real que conectó Nueva España y Guatemala fue la región de los ríos, que enlazó las provincias tabasqueñas chiapaneca, campechana y oaxaqueña a través de las cuencas del río Grijalva y Usumacinta. En suma, la orografía e hidrografía tatuada en el camino real marcó el tránsito de los arrieros de y hacia Oaxaca. ¿Cómo

²⁷ Arrijoa Díaz Viruell, Luis Alberto, *Bajo el crepúsculo de los insectos: clima, plagas y trastornos sociales en el reino de Guatemala (1768-1805)*, El Colegio de Michoacán/Universidad de San Carlos de Guatemala, Universidad/Nacional Autónoma de Honduras, Zamora 2019, 64-72; Calvo, Thomas, "Algunas historias de granos en medio de fluctuaciones planetarias: México y Cartagena de Indias en 1690-1692" en. Alberola-Romá, Armando y Arrijoa Díaz Viruell, Luis Alberto coords., *Clima desastres y convulsiones sociales en España e Hispanoamérica, siglos XVII-XIX*, El Colegio de Michoacán, Zamora, 2016, 269-294.

²⁸ González Galeotti, Francisco Rodolfo, "Comercio franco y mercaderes", 2020, 45.

se experimentó esa geografía durante el viaje? Gracias a los registros de viajeros es posible acceder a testimonios sobre el camino²⁹.

Enfatizando el contexto montañoso, de México a Puebla, no hubo mayores valladares con excepción del ascenso a la venta del Río Frío, o bien por el Paso de Cortés hacia el oeste que en temporada de lluvias solía estar llena de nieve o bien descendiendo en altitud en ruta a Cuernavaca, Cuautla e Izúcar³⁰. Desde Puebla a Tepeaca y Tlacotepec se subía varias colinas *"sin mayor cuidado por los pulmones de hombre o bestia"*³¹. Luego entraba se seguía el valle de Tehuacán hasta la entrada de San Francisco de los Cues donde terminaba la irrigación del río Tehuacán *"en donde sólo hay declives escarpados y estériles"*³². Posterior a eso el camino continuaba entre Quiotepec a Cuicatlán pasando por el río Vueltas indicando que *"Sigue el camino entre loma, cañada y monte, llegando a una cumbre que tiene que bajarse por vereda muy pendiente, estrecha y peligrosa, lo que para subirla a paso natural tarda veinte minutos, viniendo el camino remontándose en forma de zigzag"*³³. Ese tránsito hacia Cuicatlán fray Francisco de Ajofrin señaló:

"Al principio de la cuesta se encuentra un rancho. Es esta cuesta un brazo de serranía fría y destemplada, de suerte que, siendo "tierra caliente" hasta la falda, apenas se da un paso para subir cuando se muda enteramente de clima, pasando al instante de cálido a frígido. El piso hasta la cumbre es pedregoso en parte, pero el de la bajada es tierra fuerte. Por toda la cuesta se ven muchas cruces de muertes que han hecho los ladrones, y por eso es temible aun en estos tiempos. Los árboles que se ven en el camino son robles, encinas, cedros y enebros. Lo más apuro de la cuesta en subida y bajada serán 4 leguas".³⁴

²⁹ Entre los testimonios citados tenemos a los religiosos fray Francisco de Ajofrin que recorrió el norte del obispado de Oaxaca a inicios de la década de 1760 anotándolo en su Diario de Viaje; el francés Joseph Thiery de Mennonville que viajó a Nueva España para hacer averiguaciones sobre la producción de grana cochinilla en la década de 1770; Mathieu de Fossey, francés de origen noble que en la década de 1830 viaja a México y recorre la cuenca del Coatzacoalcos, Veracruz y Oaxaca; finalmente, Gustavus von Tempsky, aventurero prusiano que hacia 1850 recorre México y Centroamérica.

³⁰ Rivero Hernández, Iván, *De las nubes a la laguna*. 2017, 210-215.

³¹ Ajofrin. *Diario*. 1964, 76.

³² Mennonville, Joseph Thiery de. *Tratado del cultivo del nopal y de la crianza de la cochinilla, precedido de un viaje a Guajala* (Serie Mirada Viajera), CONACULTA, Ciudad de México 2005, 179.

³³ Suárez Argüello, Clara, *Camino Real*. 1999, 294.

³⁴ Ajofrin. *Diario*. 1964, 76-77.

Dicho tránsito seguía en la cuesta de San Juan del Rey donde las recuas debían zigzaguar las terrazas abruptas rematadas por una pared de acantilados, la cual era descrita así desde Río Blanco: “De aquí se comienza a subir la cuesta de San Juan, por una pendiente en algunos pasos, y muy molesta por el excesivo lodo en el tiempo de aguas, siguiéndose inmediatamente hora y media de bajada hasta las inmediaciones del pueblo de San Juan. Toda la cuesta en un bosque continuado”³⁵, hasta que al llegar a la cima se divisaban los valles oaxaqueños. Joseph Mennonville reparó que ese camino:

*“era tan estrecho que tuvimos que desmontar y treparnos sobre unas rocas junto con nuestras monturas, para dar paso a quinientos animales que desfilaban uno por uno. El sonido de los cencerros, el ruido de los silbatos y de los fuetes de treinta muleteros que las llevaban, era repetido por todos los ecos de los alrededores haciendo en toda la montaña un estruendo tan extraño como ensordecedor”*³⁶.

Saliendo de Antequera iniciaba el camino de Tehuantepec que conectaba con el reino de Guatemala. Este camino atravesó el valle de Tlacolula hasta Ocoteppec y de allí hasta Totolapa en que los suelos eran más arenosos, los bosques menos esposos y con espinos³⁷. A partir de allí, el camino se dividió en dos ramales. Uno, el más antiguo, la cañada, continuaba hacia San Juan Lajarcia y Tequisistlán. El segundo, usado entre el siglo XVIII-XIX, procedía hacia Tapanalá, Corral de Piedra, Yautepec, para luego entroncar nuevamente hacia Tequisistlán antes de pasar a Xalapa y Tehuantepec.

Esos tramos podían ser productivas, pero en tiempos de secas el paisaje cambiaba drásticamente ya que, en la ruta más antigua, eran “cuarenta leguas de camino áspero de piedras y serranías y, en muchas partes, de camino torcido”³⁸. Según el diario de fray Alonso Ponce entre Nexapa y Lajarcia se “ascendió una cuesta y atravesó una quebrada para legar a San Juan”³⁹ y hasta Tequisistlán se atravesaban

³⁵ Tempksy, Gustavus Von. *Mitla. A Narrative of Incidents and Personal Adventure on a Journey in Mexico, Guatemala, and Salvador in the Years 1853 to 1855. With Observations on the Modes of Life in Those Countries*. J. S. Bell (ed.), Londres, Longman, Brown, Green, Longmans & Roberts, 1858, 240-242; Suárez Argüello. *Camino Real*, 1999, 294-295.

³⁶ Mennonville, *Tratado del cultivo*, 2005, 190.

³⁷ Tempksy, *Mitla*, 1858, 258, 260.

³⁸ Beyer, ‘El camino de Tehuantepec’, 2009, 15.

³⁹ Beyer, ‘El camino de Tehuantepec’, 2009, 16.

quebradas. El escenario no era muy diferente en el ramal sur del camino, ya que en Corral de Piedra (hoy San Carlos Yautepec), un rancho habilitado para los avíos, *"había que descender la Pendiente de la Manteca, en forma de espiral y con un suelo cubierto de piedras agudas y resbalosas"*⁴⁰. El panorama no cambiaba mucho a continuación, ya que San Bartolo Yautepec estaba situado en un valle entre dos grandes elevaciones afiladas que se pasaban para descender prominencias escarpadas entre Tequisistlán y Xalapa hasta el terreno elevado de la villa de Tehuantepec⁴¹.

Considerando lo anterior, el aspecto orográfico del camino real fue total para el tráfico, pero quedó incompleto al olvidar el impacto hidrográfico en esos tramos. Las aguas continentales irrigaron tramos del área atravesada por el camino real gracias a varios ríos nacidos de cuencas hídricas nacidas tanto de la Sierra Madre Oriental, como de la Cordillera Centroamericana. Esos cuerpos eran volubles por el impacto de las estaciones a lo largo del año. Entre los tramos del camino real desde Tehuacán hasta Tehuantepec, los meses lluviosos abarcaron de junio a septiembre y, excepcionalmente, desde mayo. Dentro del reino de Guatemala, la estación lluviosa solía correr de manera regular desde mayo hasta octubre⁴². La huella de las estaciones impactó con aguas crecidas en tramos usados para el tránsito del camino real. En Nueva España, en las inmediaciones de Tehuacán corría una planicie cercana como parte del lecho del río homónimo que al inundarse era necesario desvestirse debido a su profundidad y ancho⁴³. El tránsito seguía el lecho fluvial que en las lluvias podía ser *"enorme la profundidad del lecho, que sus crecidas debían ser espantosas a cinco leguas a la redonda de Theguacan"*⁴⁴. Este río irrigaba el valle del mismo nombre permitiendo los cultivos comerciales y al llegar a San Francisco de los Cues, al unirse un afluente se llamó Río Grande que: *"En este lugar el curso es muy rápido sobre piedras monstruosas y redondeadas que hacen el paso muy peligroso, aun cuando lleve poca agua, porque el caballo no puede apoyar sólidamente sus patas en el fondo y corre el riesgo de ser arrastrado por la corriente. El agua nos llegó*

⁴⁰ Laura Machuca, *Comercio de sal*, 2007, 187-188.

⁴¹ González Galeotti, *Comercio franco*, 2020, 109.

⁴² McKay, Alberto Arturo, *Geografía de la región centroamericana*, San José, Coordinación Educativa y Cultural Centroamericana CECC/SICA, 2008, 97-99.

⁴³ Mennonville, *Tratado del cultivo*, 2005, 171-172.

⁴⁴ Mennonville, *Tratado del cultivo*, 2005, 175.

hasta los cinchos, pero llegamos sin accidentes hasta la otra orilla"⁴⁵. La fuerza de la corriente continuaba hacia Cuicatlán "en torrentes que daban miedo"⁴⁶.

El temor no era injustificado ya que al llover el paso era impracticable y para atravesarlo en una montura o a pie respectivamente "teníamos el agua hasta el fuste y él hasta el pecho", pero, señaló Mennonville que:

*"la corriente era tan rápida que la cabeza me daba vueltas. Estuve obligado a agarrarme de la cabeza de la silla, a sentarme en cuclillas sobre ésta, con los pies sobre el anca del caballo y el pecho sobre su cuello. El animal, que temblaba igualmente, no colocaba un pie antes de haber tanteado bien, a causa de las enormes piedras redondas que bajan en estos peligrosos ríos"*⁴⁷.

De Cuicatlán hasta la Cuesta del Rey se seguía el lecho del río Vueltas. Este se decía que tenía más de 100 vueltas, cuando en realidad tenía de 45 a 60, teniendo consecuencias indeseables para los pasajeros y arrieros: "los peligros de contraer calenturas, pasmos, resfriados y otras enfermedades muy regulares a los que pasan este río y sus vueltas"⁴⁸. Ese cruce quedó registrado en las memorias de los distintos viajeros que pasaron por Oaxaca, ya que: "El río corre serpenteando entre las montañas de 400 toesas de ato, casi todas muy escarpadas. Para hacer un camino en línea recta sobre los rodeos de esta garganta, fuimos obligados a cruzar el río setenta veces. Mis compañeros de viajes los contaron: el muletero con pequeños guijarros y el monje con las cuentas de su rosario, y su cálculo fue le mismo"⁴⁹, asimismo:

"A pesar de lo pintoresco de la cañada cansa mucho este paso, pues apenas se ha cruzado el río cuando tiene uno que volverlo a cruzar, para hacer otro tanto a cortísima distancia, y así por este estilo durante dos o tres horas. En tiempo de seca no tiene uno que cruzar sino un arroyo; pero, cuando hay creciente, es preciso levantar las piernas sobre la silla, en cuya postura, tan incómoda, lo más fácil es ir a dar de cabeza en el río con el más mínimo

⁴⁵ Mennonville, *Tratado del cultivo*, 2005, 180.

⁴⁶ Mennonville, *Tratado del cultivo*, 2005, 183.

⁴⁷ Mennonville, *Tratado del cultivo*, 2005, 186-187.

⁴⁸ Ajofrin, *Diario*, 1964, 76

⁴⁹ Mennonville, *Tratado del cultivo*. 2005, 187.

tropiezo del caballo. A veces no hay forma de cruzarlo, y por lo mismo quedan cortadas las comunicaciones por un día o dos"⁵⁰.

Lo anterior fue un mal menor en comparación a su torrente durante las lluvias, ya que la corriente podía aumentar enormemente al punto que arrancar árboles cuyos troncos quedaban a la orilla del lecho⁵¹.

Pasando Antequera hacia Tehuantepec, a las orillas de la cañada del río Grande se permitían cultivar productos debido a la abundancia de aguas. Por ejemplo, luego de Ocoteppec era necesario dirigirse a los poblados siguientes pasando por el río Grande unas 36 veces. Asimismo, en la misma ruta y pasando Lajarcia, se llegaba al río de Tequisistlán que debía atravesarse antes de pasar al pueblo homónimo y, luego de pasar tramos elevados, se seguía por el lecho del río Grande hasta llegar a Mistequilla antes de entrar a Tehuantepec⁵².

En este último la importancia de agua se concretó en las descripciones de la villa: *"una capa de agua poco profunda, posada plácidamente sobre grava y arena serpenteando entre verdes orillas, el río proviene de amplias llanuras cubiertas de bosques, extendiéndose hasta donde alcanza la vista, hacia el oeste y noroeste"*⁵³. El río Tehuantepec funcionó como la vía principal de la villa. *"la gente va y busca a otro allí: negocios, política, intrigas de todo tipo, disputas y declaraciones de amor son discutidas y llevadas por gente con agua hasta la barbilla o sentándose en el líquido con un carácter transparente, cuando se cansaban de flotar, zambullirse, lanzar volteretas u otras excentricidades de la moda de Tehuantepec"*⁵⁴. Así, el tránsito por la villa debía considerar esa cotidianidad de inundaciones.

Con este panorama tenemos la geografía general del camino real en la provincia de Oaxaca. Estos fueron los devenires fueron que arrieros, correos y pasajeros sortearon entre Oaxaca y Guatemala. Gracias a los testimonios citados se tiene una impresión viva de sus viajes. Ahora bien, ¿Qué caracterizó a los arrieros que transitaban hacia el reino de Guatemala? La revisión de documentos notariales dará algunas ideas al respecto.

⁵⁰ Fossey, Mathieu de, *Viaje a México*. (Serie Mirada Viajera), Conaculta, Ciudad de México, 1994, 187.

⁵¹ Ajofrin, *Diario*, 1964, 76; Tempsky, *Mitla*. 1858, 243-244.

⁵² Beyer, 'El camino', 2009, 16.

⁵³ Tempsky, *Mitla*, 1858, 265.

⁵⁴ Tempsky, *Mitla*, 1858, 267.

La arriería desde los protocolos notariales. (1680-1739)

La arriería era una labor que exigía seguridad y confianza. No se levantaban un día y tomaban camino sin ton ni son. Los dueños de mercancías contrataban a quienes trajinaban los productos. Esos compromisos aclaraban quiénes estaban involucrados y también los términos y características de las cargas involucradas. Así, los compromisos escritos que los dueños de recua establecían con mercaderes o autoridades dejaban en los protocolos notariales, permite identificar a las partes involucradas, los productos en cuestión, el valor de los fletes, las rutas, los tiempos y los calendarios de viaje.

En una pesquisa de protocolos notariales del AHNEO y el AGCA, entre los años de 1680 y 182, se hallaron alrededor de 129 y 127 casos respectivamente. Se delimitó lo recabado a las obligaciones de carga e información sobre dueños de recuas. Eso redujo los casos a 78 en Oaxaca y 41 en Guatemala, un poco más de la mitad en ambos fondos⁵⁵. Esos casos se agruparon por temporalidad. Para los años 1680-1699, hubo un 78% y 53% de los casos, en tanto en los años 1700 a 1739, solamente un 21 y 26%. Huelga señalar que posterior a 1740 la información de arriería se enfoca en obligaciones de pesos, poderes generales y especiales y testamentos en los que casi no se hace mención de dueños de recua, sus características, origen, valor de enseres, entre otros.

Esos datos provocan la siguiente pregunta ¿Por qué se suscita dicho auge en esos sesenta años? Será obligatorio hacer una revisión de las décadas previas, sin embargo, es posible lanzar varias hipótesis. La primera es que ello es el resultado tanto

⁵⁵ AHNEO. Protocolo de Francisco Quero. Libro 416. f. 116; Libro 427. f. 47; Libro 430. f. 130; Libro 434. f. 302 v; Libro 437. f. 166, f. 181v; Protocolos de Diego Benaias. Libro 83. f. 23; Libro 84. f. 239; Libro 86. f. 167; f. 312; Libro 87. f. 177; Libro 88. f. 197, f. 336, f. 391, f. 495, f. 530, f. 558; Libro 89. f. 157, f. 414; Libro 90. f. 500, f. 505, f. 533v, f. 539, f. 576v; Libro 91. f. 240, f. 261, f. 364, f. 385, f. 402, f. 411v, f. 421, f. 429, f. 430, f. 438, f. 442, f. 443; Libro 92. f. 424, f. 468, f. 481, f. 483 v, f. 520, f. 521, f. 521v; Libro 93. f. 79v; Libro 94. f. 379, f. 431, f. 550v, f. 552, f. 569, f. 570, f. 580, f. 636; Libro 95. f. 258, f. 509; Libro 98. f. 635; Libro 100. f. 233, f. 339v; Libro 105. f. 233v; Protocolos de Diego Díaz Romero. Libro 168. f. 176; Libro 169. f. 89, f. 100, f. 130; Libro 171. f. 164, f. 165v, f. 171, f. 174; Libro 177. f. 170; Libro 179. f. 119; Libro 180. f. 29; Protocolos de Joseph de Arauxo. Libro. 113. f. 232v, f. 265; Libro 114. f. 169v; Protocolos de Joseph Manuel Alvarez de Aragón. Libro 18. f. 427v; Libro 42. f. 47v; Libro 39. f. 422; Protocolos de Alvaro de Canseco. Libro 171. f. 226. AGCA. Sig. A1. 20. Protocolos de Sebastián Coello. Leg. 633, f. 36v; Leg. 634, f. 13, f. 56v, f. 59v, 61v, f. 67; Leg. 645, f. 333; Leg. 652, f. 99; Leg. 654, f. 84; Leg. 655, f. 62v; Leg. 657, f. 93, f. 132, f. 140v, f. 96, f. 9; Protocolos de Luis Andino Lozano. Leg. 523, f. 5 o 361; Protocolos de Diego Coronado. Leg. 605, f. 79v; Leg. 607, f. 26v; Leg. 608, f. 98; Leg. 609, f. 67; Leg. 620, f. 108v; Leg. 632, f. 5; Leg. 645, f. 6; Protocolos de Bernabé Rogel. Leg. 1334, f. 131v; Protocolos de Benito Berdugo. Leg. 533, f. 20v o 290v; Leg s/n, f. 27v, f. 31v; Leg. 535, f. 3v, f. 10v; Protocolos de Nicolás Valenzuela. Leg. 1376, f. 89, f. 110v; Protocolos de Antonio González. Leg. 867, f. 10v, f. 11; Leg. 883, f. 56v; Leg. 884, f. 119v; Leg. 885, f. 70; Protocolo de Joseph Sánchez de León y Mendieta. Leg. 1353, f. 154v.

de un auge económico como de una crisis comercial. La historiografía ha señalado que durante esos años el reino de Guatemala experimenta un auge económico gracias a una revitalización del comercio, factor que permite financiar entradas y sofocar rebeliones populares⁵⁶. Ello, sin embargo, es el resultado de un proceso mayor en el que se genera un dinamismo mercantil entre los territorios americanos alrededor del Mar del Sur gracias al tráfico de mercadería asiática, plata y otros productos teniendo como motor la Nueva España⁵⁷. Por otra parte, en esos años, el comercio de exportación del reino experimenta una crisis en la fachada Caribe con los magros números (36) de embarcaciones que entraban y salían por el Golfo de Honduras entre 1680 y 1740. Los años más graves de un período de 126 años de sequía de embarcaciones⁵⁸. Eso significaría que tanto el auge de la fachada del pacífico y la crisis de la fachada Caribe confluyeron para que la Carrera se convirtiera en una válvula de escape para la demanda guatemalteca, y sudamericana, por vía de cabotaje, y de oferta de productos guatemaltecos hacia Nueva España, y Castilla por vía del sistema de flotas. Una segunda hipótesis sobre el auge y descenso de obligaciones de carga sería la aparición de compañías de comercio o redes familiares hispanas, que controlaran el tráfico entre las provincias con hatos mulares y que la arriería fuese una profesión mediada por la deuda. Una última hipótesis sobre el descenso de documentos de obligaciones de carga podría deberse a reformas introducidas en el código legal a causa del cambio dinástico de Habsburgo a Borbón. Lo último tendría que ponderarse comparando otras regiones del continente americano para demostrar su invalidez o pertinencia.

Las rutas que seguían los arrieros suelen ser señalados en varios tipos de documentación. Para el período referido 1680-1740 se ubicaron 80 y 50 casos en Oaxaca y Guatemala respectivamente. La tabla 1 arroja los resultados de la ruta de destino de tráfico.

⁵⁶ Viqueira, Juan Pedro, *Cronotología de una región rebelde*, Tesis doctoral, École de Hautes Etudes, 1997, 298.

⁵⁷ Bonialian, Mariano Ardash, *La América española entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, El Colegio de México, Ciudad de México, 2019.

⁵⁸ Santos Pérez, José Manuel, *Élites, poder local y régimen colonial, El cabildo y los regidores de Santiago de Guatemala 1700-1787*, Plumstock Mesoamerican Studies/Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamerica/Servicios de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Antigua Guatemala 2000, 40-41.

AHNEO	No.	%	AGCA	No.	%
			Ciudad de México	3	5.88
Veracruz	1	1	Veracruz	3	5.88
			Puebla	7	14
			Acapulco	4	8
			Antequera	23	44
			Tehuantepec	3	6
Chiapa	4	5			
Santiago de Guatemala	59	74	Santiago de Guatemala	5	10
Suchitepéquez - Zapotitlán	15	19	Suchitepéquez - Zapotitlán	1	2
Soconusco	1	1			
			Granada, Nicaragua	1	2
			Nueva Segovia, Nicaragua	1	2
Total	80	100%	Total	50	100%

Tabla 1. Rutas de arrieros según protocolos de AHNEO y AGCA (1680-1814)

Desde Antequera, Santiago de Guatemala (74%) fue el principal destino, lo cual es esperable. Lo interesante es que al menos 19% se dirigió hacia la provincia de Suchitepéquez – Zapotitlán, vecino de Soconusco, para proveerse de cacao. Ello sugiere una paulatina recuperación económica de la costa sur y bocacosta de Guatemala y Chiapas luego del auge y caída productiva del siglo XVI del Soconusco. Desde Santiago de Guatemala hacia Nueva España, el principal destino es Antequera (44%), seguido de Puebla (14%), Acapulco (8%) y Tehuantepec, Ciudad de México y Veracruz (6%). Estos números indican que Oaxaca era la puerta de entrada a Nueva España desde donde se podían trasladar otras urbes y puertos. Si se suman los casos del istmo de Tehuantepec, se obtiene un total de 50% de las entradas desde el reino de Guatemala.

¿En qué meses se viajaba entre las ciudades? Un elemento necesario de recordar es que, a diferencia de esta época, no se podía viajar en cualquier momento. Hubo dos condicionantes: las estaciones y las ferias. Los viajes de las recuas dependían de los ciclos de la estación lluviosa (invierno) y seca (verano). Las lluvias intensas elevaban el volumen y afluencia de los ríos, destruyendo tramos del camino y en ocasiones haciendo imposible el tránsito. Las sequías podían destruir pastizales, crear escasez y elevar el precio de alimentos. Las ferias también obedecían de las estaciones, pero imponían su calendario ya que de ellas dependía la adquisición de acémilas. La Feria de San Juan de Los Lagos en Nueva España (diciembre), Esquipulas, Chalatenango y Cerro Redondo (enero), entre otras.

Los meses elegidos para realizar los viajes variaron según las obligaciones. En Oaxaca, los meses en que se firmaron la mayoría de obligaciones fueron realizadas entre septiembre (19) y octubre (28), lo que sugiere que fueron los meses en que la temporada lluviosa disminuyó. En Guatemala, los meses elegidos eran marzo (17) y abril (10), justo antes del inicio de temporada de lluvias. Los meses intermedios de noviembre y febrero, habrían servido para que los dueños recuas hicieran negocios, adquirieran acémilas, cueros para las cargas y trabajadores para las recuas. Gracias a otras investigaciones sabemos que, el viaje de retorno a Oaxaca terminaba entre mayo y agosto, para evadir las lluvias de Guatemala, y luego viajar a Puebla, Veracruz o Ciudad de México entre 15 días o un mes⁵⁹. Desde México, se solía partir entre agosto y octubre y llegar nuevamente a Antequera en el plazo de un mes⁶⁰.

Por otra parte, el cálculo del flete de los arrieros involucra varios factores destacando, por ejemplo, la inversión en las recuas de mulas, el pago de los trabajadores, la distancia, la geografía de la Carrera, las estaciones, asaltos, peso, forma de bultos y volumen de carga, contratas, viajes de ida o redondos y el regateo. Veamos algunos factores.

La distancia era el tiempo necesario de recorrido. Esta noción fue construida social y racionalmente. Dos situaciones ilustran esa racionalidad. En los 16 casos que usaron la ruta que iba de Antequera a la costa suroccidental del reino vecino, el objetivo era recoger cargas de cacao. Se concedió en promedio dos meses para ese viaje o hasta un año para esperar la cosecha de grano y llevarlo de vuelta a Antequera. En los 59 casos oaxaqueños con destino Santiago de Guatemala, se consideró un tiempo desde sesenta días hasta tres meses. ¿Qué racionalidad hay detrás de ello? Existía allí una lógica mercantil pensaba en función de la reducción de riesgos. Como se señaló los documentos notariales oaxaqueños se firmaron entre septiembre y octubre, o sea cuando no habría lluvias, ríos crecidos y menores chances de desbarrancarse. Asimismo, los números sugieren que se usó más el camino real de *abajo*, por Soconusco y Suchitepéquez, haciendo el viaje más expedito. Desde Santiago existe una lógica de la distancia optando por evadir las lluvias y, aunque no se sugiere claramente la ruta de salida, es factible que también se usara más el camino de *abajo*.

⁵⁹ AGCA. Sig. A1.2.5, Leg. 2249, Exp. 16307. "Solicitud del Ayuntamiento y comercio de Santiago de Guatemala", 1758

⁶⁰ Suárez Arguello, *Camino real*, 1999, 77.

¿Cuánto se pagaba según la distancia? Ello dependía del tipo de terreno, producto y carga que se estaba moviendo. Por ejemplo, en la sierra zapoteca, el flete para transportar algodón desde Choapam hasta Villa Alta, una distancia de 12 leguas tenía un coste de 1 peso por mula. En tanto, entre Antequera y Suchitepéquez, el pago por el transporte de cacao a través de la planicie podía variar de 25 pesos por carga de mula en 1694. En tanto desde Santiago a Tehuantepec se podía valuar de 10 pesos por 1 tercio (214 libras) hacia 1683, 22 pesos por tercios en 1693 a 15 pesos por 1 tercio desde Santiago hasta Antequera en 1720. En el caso del cacao los valores tienden a cambiar debido, posiblemente al uso variado de criterios para medición, además de los itinerarios, la calidad del producto y el paso del tiempo. Finalmente, el añil remitido desde Santiago hasta Antequera, se solía enviar en cajones. Es posible que por ese factor hubiese una cierta uniformidad en cuanto su flete que tenía un promedio de 17 pesos por cajón entre ambas ciudades. Estos valores de flete destacan porque nos indican montos muy cercanos al valor real de las mercancías 'ya que ante la certeza de asegurar el servicio se otorgaba un precio menor'⁶¹.

La noción del valor real de las mercaderías es importante, en particular para aquellas que se importaban hacia Guatemala. Por ejemplo, el 15 de diciembre de 1693, los arrieros Jasinto Raimundo y Diego Sánchez recibieron de Juan de Araiz, 118 cabos de lienzo 'doblados, liados y bien acomodados' y 7 marquetillas de cera de castilla. Un total de 223.26 arrobas con un costo de 6 reales por arroba. El peso fue de unas 2,5 toneladas con un valor de 298 pesos de flete. Algo similar sucedió en octubre de 1696. Francisco Barela desde Xalapa entregó a los arrieros Bartholome Pacheco, Nicolás Vásquez, Mathias López 83 arrobas y 23 libras con flete de 150 pesos; y a Gerónimo Mendoza 153 cabos de fierro con un valor de 24 pesos. Los arrieros movilizaron casi una tonelada de fierro hasta Santiago por un valor que sin duda aumentó por una distancia que dilató la entrega por cuatro meses.

Ahora bien, el valor del flete no siempre aumentaba, ya que a veces los dueños de las recuas podían organizarse y 'ello permitía una baja en el costo'⁶². Eso podría coincidir con un caso en que se redujeron costes con el aumento de la carga. Por ejemplo, 70 y 60 cargas de cacao de Suchitepéquez tuvieron fletes de 22 y 13 pesos cada una. Situación similar sucedió con las telas. Con 45 pesos de flete por transportar

⁶¹ Suárez Argüello, *Camino Real*, 1999, 174.

⁶² *Ibid*

papel de Francia, una gruesa de medias blancas, encajes y 8 corte de naguas de paños de china. O bien, 57 pesos por fardos liados y arpillados con jerga, jerga, cajones y cajoncitos enviados hacia Guatemala en 1712.

Más importante que las mercancías eran los trabajadores de las recuas y los animales mismos. La documentación ya usada no informa sobre los pagos y bastimentos. Sin embargo, en el Archivo General del Poder Ejecutivo del Estado Oaxaca (AGEPEO) se halló una razón de gasto de la habilitación del atajo de mulas de Blas de Ortiz⁶³. En la Tabla 2, a través de los gastos de la recua de Blas, se observa no sólo los bastimentos sino también la división del trabajo de la recua.

Razón de lo gastado en la habilitación del atajo de mulas de Blas de Ortiz	
Cargador Vicente de Rojas	8 pesos
Manuel Belasquez, aviador	6 pesos
Pasqual Vizente, sabanero	5 pesos
Juan de la Cruz, sobresabanero	4 pesos
2 docenas de herraje	26 pesos
6 @ de totoposte	6 pesos
4 reales de panelas 2 reales para petate de totoposte	6 reales
2 almudes de frijol 4 reales de cargadores	1 pesos 4 reales
total	57 pesos 2 1/2 reales

Tabla 2. Gastos de la recua de Blas de Ortiz

Así pues, la recua era un sistema de división de trabajo en que hubo varias especializaciones. Desde ser quién guiaba los patachos (mayordomo), los encargados de revisar las cargas demás de su monte y desmonte (cargador), y quienes se encargaban de vigilar, alimentar las acémilas (sabanero y sobresabanero). Sumado a eso también debían llevar víveres para los animales y para el consumo humano como totoposte, panela (piloncillo) y frijol. Si bien era una dieta magra, es posible que la complementaran con intercambios en el camino real o través de la

⁶³ Archivo General del Poder Ejecutivo del Estado Oaxaca (AGEPEO). Alcaldías Mayores, Legajo. 53, Expediente. 26. "Efectivos contra Blas Ortiz vecino de Thehuantepeque dueño de mulas", 1756.

caza de algunos animales silvestres. El coste ascendía a unos 57 pesos, lo que se puede considerar un valor cercano al promedio.

Entonces, ¿cuánto podría ser el flete en promedio del transporte entre Antequera de Oaxaca y Santiago de Guatemala? Considerando que el promedio de unidades de cargas de cacao y añil entre ambas ciudades, con una distancia de 260 leguas, podía ascender a 24 pesos, la habilitación en 57 pesos, se tendría un promedio mínimo de 81 pesos. A esta base habría que sumar, por supuesto, el valor de las mercancías y el de las acémilas.

¿Cuál era el origen de los dueños de recuas registrados? De los 129 casos registrados en el AHNEO de Oaxaca, sólo en 52 casos se indica la vecindad de los dueños de recuas. En los datos recabados en el AGCA de 127, sólo 39 señalaron su vecindad. Pese a ello, la información de esos 91 casos permite identificar las poblaciones de origen, tal como se observa en el gráfico 1:

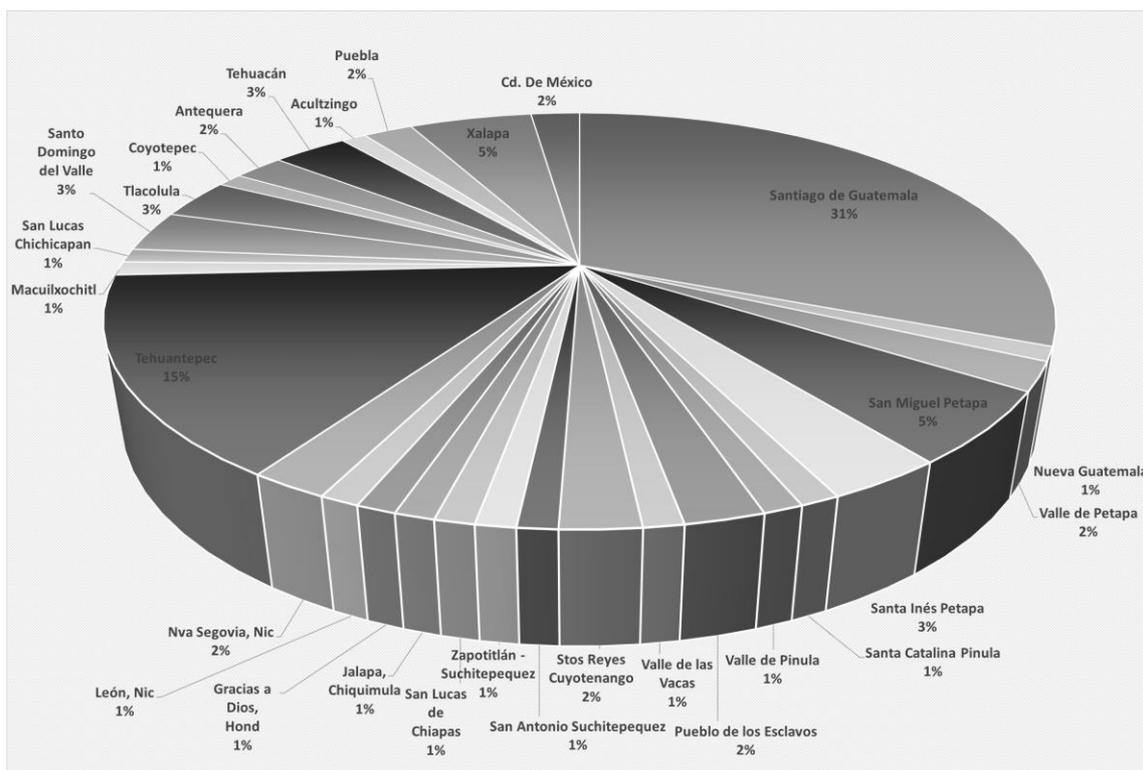


Gráfico 1. Origen de dueños de recuas (1680-1770) (Elaboración propia)

Un buen porcentaje de dueños de recua procedían del corazón del reino de Guatemala (Santiago de Guatemala y sus valles vecinos de Pinula, Petapa, las Vacas, junto al pueblo de los esclavos y Nueva Guatemala) sumando un 47%. De la costa sur suman un 4%, en tanto el 6% proceden de otras jurisdicciones del reino. Del lado novohispano el 15% procede de Tehuantepec, un 11% está vecindado en varios pueblos del obispado de Oaxaca, un 4% en el de Puebla, 5% es de Xalapa, Veracruz y 2% procede de Ciudad de México. Ello corroborar que casi la mitad de la arriería de la Carrera descansó en los dueños de recuas nativos de Guatemala, profesión sostenida gracias a la producción ganadera de Honduras y Nicaragua, y a la crianza de Tehuantepec, región con una importante producción ganadera y de la provincia de Huehuetenango y Comitán. Sobre la calidad (etnicidad) de los dueños de recuas, en los protocolos notariales se anota que solían ser españoles. Empero investigaciones regionales y datos en protocolos y casos judiciales del siglo XVIII, indican que tanto dueños como miembros del “equipo de la recua” podían ser indios zapotecos (Tlacolula, Tiltepec, Yalalag), pardos o mulatos (Tehuantepec, Petapa) y ladinos (barrio de San Marcos)^{64 65}.

Conclusiones

Como se ha señalado este trabajo ha buscado problematizar historiográficamente a la arriería para el período 1680-1740. Una conclusión general es que este campo merece ser tratado como un filón de investigación con mucho potencial para su estudio en el escenario del sur de Nueva España y el reino de Guatemala. En ese sentido, huelga recordar la investigación de Edith Ortiz.⁶⁶

Centrándonos en los acervos, un sutil y consistente aspecto en la documentación de archivo es el paulatino cambio en las relaciones entre dueños de recuas y mercaderes, ya que pasaron del uso de obligaciones de carga a las obligaciones por pesos. Ya se avanzó una hipótesis sobre el auge de las obligaciones

⁶⁴ Ver estudio de Machuca, Laura, *El comercio de la sal*, 2007. AHNEO. Protocolo de Diego Benaías. Libro 91 f. 421; Libro 94 f. 569-570v; AGEPEO. Alcaldes Mayores. Leg. 53 Exp. 26 “Efectivos contra Blas de Ortiz vecino de Tehuantepeque dueño de mulas a pedimento de don Francisco Joseph Moreno vecino y del comercio de esta ciudad como apoderado de Don Juan Martin vecino de Guatemala” 1756; Exp. 27 “Efectivos contra Juan y Bartolomé de la Cruz, arrieros vecinos de la villa de Tehuantepeque”, 1756; AHPJEO. Yautepec Criminal. Legajo 8 Exp. 13. Juzgado de Chontales Diligencias evacuadas sobre la muerte repentina de Valentin Merida de Quesaltenango. Año 1819

⁶⁵ *Ladino* en Guatemala se usa como sinónimo de mestizo. Para el período la población englobó sobre todo a afro descendientes y mestizos que habitaban en las ciudades, villas y barrios. Si bien su origen refiere a los sujetos bilingües que sabían latín y luego castellano, en Guatemala su evolución conceptual es diferente a la que se entiende generalmente para Nueva España y el resto de América.

⁶⁶ Ortiz Díaz, “El camino real de Soconusco”

de carga y a estas se puede añadir que, conforme se afianzó la salida de productos guatemaltecos con los navíos de registro hacia Perú y se atlantizó la economía americana, hubo más preponderancia del rol financiero para dar seguridad, confianza y crear dependencia. Una investigación más puntual sobre las contrataciones podría corroborar ambas hipótesis o proponer otra explicación.

El otro cambio notable compete a las rutas usadas para el transporte. Entre 1680 y 1740 la ruta Antequera-Tehuantepec-Soconusco-Suchitepéquez-Santiago de Guatemala parece ser la más usada. Ello se explica por el auge de producción de cacao, la crisis demográfica de los valles centrales de Chiapas, por donde pasa el ramal altiplánico del camino real, y el auge económico indicado por Bonialian.⁶⁷ Asimismo, por otras investigaciones realizadas por el autor, se sabe que hacia 1780-1820 la ruta se modificó, dándose más importancia al tráfico por el camino real de arriba desde Tehuantepec-Tuxtla-Ciudad Real-Comitán-Quetzaltenango. Todo ello gracias al auge económico del corregimiento de Quetzaltenango, que entroncó con la Carrera de Campeche que conectó Chiapas, Guatemala y Oaxaca con el golfo de México. Esta triple vinculación será explorada en otra investigación.

Aunque se ha avanzado una reflexión sobre los fletes aún queda mucho por explorar a través de los acervos documentales. Este punto de partida permite situar y comprender las relaciones sociales, el costo de productos, las implicaciones de la distancia, lo cual es clave para el cálculo de los precios de las mercancías como señaló Suárez Argüello. Así el potencial analítico de los fletes aún se puede profundizar leyéndolos con relación a los pisos alcabalatorios. Todo ello se podrá sumar para entender el valor y rentabilidad de los productos trasegados en la Carrera de Guatemala sin olvidar su contexto social⁶⁸.

Este tipo de reflexión se puede extender al análisis de la arriería en su conjunto, ya que las fuentes documentales nos permiten abordar experiencias individuales, vicisitudes y circunstancia histórica de los arrieros. Temas como la calidad (etnicidad), historias de vida, son temas que se abordarán en otra parte, por lo que aún queda

⁶⁷ Bonialian, *La América española*, 2019.

⁶⁸ Por ejemplo, las relaciones sociales detrás de las contrataciones, todos los tipos de mercancías movilizadas y el estimado de promedio de costos para calcular los márgenes de ganancia por las operaciones de transporte. Ello permitiría tener un panorama completo de las redes sociales de los dueños de recuas, los flujos mercantiles y entender el rol de transporte en la acumulación de riquezas de los mercaderes involucrados en la Carrera de Guatemala

mucho por trabajar, para entender la historicidad de la arriería en esa conexión en el septentrión de los territorios hispanos en América.

Fecha de recepción: 09/06/2023

Aceptado para publicación: 21/02/2024

Bibliografía

Ajofrin, Fray Francisco, *Diario del viaje que hizo a la América en el siglo XVIII el P. Fray Francisco de Ajofrin*, 2 vols. Instituto Cultural Hispano Mexicano, Ciudad de México, 1964.

Alberola-Romá, Armando y Arrijoa Díaz Viruell, Luis Alberto (coord.) “Algunas historias de granos en medio de fluctuaciones planetarias: México y Cartagena de Indias en 1690-1692”, en., *Clima desastres y convulsiones sociales en España e Hispanoamérica, siglos XVII-XIX*, El Colegio de Michoacán, Zamora, 2016, 269-294.

Angrand, Pierre, *Atlas guatemalteco en ocho cartas*, Imprenta Casildo España, Ciudad de Guatemala, 1832.

Aragón, Magda, “El camino real como medio de enlace y conocimiento del territorio” *Revista Estudios*, 44, Ciudad de Guatemala, 2001, 124-151.

Ardash Bonialian, Mariano, *La América española entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, El Colegio de México, Ciudad de México, 2019.

Arrijoa Díaz Viruell, Luis Alberto, *Bajo el crepúsculo de los insectos: clima, plagas y transtornos sociales en el reino de Guatemala (1768-1805)*, El Colegio de Michoacán/ Universidad de San Carlos de Guatemala/Universidad Nacional Autónoma de Honduras, Zamora, 2019.

Assadourian, Carlos Sempa, *El sistema de la economía colonial el mercado interior regiones y espacio económico*, Editorial Nueva imagen, Ciudad de México, 1983.

Assadourian, Carlos Sempat, “Modos de producción, capitalismo y subdesarrollo en América Latina”, en VV.AA. *Modos de producción en América Latina*, Editorial Siglo

- XXI, Buenos Aires, 1973. Balla, Hugh G. y Donald L., Brockington, “Trade and Travel in Prehispanic Oaxaca”, en Lee, Thomas A. y Navarrete, Carlos, eds. *Mesoamerican Communication Routes and Cultural Contacts*, Brigham Young University Printing services, Utah, 1978, 107-115.
- Borchart de Moreno, Christine, *Los mercaderes y el capitalismo en México (1759-1778)*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 1984.
- Calvo, Thomas. *Por los caminos de Nueva Galicia: Transportes y transportistas en el siglo XVII.*: Universidad de Guadalajara/Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, Ciudad de México, 1997.
- Caso Barrera, Laura, *Caminos en la selva. Migración, comercio y resistencia. Mayas yucatecos e itzaes, siglos XVIII-XIX.* México: Fondo de Cultura Económica, Colegio de México, 2002.
- Ciudad Real, Antonio de. *Tratado docto y curioso de las grandezas de la Nueva España.* Josefina García Quintana y Víctor M. Castillo Farreras (ed.), 2 vols., UNAM/Instituto de Investigaciones Históricas, Ciudad de México: 1993.
- Cramausse, Chantal (Ed.). *Los caminos transversales. La geografía histórica olvidada de México.* El Colegio de Michoacán/Universidad Juárez del Estado de Durango, Zamora, 2016.
- Cruz Lira, Lina Mercedes, *Los arrieros de la barranca Imágenes cotidianas*, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, 2005.
- De la Torre, Tomás, *De Salamanca, España, a Ciudad Real, Chiapas, 1544-1546*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2011.
- De Vos, Jan, *La paz de Dios y del Rey, La conquista de la Selva Lacandona (1525-1821)*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 2015.
- Esponda Jimeno, Víctor Manuel, “De Ciudad de México a Ciudad Real de Chiapas, 1737-1740: derrotero, paraje y circunstancias” en Carpio Penagos, Carlos Uriel y Lee Whiting, Thomas eds., *Historia, sociedad y ambiente en la cuenta del Río Negro frontera Chiapas-Oaxaca*, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Tuxtla Gutiérrez, 2007, 139-142.

- Eugenio Martínez, María de los Ángeles. *La defensa de Tabasco, 1600-1717*, Editorial CSIC, Sevilla 1971.
- Fagan, Brian, *The Ice Age. How Climate Made History, 1300-1850*, Basic Books, Nueva York, 2000.
- Fahmel Beyer, Bernd, “El camino de Tehuantepec”, *Anales de Antropología*, 39 (2), Ciudad de México, 2009. 9-24.
- Farris, Nancy, *La Sociedad Maya bajo el dominio colonial*, Artes de México y del Mundo, Ciudad de México, 2012.
- Fernández, José Antonio, *Pintando el mundo de azul*, Dirección de Publicaciones e Impresos/CONCULTURA, San Salvador, 2003.
- Fossey, Mathieu, *Viaje a México*. (Serie Mirada Viajera), Conaculta, Ciudad de México, 1994.
- Gage, Tomas, *Los viajes de Tomás Gage por la Nueva España*. Tipografía Nacional, Ciudad de Guatemala, 2010.
- García de León, Antonio, *Misericordia El destino trágico de una collera de apaches en la Nueva España*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 2017.
- Gonzalbo Aizpuru, Pilar, *Familia y nuevo orden colonial*, El Colegio de México, Ciudad de México, 1998.
- González Alzate, Jorge, *La experiencia colonial y transición a la independencia en el occidente de Guatemala. Quetzaltenango: de pueblo indígena a ciudad multiétnica, 1520-1825*, Universidad Nacional Autónoma de México/Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, Mérida, 2015.
- González Galeotti, Francisco Rodolfo, “Comercio franco y mercaderes en la Carrera de Guatemala (1740-1822)”, Tesis doctoral, El Colegio de Michoacán, 2020.
- Hammet, Brian, *Política y Comercio en el Sur de México 1750-1821*, [Edición facsimilar], Universidad Autónoma “Benito Juárez” Oaxaca/El Colegio de Michoacán/El Colegio de San Luis, Oaxaca, 2013.

- Hausberger, Bernd, “En el camino. En busca de los arrieros novohispanos”, *Historia Mexicana*, Vol. 64 1(253), Ciudad de México, 2014, 65-104.
- Jimeno, Esponda. Víctor Manuel, “De Ciudad de México a Ciudad Real de Chiapas, 1737-1740: derrotero, paraje y circunstancias”. en del Carpio Penagos, Carlos Uriel y Lee Whiting, Thomas eds., *Historia, sociedad y ambiente en la cuenta del Río Negro frontera Chiapas-Oaxaca*, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Tuxtla Gutiérrez, 2007.
- Lacoste, Pablo, “El arriero y el transporte terrestre en el cono Sur (Mendoza, 1780-1800)” *Revista de Indias*. 68 (244), Sevilla, 2008, 35-68.
- Lee Whiting, Thomas, “El camino real de Chiapas a Guatemala Un enlace entre dos pueblos”, *Arqueología Mexicana*, 50, julio-agosto 2001, Ciudad de México, 50-55.
- Long Towell, Janet y Attolini Lecón, Amalia, coords., “El camino real de Soconusco: eje de articulación comercial entre la provincia de Guatemala y Oaxaca en el siglo XVI”, en *Caminos y mercados de México*, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Nacional en Antropología e Historia, Ciudad de México, 2009.
- Machuca Gallegos, Laura, *Comercio de sal y redes de poder en Tehuantepec durante la época colonial*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Ciudad de México: 2007.
- Martínez González, Alma Rosa, “La desaparición del pueblo coxoh de Escuintenango, Chiapas. Siglos XVI-XIX”, *Revista de Historia*, 85, San José, 2022, 147-183.
<https://doi.org/10.15359/rh.85.10>
- Martínez Peláez, Severo, *La patria del criollo. Ensayo de interpretación de la realidad guatemalteca*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 1998.
- McKay, Alberto Arturo, *Geografía de la región centroamericana*, Coordinación Educativa y Cultural Centroamericana CECC/SICA, San José, 2008.
- Mennonville, Joseph Thiery, *Tratado del cultivo del nopal y de la crianza de la cochinilla, precedido de un viaje a Guajaxa*. (Serie Mirada Viajera), Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Ciudad de México, 2005.

Miño Grijalba, Manuel, *El mundo novohispano Población, ciudades y economía siglos XVII y XVIII*, Fideicomiso Historia de la Américas/Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 2001.

Montaño Lucero, Leandro Guadalupe, “Algunas consideraciones sobre la arriería durante la guerra de independencia (1810-1821)”, Tesis de Maestría, UNAM, 2010.

Moscoso Pastrana, Prudencio, *La arriería en Chiapas, mulas y caballos famosos*, Instituto Chiapaneco de Cultura, Gobierno del Estado de Chiapas, Editorial Fray Bartolomé de las Casas, San Cristóbal de las Casas, 1988.

Moutoukias, Zakarias, “El Comercio interregional” en Castillero Calvo, Alfredo dir. y Keuthe, Allan coord., *Historia General de América Latina, Consolidación del orden colonial*, Tomo III (1), UNESCO/Trotta, Madrid 2000, 133-150.

Obara-Saeki, Tadashi y Juan Pedro Viqueira, *El arte de contar tributarios Provincia de Chiapas, 1560-1821*, El Colegio de México, Ciudad de México, 2017.

Ortiz Díaz, Edith, “Rio Caxonos: vía de comunicación y comercio entre los valles centrales de Oaxaca y la costa del Golfo”, en Vargas Pacheco, Ernesto ed., *IV coloquio Pedro Bosch-Gimpera: La arqueología mexicana*. Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, 2005, 695-708.

Ortiz Herrera, Rocío del Carpio Penagos, Carlos Uriel coords., “Arrieros y caminos de Chiapa Primera mitad del siglo XX” en *Seis ensayos sobre historia de Centroamérica*, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Tuxtla Gutiérrez, 2011.
<https://doi.org/10.29043/CESMECA.rep.107>

Ortiz Vásquez, Diana Felicitas, “El camino real del sur en el siglo XVII: Arriería y tránsito comercial entre Oaxaca y la Audiencia de Guatemala”, Tesis de Maestría. CIESAS, 2020.

Piel, Jean, *Sajcabajá, muerte y resurrección de un pueblo de Guatemala (1500-1970)*, Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos/Seminario de Integración Social, Ciudad de México/Ciudad de Guatemala, 1989.
<https://doi.org/10.4000/books.cemca.1820>

- Rivero Hernández, Iván, *De las nubes a la laguna tributos y tamemes mixtecos en la Ciudad de México 1522-1560*, El Colegio de Michoacán, Zamora, 2017.
- Romero Frizzi, María de los Ángeles, *Economía y vida de los españoles en la Mixteca Alta, 1519-1720*, Instituto Nacional de Antropología e Historia/Gobierno del Estado de Oaxaca, Ciudad de México, 1990.
- Ruz, Mario Humberto, “Nueve cartas de amor y un testamento inesperado. Lo público de la vida privada en la Guatemala dieciochesca”, *Península*, 1 (0), Mérida, 2005, 83-93.
- Santos Pérez, José Manuel, *Élites, poder local y régimen colonial, El cabildo y los regidores de Santiago de Guatemala 1700-1787*, Plumstock Mesoamerican Studies/Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica/Servicios de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Antigua Guatemala, 2000.
- Solórzano Fonseca, Juan Carlos, “Las comunidades indígenas de Guatemala, El Salvador y Chiapas durante el siglo XVIII: Los mecanismos de explotación económica”, *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 11 (2), San José, 1985, 93-130.
- Suárez Arguello, Clara Elena, *Camino real y carrera larga La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Ciudad de México, 1996.
- Taracena Arriola, Arturo, *Invencción criolla, sueño ladino y pesadilla indígena. Los Altos de región a estado, 1740-1871*, Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, Antigua Guatemala, 2002.
- Tempsky, Gustavus Von, *Mitla. A Narrative of Incidents and Personal Adventure on a Journey in Mexico, Guatemala, and Salvador in the Years 1853 to 1855. With Observations on the Modes of Life in Those Countries*. J. S. Bell (ed.), Londres, Longman, Brown, Green, Longmans & Roberts, 1858.
- Terraciano, Kevin, *Los mixtecos de la Oaxaca colonial: la historia ñudzahui del siglo XVI al XVIII*, Fondo de Cultura Económica, Ciudad de México, 2014.
- Viqueira, Juan Pedro, “*Cronotología de una región rebelde. La construcción histórica de los espacios sociales en la Alcaldía Mayor de Chiapas (1520-1720)*”, Tesis doctoral, École de Hautes Etudes. 1997.