

# Históricas Digital

Edith Ortiz Díaz

“El camino real del Soconusco: eje de articulación comercial entre la provincia de Oaxaca y la audiencia de Guatemala en el siglo XVI”

p. 241-260

*Caminos y mercados de México*

Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón  
(coordinadoras)

México

Universidad Nacional Autónoma de México,  
Instituto de Investigaciones Históricas,  
Instituto Nacional de Antropología e Historia.

2009

690 p.

(Serie Historia General, 23)

Ilustraciones, mapas

ISBN 978-607-02-0660-3

Formato: PDF

Publicado en línea: 2 diciembre 2011

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/caminosymercados/mercados.html>

DR © 2015, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510, México, D. F.



INSTITUTO  
DE INVESTIGACIONES  
HISTÓRICAS

EL CAMINO REAL DEL SOCONUSCO:  
EJE DE ARTICULACIÓN COMERCIAL ENTRE LA PROVINCIA  
DE OAXACA Y LA AUDIENCIA DE GUATEMALA EN EL SIGLO XVI

EDITH ORTIZ DÍAZ

Instituto de Investigaciones Antropológicas  
Universidad Nacional Autónoma de México

*Introducción*

A pesar de la importancia que tienen las vías de comunicación para entender el desarrollo y evolución de cualquier sociedad, son pocos los investigadores que se han dado a la tarea de determinar y analizar los derroteros y las rutas sobre las que se cimentó la sociedad colonial. Igualmente escasos son los trabajos dedicados a estudiar cómo interactuaron los indios de los pueblos apostados sobre los principales derroteros del espacio americano en puntos tan importantes como son el comercio, en la prestación de servicios o en la arriería. Si bien el trabajo que se presenta a continuación no es una investigación exhaustiva o del todo terminada, si pretende abordar algunos aspectos relevantes de estos dos temas tomando como ejemplo el caso del Camino Real del Soconusco, durante la segunda mitad del siglo XVI y principios del XVII.

Una de las razones principales por las que considero estudiar esta región en particular a lo largo de este periodo de tiempo, es porque tanto Antequera, como el istmo de Tehuantepec, la costa del Pacífico chiapaneco, la Depresión Central, los Altos de Chiapas, los Cuchumatanes y la ciudad de Guatemala formaron al final de la época colonial, uno de los más importantes circuitos comerciales de productos agrícolas que se hayan registrado en la historia del comercio virreinal y guatemalteco. De esta forma, la grana, el algodón, las mantas, el hilo, la cera, el achiote, el cacao del Soconusco, la vainilla y el añil de Tonalá y de Guatemala, fueron enviados desde la costa del Pacífico de Guatemala y de Chiapas hasta los almacenes de Orizaba, en la Nueva España, para su posterior venta y distribución.<sup>1</sup>

La relevancia que tuvo esta interacción comercial entre el sur de la Nueva España y la Audiencia de Guatemala ya ha sido señalada por Del

<sup>1</sup> Guillermina del Valle, "El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795", *Los negocios y las ganancias de la Colonia al México moderno*, Leonor Ludlow y Jorge Silva Riquer comp., México, 1993, p. 179.

Valle,<sup>2</sup> la cual puntualiza que si bien el camino de México a Veracruz ha sido estudiado como lazo de unión entre el virreinato y la metrópoli española, el camino de Oaxaca a México, así como los derroteros que cruzaban la intendencia de Chiapas, también fueron de vital importancia para el comercio del periodo borbónico, ya que a través de dichas vías se enviaron frutos como la grana o el añil, los cuales fueron el segundo y tercer producto de exportación hacia Europa en la segunda mitad del XVIII. Asimismo, y acorde con la idea del circuito comercial del sur de la Nueva España y de las provincias de la Audiencia de Guatemala, Moreno Toscano menciona que precisamente el último tercio del siglo XVIII significó un periodo de auge para la ciudad de Antequera.<sup>3</sup> La base de esta prosperidad radicaba en que dicha ciudad era el punto de enlace entre la ciudad de México y las provincias de Centroamérica. De esta forma, su estratégica posición dentro del entramado comercial le permitió convertirse en el asentamiento principal de esta región del virreinato, lo que le valió un lugar preeminente tanto con los comerciantes del Consulado de México como posteriormente con los de Guatemala y con los de Veracruz.

Sin embargo, me parece que hace falta esclarecer cómo se formó este circuito comercial, y una de las piezas que pueden considerarse como claves para ello es el estudio de los caminos reales que atraviesan el actual estado de Chiapas. Si bien es cierto que se han realizado magníficas investigaciones en lo que toca al Camino Real de Chiapas,<sup>4</sup> me parece que la conexión de la costa del Pacífico con el sur de la Nueva España a través del Camino Real del Soconusco ha sido muy poco analizada. Esto es de llamar la atención, ya que el Camino Real del Soconusco que corría a lo largo de toda la gobernación y paralelo a la costa,<sup>5</sup> fue el primer eje de enlace entre el sur de la Nueva España y la Audiencia de los Confines desde la entrada de los

<sup>2</sup> Guillermina del Valle, *op. cit.*, p. 177.

<sup>3</sup> Alejandra Moreno Toscano, "Economía regional y urbanización: ciudades y regiones en la Nueva España", en *Mercado interno en México. Siglos XVIII y XIX*, Jorge Silva Riquer y Jesús López Martínez editores, México, 1998, p. 64.

<sup>4</sup> Los trabajos más sobresalientes que se han realizado con respecto al Camino Real de Chiapas, tanto a nivel arqueológico como histórico, están los hechos por Carlos Navarrete "El sistema prehispánico de comunicaciones entre Chiapas y Tabasco (informe preliminar)", *Anales de Antropología*, México, 1973; Carlos Navarrete y Thomas Lee, "The historical routes of Tabasco and northern Chiapas and their relationship to early cultural developments in central Chiapas", *Mesoamerican communication routes and cultural contact*, Brigham Young University, 1978; Thomas Lee, "Veredas, caminos reales y vías fluviales: rutas antiguas de comunicación en Chiapas", *Rutas de intercambio en Mesoamérica. III Coloquio Pedro Bosch Gimpera*, México, 1998, y Juan Pedro Viqueira Encrucijadas chiapanecas: economía, religión e identidades, México, El Colegio de México, 2002.

<sup>5</sup> La jurisdicción de la gobernación del Soconusco ocupaba la vertiente del Pacífico de Chiapas así como una pequeña parte de la actual república de Guatemala, extendiéndose desde el río Arenas en el noreste hasta el río Tilapa al sureste. Esta franja costera es de entre 15 y 35 kilómetros de anchura. El terreno de la costa es una playa azotada por las olas y bordeada de estuarios rodeados de manglares. Dado que al norte la gobernación de Soconusco hace frontera con la Sierra Madre, la llanura aluvial está cortada por numerosos ríos caudalosos que bajan de esta

españoles. El vínculo principal entre ambas administraciones se estableció sobre todo partir de la exportación masiva de cacao ocurrida entre los años de 1540 y 1580 cuando se dio el *boom* de esta semilla en el Soconusco y su exportación masiva al virreinato. Y es que, como es sabido, la franja costera del extremo sureste de Chiapas<sup>6</sup> fue desde al menos 500 a.C. una de las zonas de producción cacaotera más importantes de México, tanto del periodo prehispánico como del colonial. Si bien en un principio la bebida a base de cacao era vista con repugnancia por los españoles y considerada sólo un “brebaje de indios”, poco antes de la segunda mitad del XVI el tomar chocolate se popularizó enormemente entre los europeos y naturales de todas las clases, especialmente entre los del virreinato,<sup>7</sup> lo que propició una mayor demanda de la almendra así como una sobreexplotación de los cacaotales del Soconusco. Dadas estas circunstancias el envío de las semillas a la Nueva España comenzó a darse de manera intensiva.

### *La ruta terrestre del Soconusco*

La costa de Chiapas fue desde el periodo Preclásico un corredor que permitió la interacción y el comercio entre los diferentes grupos asentados en esta región con Centroamérica y México. La manera en la que los antiguos pobladores de la llanura han usufructuado esta estratégica posición en el espacio mesoamericano ha sido de dos formas. La primera a través de la ruta fluvial que se vale de los esteros, los manglares y la costa misma para relacionarse de manera interna con los sitios y pueblos propios de la llanura aluvial, o bien con otros grupos humanos que están más allá del mismo Chiapas por medio de la navegación de cabotaje.<sup>8</sup> La segunda forma es aprovechando la angosta franja de tierra costanera para trasladarse, dando pie así a la ruta terrestre. Los habitantes del Soconusco

Sierra, lo que da como resultado una fértil cubierta. Peter Gerhard, *La frontera sureste de la Nueva España*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1991, p. 130.

<sup>6</sup> Esta área en particular comprende desde Pijjiapan hasta Tapachula y parte de la actual Guatemala. La zona se caracteriza por tener un clima más húmedo que el de la parte noroeste de la costa de Chiapas, por lo que es la más propicia para la siembra del cacao.

<sup>7</sup> Hay que recordar que la bebida a base de cacao en la época prehispánica estaba reservada sólo a las clases sociales altas dado lo elevado de su costo así como su carácter sagrado.

<sup>8</sup> Algo que vale la pena apuntar aquí es que los españoles jamás prestaron interés o aprovecharon el sistema de canales y esteros que utilizaban los indios para viajes de larga distancia, como el que podía hacerse desde extremos sureste de la costa de Chiapas, hasta las lagunas de los huaves al sur del istmo de Tehuantepec. De hecho, la visión hispana de la ruta fluvial nos queda claramente expuesta a través de la crónica de fray Tomás de la Torre, el cual dice que los caminos hechos entre los esteros y manglares son como una maraña de caños y canales abiertos, y que se perdería el que sin un “natural” conocedor se aventurara a navegar por ellos, fray Francisco Ximénez, *Historia de la provincia de San Vicente de Chiapa y Guatemala de la orden de predicadores*, Tuxtla Gutiérrez, 1999, p. 360.

aprovecharon este derrotero terrestre para tejer importantes redes de comunicación hacia el istmo de Tehuantepec, el valle de Oaxaca y varias regiones de Guatemala; la costa del golfo y el centro de México, muy posiblemente a través del intercambio de cacao.<sup>9</sup>

La misma riqueza de los objetos propios de la costa fue también su perdición, ya que varios grupos de la antigua Mesoamérica buscaron apropiarse de la angosta franja de tierra costera. Esto provocó que la situación de los pobladores de la planicie aluvial no fuera nada fácil. Por ejemplo, para el periodo Postclásico Tardío sabemos que los mexicanos lograron conquistar el área del litoral chiapaneco alrededor de 1486.<sup>10</sup> De esta forma el Soconusco pasó a formar parte de las provincias tributarias del imperio mexicano a partir de la fecha ya citada. De acuerdo con el Códice Mendocino la lista de pueblos tributarios de la franja sureste del Chiapas forman un corredor sobre la costa que marca el derrotero que podían seguir los mexicanos para llegar hasta el extremo sur del Soconusco.<sup>11</sup> Esta misma ruta que abrieron los mexicas para llegar a esta provincia fue usada por los primeros conquistadores para adentrarse hacia Centroamérica desde el centro de México. El primero en realizar el viaje por esta vía fue Pedro de Alvarado, el cual atravesó el Soconusco para entrar a Guatemala y conquistar al pueblo quiché.<sup>12</sup>

Ahora bien, lo que plantea Navarrete con base en varios documentos del siglo XVI es que el itinerario del derrotero terrestre del Soconusco para dirigirse a Guatemala era el siguiente: “Tiltepec, Tonalá, Quetzalapa, Estancia de Marín, Estancia de Maldonado, Estancia del Arroyo, Estancia de Don Domingo, Pijijiapan, Estancia de Coronado, Mapastepec, Estanzuela de Alonso Pérez, Cacalutla, Soconusco, Metzapotlauac, Huitztlan, Huehuetlan, Copulco, Chiltepec, Ayutla”.<sup>13</sup>

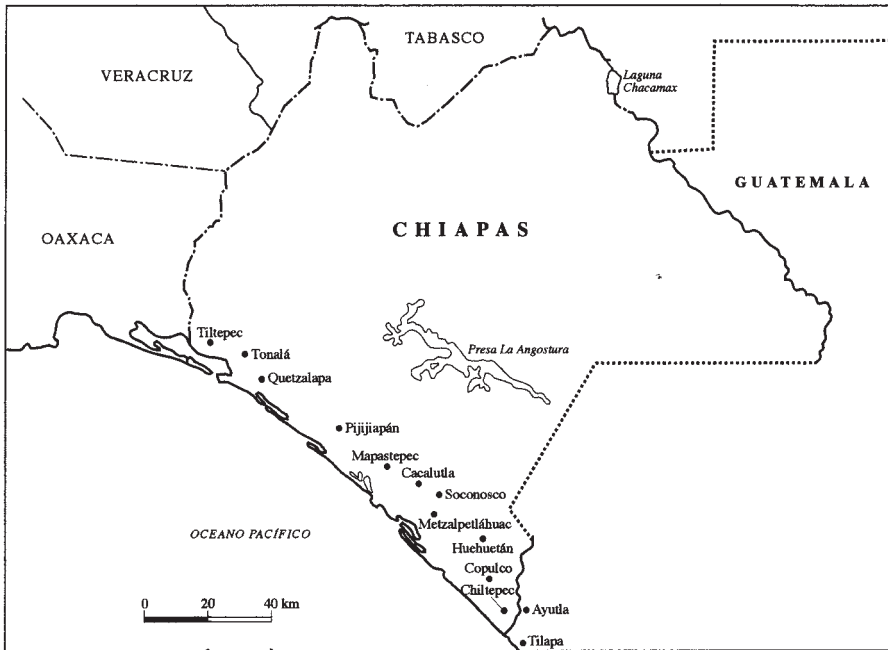
<sup>9</sup> Prueba de este contacto es que hacia 1600 a.C. se encuentra en el extremo sureste de la llanura aluvial cerámica muy elaborada así como obsidiana de las tierras altas de Guatemala. En el periodo posterior al Preclásico Temprano también se encuentra mica asociada a contextos funerarios en algunos de los asentamientos de la costa, básicamente como parte de las ofrendas. Asimismo para este momento hay arenisca, roca que por sus características particulares puede usarse para tallar escultura de bulto o relieves; también jadeíta y otros objetos alóctonos. John Clark, “The early rank societies in the Soconusco, Chiapas, México”, tesis de doctorado, 1994, y Gareth Lowe, “Los mixe-zoques como vecinos rivales de los mayas de las tierras bajas primitivas”, en *Los orígenes de la civilización Maya*, México, FCE, 1989.

<sup>10</sup> Bárbara Voorhies, “¿Hacia donde se dirigen los mercaderes del rey?”. Reevaluación del Xoconochco del siglo XV, como puerto de intercambio”, en *La economía del antiguo Soconusco, Chiapas*, UNAM, Universidad Autónoma de Chiapas, 1991, p. 42.

<sup>11</sup> Efectivamente, vemos que el itinerario de la ruta terrestre de la llanura costera del Soconusco no distaba mucho del patrón prehispánico de pueblos que existía antes de la época colonial, Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España, México*, 1979, p. 135-147.

<sup>12</sup> Carlos Navarrete, “El sistema prehispánico de comunicaciones entre Chiapas y Tabasco (informe preliminar)”, *Anales de Antropología*, México, UNAM, 1973, p.35.

<sup>13</sup> Carlos Navarrete, *op. cit.*, 1973, p. 36-39.



1. Mapa del itinerario realizado por el padre fray Alonso de Ponce por la gobernación del Soconusco en 1586.  
Mapa original realizado por César Fernández, IIA-UNAM, 2007

A partir de Ayutla, Navarrete hace ciertas acotaciones respecto a la ruta en sí y propone algunos poblados y posibilidades para llegar a Guatemala, analizando diversos documentos e incorporando parte de su conocimiento de trabajo de campo en el área guatemalteca para revisar los datos. Esto hace que sin duda se enriquezca la información que maneja para reconstruir el itinerario del sistema terrestre, como él lo denomina, o el Camino Real del Soconusco como yo le llamo.<sup>14</sup> El hecho de conocer casi a detalle el tiempo empleado, así como la distancia existente entre un punto y otro de la llanura aluvial de Chiapas es realmente una base para otros trabajos posteriores. Y es precisamente en este sentido que quisiera en esta ocasión incorporar la información proveniente de otro tipo de documentos que los usados por Navarrete. El tipo de datos que quisiera incorporar corresponde al mantenimiento del Camino Real en sí, así como

<sup>14</sup> Edith Ortiz, "122 zurroneos de cacao a Oaxaca... Un acercamiento al comercio cacotero entre la gobernación del Soconusco y el sur de la Nueva España en la época colonial", *Anuario del CESMECA*, San Cristóbal de las Casas, en prensa, CESMECA, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.

a la importancia de esta vía como eje de comunicación a lo largo del periodo de tiempo que estamos estudiando, de tal manera que nos permita formarnos una idea más completa de lo que significó este derrotero para el desarrollo de la costa de Chiapas.

*El Camino Real del Soconusco. Su uso y manejo en el siglo XVI*

El primer tipo de información que integraré aquí para complementar la historia del Camino Real del Soconusco es la forma en la que era considerado este camino en el siglo XVI y principios del XVII. Explicuemos esto. De acuerdo con el *Diccionario de Autoridades* no todos los caminos podían ser considerados como caminos reales, ya que estas vías debían tener ciertas características que no tenían todos los derroteros. Estas características son:

- 1) Ser el camino más ancho, principal y de fácil curso, lo cual lo distinguía de los demás caminos.
- 2) Ser público, es decir, que la Justicia de los pueblos tenían que tenerle llano y en partes empedrado.
- 3) Comunicar puntos importantes del espacio (ya fueran del espacio español o colonial), lo cual le otorgaba una jerarquía distinta de los demás caminos.<sup>15</sup>

De esta forma vemos que con base en lo señalado en el *Diccionario*, el derrotero de la costa de Chiapas debía de cumplir con estos aspectos para poder ser considerado como un camino real en toda la extensión de la palabra. Así, puede apreciarse con la información que tenemos hasta ahora, que en cuanto a los puntos uno y tres de dicho libro los requisitos eran cumplidos por el derrotero del Soconusco. Lo primero que hay que observar es que el camino que corría por la costa de Chiapas aprovechaba la configuración topográfica del terreno para permitir en época de secas un viaje rápido y expedito entre el virreinato de la Nueva España y la Audiencia de los Confines. Este punto es fundamental ya que si consideramos este mismo viaje a través del Camino Real de Chiapas, mismo que corre a lo largo de toda la alcaldía mayor de Chiapa y paralelo a la costa, nos encontramos con una serie de obstáculos propios de la difícil orografía que existe por ejemplo entre la Chiapa de los Indios hasta Ciudad Real, así como entre la bajada desde los Cuchumatanes hacia el altiplano guatemalteco, entre otros malos pasos.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> *Diccionario de Autoridades*, 1969, p. 93.

<sup>16</sup> Baste recordar como ejemplo de lo accidentado de este camino el famoso tramo del "Escopetazo" en la ruta de Ixtapa a Zinacantán y Ciudad Real. La angostura del camino era tal que no podían pasar dos mulas en sentidos opuestos, por lo que era necesario avisar a gritos que

Por otro lado, la ruta terrestre de la llanura aluvial era un eslabón más de la cadena de enlace de un circuito comercial fundamental en el usufructo de bienes agrícolas. De esta forma, la gobernación del Soconusco se unía con una de las villas más importantes de la parte sur del virreinato, Tehuantepec, la cual a su vez servía como punto de conexión con las ciudades de Antequera, Puebla y México, así como con el puerto de Veracruz; mientras que por el lado del sureste el Soconusco se enlazaba con la ciudad de Santiago de los Caballeros de Guatemala, capital de la Audiencia, así como con las principales provincias productoras agrícolas de Centroamérica, tales como El Salvador y Honduras. Por ello, el entramado que podía formarse aprovechando el corredor costanero de la gobernación del Soconusco, pero sobre todo el hecho de que la costa fuera el principal productor de cacao del periodo comprendido entre 1540 y 1580 y que desde ahí se enviara la semilla, para satisfacer la demanda europea y virreinal, hacía que la Corona mantuviera interés en la llanura aluvial de Chiapas desde todos puntos de vista, incluido el de las vías de comunicación.

De esta forma, y retomando el punto dos de las características inherentes a los caminos reales, está el de su mantenimiento y cuidado. Este tema es de tomarse en cuenta ya que el descuido de las autoridades respecto de estas vías podía ser una causa a seguir. Para el caso que estamos estudiando aquí esto queda de manifiesto particularmente para la segunda mitad del XVI, cuando el envío de la preciada semilla desde la costa de Chiapas a diversos puntos del espacio novohispano estaba en su apogeo y se requería que el puente de enlace estuviera lo más transitable posible.<sup>17</sup>

Como vimos, la conservación de los caminos reales era una de las tantas obligaciones de la autoridad, y para el área que estamos tratando es interesante ver que este se tema se aborda en uno de los juicios de residencia del periodo analizando. En este caso, tanto las autoridades como los testigos de la secreta citan el punto del camino real en sus declaraciones.

Así, para el año de 1561, justo en el momento en que se decretó la existencia de la gobernación del Soconusco, Juan de Orozco estaba en funciones como alcalde mayor de la región costera junto con su teniente Melchor de Valderrama y el escribano Hernando Conde. Tan pronto como se designó a la región del Soconusco como una gobernación aparte, el rey nombró como su primer gobernador a Pedro de Ordóñez de Villaquirán.

había alguien andando sobre la vía y para evitar un encontronazo en este paso, puesto que era insuficiente el espacio incluso para dar la vuelta a una bestia, Manuel Mier y Terán, "Descripción geográfica de la provincia de Chiapas", *Ateneo*, Tuxtla Gutiérrez, 1992, p. 153.

<sup>17</sup> Hay que recordar que la época de lluvias, o el "invierno" como se le llamaba también, era prácticamente imposible usar el camino de la costa. Cito como ejemplo de esta situación lo dicho por Ciudad Real sobre el invierno en la llanura aluvial: "es casi imposible transitar por este camino, pues las lluvias hacen que los ríos crezcan de tal forma que se anega el camino, por lo que es necesario entrar a Guatemala a través de Chiapas", Antonio de Ciudad Real, *Tratado docto y curiosos de las grandezas de la Nueva España*, 3ª ed., México, UNAM, 1993, p. 181.



Obviamente que tras este cambio el Alcalde Mayor debía rendir su residencia sobre la administración de la provincia ante el nuevo gobernador.

En las preguntas hechas a los testigos de la secreta se destaca la número 21, la cual dice así:

“Si sabe que el licenciado y el religioso mientras estuvieron en sus cargos hicieron aderezar los caminos y puentes de los ríos de esta provincia, así como si sabe que habilitó a los pueblos del camino real”.<sup>18</sup> El segundo testigo de la secreta contestó que sabe que los indios no han sido maltratados y que el gobernador y el religioso han ido a visitar a sus pueblos, teniendo cuidado en la doctrina. Asimismo, también sabe que el camino ha sido cuidado y que no se ha pedido que los indios sean forzados a trabajar en él.<sup>19</sup>

En la parte en la que los residenciados responden a las declaraciones hechas por los interrogados de la secreta, y más allá de que Orozco haya hecho trato con los naturales por cacao, o ciertos abusos sobre los indios, el Alcalde Mayor busca defenderse haciendo notar que durante su cargo habían cumplido con otras funciones propias de investidura, tales como la atención al camino. De esta manera, Juan de Orozco menciona lo siguiente: “...como Alcalde Mayor he teniendo peculiar cuidado en hacer abrir los caminos y aderezar los puentes y los demás bastimentos necesarios de la tierra, así como hacer aposentos para los pasajeros en los pueblos del Camino Real...”.<sup>20</sup> Más adelante en su misma declaración asienta: “...ha poblado el despoblado haciendo en esta área arreglos donde se puedan recoger los caminantes en el invierno por causa de las aguas...”.<sup>21</sup>

Como podemos apreciar, el Alcalde Mayor hizo notar en lo tocante a este punto que había tenido cuidado en el mantenimiento del Camino Real, con lo que buscaba dejar por sentado que había cumplido su misión como autoridad del Soconusco. Sea verdad o no, como veremos más adelante, es que se deja claro que el Camino Real del Soconusco tiene un tratamiento distinto al de los otros derroteros existentes en la gobernación, y que por ello existe el compromiso entre la Justicia y este derrotero.

Desafortunadamente no cuento con más juicios de residencia de los años posteriores hechos a cada uno de los gobernadores para corroborar si efectivamente durante este periodo en particular se hace énfasis en cuestionar la actuación de las autoridades con respecto al tema de los cami-

<sup>18</sup> AGI, *Justicia* 84, *Audiencia de Guatemala*, Pieza 1, f.10r.

<sup>19</sup> AGI, *Justicia* 84, *Audiencia de Guatemala*, Pieza 1, f.11r.

<sup>20</sup> AGI, *Justicia* 84, *Audiencia de Guatemala*, Pieza 1, f.11v.

<sup>21</sup> AGI, *Justicia* 84, *Audiencia de Guatemala*, Pieza 1, f.47r. La parte noroeste de la llanura costera de Chiapas localizada entre Mapastepec y Tonalá fue conocida en la época colonial como “El Despoblado”. Esto se debía a la baja concentración de población india radicada en esta área, situación ocasionada sobre todo por diversas epidemias y enfermedades desde al menos 1540. Peter Gerhard, *La frontera sureste de la Nueva España*, México, UNAM, 1991, p.132.

nos.<sup>22</sup> Y es que aparentemente la compostura y el aderezamiento de este derrotero, ya entrado el siglo XVII, sólo se hacía cuando se tenía noticia de la visita de algún personaje importante, aunque fuese una importante vía para el envío de cacao desde el Soconusco-Zapotitlan o Sonsonate, y la vainilla o el añil producidos en la llanura aluvial de Chiapas, así como en otras partes de la Audiencia hacia la Nueva España. Quizás esto se deba al derrumbe de la producción cacaotera después de 1580, al brutal declive de la población india de la costa, a la falta de interés de los gobernadores y sus subalternos en mantener el derrotero transitable, a la existencia del Camino Real de Chiapas como vía alterna para comunicar Guatemala con la Nueva España,<sup>23</sup> así como a causas naturales. Esto lo menciono porque no hay que olvidar que las torrenciales lluvias del invierno destruían no sólo el camino, sino también las cosechas y plantaciones de muchos de los pueblos de la llanura aluvial. Un ejemplo de lo devastador que podían ser estos fenómenos es lo ocurrido en el año de 1642. Después de un huracán la región costera queda casi destruida y la mayor parte de los pueblos incomunicados entre sí. Tal es la magnitud de lo ocurrido que el gobernador no puede hacer la inspección de los daños en cada poblado sino hasta días después de haberse producido este desastre. De esta forma deja asentado en un documento dirigido a la Audiencia de Guatemala que no puede salir de Huehuetan, la cabecera de la provincia, para dirigirse a los distintos pueblos que la componen, ya sean al partido de Mazatan o del partido de Cuilco para verificar los perjuicios y aceptar la exoneración del tributo de los indios a causa de las lluvias sino hasta después de pasado más de un mes, cuando bajaron las aguas y se hizo transitable el camino.<sup>24</sup>

### *Los indios del Soconusco y su vinculación al comercio y al Camino Real*

De acuerdo a lo que planteamos en la Introducción, a nivel general del México colonial conocemos muy poco acerca de la interacción de los indios y de sus pueblos en lo que respecta a su vinculación a los principales derroteros que corrían a lo largo del virreinato, tales como el comercio, o bien a la prestación de servicios relacionados a la atención de los viajeros, el cuidado de postas o mesones e incluso la arriería. Sin embargo, hay que reconocer que a pesar la escasez de investigaciones sobre estos tópicos,

<sup>22</sup> En la revisión de las residencias que realicé en el Archivo General de Indias no se volvió a encontrar mención respecto al camino sino hasta el siglo XVIII.

<sup>23</sup> De acuerdo con Viqueira, el Camino Real de Chiapas tuvo su momento de auge precisamente a fines del XVI, por lo que es posible que los comerciantes de Guatemala hubieran preferido enviar sus productos a través de esta vía. Juan Pedro Viqueira, *op. cit.*, p. 134-135.

<sup>24</sup> AGCA, A3 (1) legajo 355, exp. 4527.

existen destacados trabajos que tocan uno o varios de estos temas, mismos que quisiera retomar aquí como referencia y punto de comparación con lo ocurrido entre los indios de la gobernación del Soconusco.

En primer lugar está el de la incorporación de los indios al sistema comercial colonial aprovechando la entrada española y los pasos que éstos abrieron en territorios que a los propios indios les habían sido hostiles. Sobre esta cuestión tenemos que algunos grupos de indios del centro, sur y sureste de México, así como de Guatemala, buscan conservar o ampliar su esfera de acción en esta actividad a pesar de la presencia hispana. Tal es el caso de los indios mexicanos allegados a La Chontalpa. En esta región Pérez señala que la relativa “libertad” comercial que imperó en el primer momento de reordenación después de la Conquista fue usada por estos indios para adentrarse en este territorio en busca de nuevos lugares para traficar, originando diversos problemas a los españoles,<sup>25</sup> por lo que en 1541 Alonso López, alcalde mayor de la provincia de Tabasco, tuvo que reglamentar la ubicación de lugares apropiados para vender mercaderías. Otro ejemplo que podemos citar es el de los indígenas de la Mixteca, lo cuales se dedicaron al tráfico de mercancías en el mercado regional mixteco después de la Conquista y aun más allá de esta área.<sup>26</sup> Aunque quizás el caso más interesante y que aquí me gustaría destacar, por la cercanía a la zona de estudio así como por los alcances que tuvo a nivel del sur de México y el occidente de Guatemala, es el de los indios zapotecas del istmo de Tehuantepec, los cuales son sujetos activos del comercio no solo del cacao del Soconusco y de otros productos propios de la llanura aluvial,<sup>27</sup> sino también de diversos géneros provenientes de la provincia de Chiapas así como de las tierras altas de Guatemala desde la entrada misma de los españoles en el siglo XVI y más allá de esta época.<sup>28</sup>

A pesar de estos antecedentes, y de la entrada de otros indios al Soconusco para comerciar, los indios de esta jurisdicción tienen una actividad casi nula en lo que a este oficio se refiere, especialmente en lo concerniente al comercio directo de productor a consumidor, así como en el tráfico de efectos propios de su tierra a larga distancia. Esto es de llamar la aten-

<sup>25</sup> María de la Luz Pérez, “Comercio y comerciantes”, en *El Magnífico Señor Alonso López de Santa María de la Victoria, aperreador de indios (Tabasco 1541)*, México, UNAM, Plaza y Valdés, 2000, p. 103-104.

<sup>26</sup> María de los Ángeles Romero Frizzi, *Economía y vida de los españoles en la Mixteca Alta: 1519-1720*, México, INAH, 1990, p. 105-108.

<sup>27</sup> Para más información sobre la actuación de los zapotecas con respecto a comercio véanse los trabajos de Laura Machuca, “Relaciones económicas entre la provincia de Tehuantepec (Nueva España) y el reino de Guatemala en el siglo XVIII”, Tegucigalpa, Universidad Nacional Autónoma de Honduras, 2004.

<sup>28</sup> AGCA, A1, Legajo 166, exp. 10210, f. 196. El documento es de 1681 y en él se expresa la queja de los indios zapotecas de Tehuantepec en contra del gobernador del Soconusco por impedirles a los dichos indios que entren a traficar dentro de la provincia.

ción, ya que si son productores de uno de los más preciados bienes como lo es el cacao, es lógico pensar que buscaron tejer varias redes de intercambio para la almendra, traficándolas ellos mismos fuera de su territorio.

Sin embargo esta situación parece que no es así aun antes de la Conquista. Con base en diferentes investigaciones arqueológicas e históricas parece ser que los indios del Soconusco más bien establecieron desde sus posesiones zonas de mercado para comerciar la almendra, en las que los comerciantes extranjeros, fuesen o no representantes de los estados vecinos, entraban a la zona para llevarse la semilla, sin establecerse propiamente un puerto de intercambio.<sup>29</sup> Sin querer entrar en discusión sobre este concepto, lo que podemos apreciar es que los indios de la llanura no tuvieron la necesidad de salir con sus productos a otras zonas de Mesoamérica para intercambiar sus mercancías. De hecho, algunos grupos vecinos aprovecharon su acceso a la costa para establecer un ventajoso tráfico de la almendra con sus vecinos y competidores. Con base en lo que plantea Navarrete, los indígenas de este grupo aprovecharon su estratégica su posición en la Depresión Central para mantener una amplia red comercial la cual incluía la costa del golfo de México así como los asentamientos del istmo de Tehuantepec, entre otros sitios.<sup>30</sup> De esta forma se tienen noticias de que los zapotecas del Istmo intercambiaban con los chiapanecas textiles y recibían a cambio cacao.

Por su parte los chiapanecas enviaban los textiles zapotecas y otros productos de la región de los zoques hacia el Soconusco para obtener la almendra.<sup>31</sup> Si bien no tenemos información de que haya existido una dominación chiapaneca sobre la gente de la costa en la forma en la que los mexicas acostumbraban hacerlo, es curioso ver que no existen mayores referencias acerca de la presencia de indios de la costa viajando a otros lugares más allá de su territorio. Años más tarde, y con la incorporación de la llanura costera al sistema tributario mexicano, no cambió mucho la situación de los indios del Soconusco en cuanto al tema de su desplazamiento fuera de la provincia. En este sentido y a simple vista parece ser que la actuación de los habitantes de la llanura aluvial se especializó en sus mercados internos para comerciar ya fuera con gente externa o con sus propios habitantes, y en la producción de cacao, la mayor fuente de riqueza de la zona.

<sup>29</sup> La polémica sobre el Soconusco como puerto de intercambio al estilo de lo planteado por Ann Chapman es una discusión que Voorhies ha abordado desde el punto de vista arqueológico y etnohistórico. La conclusión a la que ha llegado es que no existe hasta ahora suficiente evidencia para sostener que la costa de Chiapas funcionó como puerto de intercambio, Bárbara Voorhies, *op. cit.*, p. 56-57.

<sup>30</sup> Carlos Navarrete, *The Chiapanec. History and culture*, Provo, 1966, p. 31.

<sup>31</sup> Hugh G. Ball y Donald Brockington, "Trade and travel in prehispanic Oaxaca", en *Mesoamerican communication routes and cultural contacts*, Thomas Lee y Carlos Navarrete eds., Provo, 1978, p. 113.

Ya con la entrada de los españoles a la planicie aluvial y con el posterior auge del cacao, la altísima demanda del producto hizo que los indios del Soconusco tuvieran que estar prácticamente esclavizados a sus milpas y a las de la población hispana, pues para este tiempo hubo cambios en el patrón de siembra cacaotera. En un principio los indios crecían los árboles sólo en sus propiedades, sin embargo, dada la exigencia que tenía el fruto, lo producido por los indios no era suficiente, por lo que los españoles también participaron en el cultivo de la semilla; provocando que los indios no sólo cuidaran sus plantas sino también los de la población hispana vecindada en las cercanías de la cabecera de la provincia.<sup>32</sup> Aunado a estos hechos, sin duda el dramático descenso de la población nativa de la costa, tanto por las epidemias como por las condiciones de sobreexplotación, hicieron que los indios del Soconusco, a fines del siglo XVI, fueran unos meros espectadores en lo que al tráfico de grandes volúmenes de la almendra se refiere y que al mismo tiempo se hayan perdido muchos de los mercados internos de la provincia.<sup>33</sup> De esta manera, su interacción en este campo se redujo drásticamente. A pesar de los contratiempos existieron entre los indios algunos de estos ámbitos comerciales. Un ejemplo que ilustra esta situación proviene del pueblo de Tizapa en 1644. En este documento se registra el viaje que los indios principales de este asentamiento hicieron a la Audiencia para solicitar que la Justicia prohibiera a los españoles y negros entrar a su pueblo, ya que unos y otros atemorizaban a los indios y no permitían que se comercie libremente entre los individuos de esta casta. Y es que como se asienta por escrito, este pueblo de indios no sólo era cabecera del partido sino que además “está de entrada y pasaje” del camino, por lo que el tránsito de españoles a esta localidad era aún mayor.<sup>34</sup>

Las quejas respecto a esta forma de actuar de los españoles, así como la falta de oportunidades para desarrollar un comercio de indios, o entre indios y españoles fue una constante en el Soconusco. Para la segunda mitad del XVII otro de los productos que va a causar gran codicia es la vainilla. Al igual que en caso anterior vemos que los indios de Tuzta acu-

<sup>32</sup> Jeanine Gasco, “El máximo tributo. El papel del Soconusco como tributario de los aztecas”, en *La economía del antiguo Soconusco, Chiapas*, México, UNAM, 1991, p. 345.

<sup>33</sup> Los trabajos arqueológicos de Gasco demuestran que entre los indios del Soconusco existe una diferenciación a nivel de objetos entre varias unidades habitacionales del pueblo de Ocelocalco. Si bien la autora solo presenta la lista de bienes encontrados, no explica en detalle la forma en la que llegaron a los indios dichos objetos. Dada la naturaleza de los objetos que menciona me parece que estos materiales debieron de ser adquiridos a través del comercio de repartimiento, Jeanine Gasco, *op. cit.*, y Jeanine Gasco, “Documentary and archaeological evidence differentiation in colonial Soconusco, New Spain”, *Text-Aided, Archaeology*, 1992.

<sup>34</sup> AGCA, A1, legajo 310, exp. 2136. En este mismo documento se asienta que aunque los indios busquen comerciar en la medida de lo posible los productos de sus tierras, se los impide no sólo la presencia de otras castas, sino también las autoridades del pueblo.

den a la Audiencia de Guatemala para denunciar que el alcalde de este pueblo obliga a los indios a venderle las vainillas a las autoridades, ya sea por repartimiento de dinero o de manera casi forzosa, quitándoles a los habitantes de este pueblo la posibilidad de hacerse de un dinero extra rematando ellos mismos las vainas.<sup>35</sup>

Ahora bien, regresando al tema del Camino Real del Soconusco y la interacción de los indios de esta gobernación con este eje de comunicación, vemos que a pesar de que muchos de los pueblos de indios estaban a la vera de esta vía, su interacción con ésta tampoco fue muy estrecha, veamos por qué. A la llegada de los españoles el transporte de mercancías estaba en manos de los *tamemes* o cargadores humanos que hacían viajes a corta y larga distancia a través de todo el territorio mesoamericano.

Años después de la Conquista este grupo siguió sirviendo a los europeos para el transporte de objetos, pues en casos como el de la ciudad de México, tanto en el periodo colonial igual que en el de México-Tenochtitlán, el asentamiento tenía importantes problemas de abasto de bienes primarios de consumo, o de mercaderías de otro tipo. En este sentido, Hassig plantea que la carencia de bienes fue un motor para el desarrollo del comercio y de la arriería en el centro de México, así como que dicha actividad se convirtió en una opción de trabajo que involucró no sólo a los españoles sino también a los indios que habían sido *tamemes* y que habían recorrido algunos de los circuitos de larga distancia.<sup>36</sup>

Siguiendo esta idea planteada por Hassig se ha visto que existen casos en los que la arriería se convirtió para la población india en una actividad remunerada de tiempo completo. Tal es el caso de los pueblos que estaban a la orilla de algunos de los más importantes caminos reales como el del norte,<sup>37</sup> el del Bajío,<sup>38</sup> o el de Veracruz.<sup>39</sup> Así pues, no es de extrañar que encontremos barrios e incluso pueblos enteros en los que sus habitantes se dedicasen exclusivamente al oficio de la arriería.<sup>40</sup> De esta forma, es posible encontrar en la documentación de archivo la denominación de “indio arriero”.<sup>41</sup> Sin embargo, en el caso que estamos tratando encontramos

<sup>35</sup> AGCA, A1, legajo 1563, exp. 10207.

<sup>36</sup> Ross Hassig, *Comercio, tributo y transportes. La economía política en el Valle de México en el siglo XVII*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990, p. 213.

<sup>37</sup> Rosalina Ríos, “Comercio indígena en Zacatecas a fines del siglo XVIII. Análisis de un documento (1792)”, en *Mercados indígenas...*

<sup>38</sup> Thomas Calvo, *Por los caminos de Nueva Galicia. Transportes y transportistas en el siglo XVII*, México, Universidad de Guadalajara, CEMCA, 1997.

<sup>39</sup> Sergio Florescano, *El camino México-Veracruz en la época colonial*, Xalapa, 1987.

<sup>40</sup> Un ejemplo de esto son los casos de los pueblos de Calpulhuac y Tianguistengo en la ruta que conectaba la ciudad de México con el Bajío.

<sup>41</sup> Por citar sólo dos casos, en el primero, en Santiago Tianguistengo, se encuentra la denominación de indio arriero, AGN, Ramo *Caminos y Calzadas*, v. 21, exp. 18, f. 339-345 (1805), y en el de Chiapa de Indios, AGI, *Escribanía*, 369 C, exp. 2.

algunas diferencias en cuanto al uso y trascendencia de los *tamemes* y el de la incorporación de los indios al oficio del transporte.

Desde el inicio de la penetración hispana en el territorio chiapaneco se usaron a los indios como una forma efectiva para mover gente y bienes de un lado a otro. En el caso de la Alcaldía Mayor de Chiapas, tanto frailes como encomenderos, visitadores y viajeros ocuparon con pocos escrúpulos el lomo indio para ascender las empinadas cuestas sobre las que corrían los caminos de esta jurisdicción. Los relatos de la experiencia de viajar cargados en hamacas o palanquines nos dan testimonio de la habilidad que tenían los indios para franquear las más agrestes cuestas, así como de la necesidad de estos últimos de alquilarse como cargadores humanos por una mínima cantidad de dinero.<sup>42</sup>

En lo expuesto por MacLeod se menciona que en los años siguientes a la dominación hispana los cargadores humanos fueron el principal medio para sacar el cacao desde el Soconusco y llevarlo hasta el centro de México; y que conforme fue avanzando el tiempo, los caminos se fueron adaptando para el uso de animales de carga. La ruta usual para conducir este producto, según señala este autor, era por la costa del Pacífico hacia Tehuantepec o través de la alcaldía mayor de Chiapas con el fin de evitar pagos de aduanas.<sup>43</sup>

Sin embargo, una cosa que no aclara MacLeod en su texto es la filiación de estos indios *tamemes* y hasta cuando se usaron para el transporte del cacao, ya que es posible que los indios de la costa no realizaran este viaje, sino más bien los indios mexicanos o de otros grupos que estaban en esta área, dado lo ya expuesto sobre la forma de comercio de los habitantes del Soconusco en el periodo prehispánico. De esta forma, parece ser que los indios de la llanura tampoco participaron en esta actividad, ya fuese llevando el grano en sus espaldas o como arrieros. Por lo tanto me parece que la mayor vinculación de los indios con el Camino Real es a partir del servicio que prestaban éstos a los transeúntes, pues así lo asientan las notas de los viajeros, de modo que retomando de nuevo el caso del juicio de residencia de Juan de Orozco, tenemos que él menciona que mandó construir aposentos para los viajeros en el Camino Real, especialmente en el área denominada El Despoblado. Si esto es verdad, la vida de estos aposentos debió de ser muy corta, ya que la casi total ausencia de indios en la parte noroeste de la gobernación del Soconusco era un pro-

<sup>42</sup> Los escritos de religiosos o viajeros que usaron este medio de transporte nos detallan desde la forma de la silla hasta las características físicas de sus cargadores. Un buen ejemplo de este tipo de relatos es el de John L. Stephens en su viaje hacia Palenque, John L. Stephens, *Incidents of travel in Central America, Chiapas and Yucatán*, New York, Dover Publications, 1969, p. 274-277.

<sup>43</sup> Murdo MacLeod, *Historia socio-económica de la América Central española*, Guatemala, 1978, p. 65-66.

blema para las necesidades de los viajeros, y si estos bienes generalmente venían de los indios, aquí hay una contradicción. De tal suerte que si volvemos a revisar los datos que anota Ciudad Real en su crónica, vemos que la única opción que tenían todos los viajeros que cruzaban esta parte del territorio costero era refugiarse en las estancias de ganado mayor que estaban asentadas en esta zona.

Por otro lado, en lo que toca a los pueblos de indios de la porción sureste de la gobernación, encontramos que éstos, aparte de producir cacao, debían de proporcionar el maíz y la comida de los viajeros que pasaban por el Camino Real, especialmente si se trataba de visitas de alguna autoridad civil o religiosa, a pesar de que existía la prohibición de ello. Volviendo al caso de la visita de Ponce a los pueblos de la parte sureste de la costa, puede verse que precisamente en el asentamiento del Soconusco los indios con “muchu devoción le dieron de comer huevos, pescado y frutas” a este transeúnte y su comitiva.<sup>44</sup>

Si bien todavía falta documentar mucho respecto a esta cuestión en particular, sí quiero señalar que en algunas ocasiones la posición de los pueblos de naturales ubicados en los caminos parecen ser más un dolor de cabeza para sus habitantes que una ventaja para acceder a los circuitos comerciales. Como ejemplo pongo el caso de los indios zoques de los pueblos de Ocozocuatla y Jiquipilas que forman parte del Camino Real de Chiapas. Las principales vejaciones que sufrían estos naturales era la falta de pago por los servicios de fletes que realizaban, así como por la comida que proporcionaban de manera forzosa a los trajinantes, entre otras desdichas.<sup>45</sup>

### *Consideraciones finales*

Como mencioné en la Introducción el trabajo que aquí se presenta no es una investigación terminada pero pretende señalar dos aspectos relevantes de la historia de la llanura costera de Chiapas. Por un lado, a través de la anotación de algunas referencias a lo ya escrito sobre el Camino Real del Soconusco, y por otro observar cuál fue el comportamiento de los indios de la gobernación del Soconusco en temas relacionados con el propio Camino y el comercio.

Con respecto al primer punto me parece que es esencial destacar la pregunta acerca del mantenimiento del Camino Real en el contexto del auge cacaotero del Soconusco. Si bien es probable que a las autoridades españolas les interesara saber más acerca del comercio ilícito que llevan

<sup>44</sup> Antonio de Ciudad Real, *op. cit.*, p. 185.

<sup>45</sup> AGCA, A3.12 (1), legajo 240, exp. 2975.



sus autoridades con los indios por la semilla, ya fuera por el comercio de repartimiento o por alguna otra forma coercitiva, que cuidar el camino en sí, me parece que para la segunda mitad del XVI y hasta finales de ese siglo a la Corona le interesaba conocer algunas peculiaridades del camino, especialmente las condiciones para el tránsito así como determinar cuál era la ruta principal para sacar el cacao del Soconusco.

Y esto lo digo porque al parecer en algún momento del *boom* cacaotero las autoridades españolas buscaron obtener una mayor ganancia no sólo retomando las tierras que tenían los encomenderos del Soconusco y haciéndolas realengas, sino poniendo una aduana o un lugar de peaje por el cacao que salía del Soconusco en Mapastepec o Tonalá, pues ellos mismos consideraban que era injusto que el tráfico de la almendra no pagara impuestos y que España tuviera que conformarse sólo con lo que le tributaban los indios.<sup>46</sup> De esta forma podemos entender que se le prestara atención a esta vía en particular en este periodo de bonanza económica para la costa de Chiapas.

Ahora bien, en cuanto al aspecto del comercio y de los servicios asociados al Camino Real del Soconusco, tenemos que fue natural que con la llegada de los españoles y la imposición del nuevo orden, las funciones que ejercían los comerciantes indígenas se hayan modificado dramáticamente, dando paso a un mercado diferente del de antaño. Asimismo no hay duda que la introducción de una enorme variedad de nuevos productos trastocaron aún más las antiguas formas de interacción comercial, pero a pesar de las consecuencias que trajo para el comercio indio la imposición de las estructuras económicas comerciales españolas, hubo algunos grupos de indios que lograron sobrevivir en este oficio y abrirse un espacio en actividades relacionadas con este oficio y en los de servicio.

Este espacio fue a través de la carga y transporte, disponiendo en algunos casos de una impresionante libertad de movimiento e incluso de crédito o dinero para ejercer con relativa libertad su trabajo. Si bien en este caso no estamos hablando de los grandes empresarios del transporte, como ocurre con las familias del occidente o el norte de México, si podemos ver que existen pequeños núcleos de indios dedicados a esta actividad. En muchos casos fue a través de la arriería, aprovechando su cercanía a los caminos reales, tal como lo propone Suárez, pues parece ser que existe una correlación estrecha entre el origen de los arrieros con las rutas seguidas, es decir, que normalmente los arrieros trabajaban rutas que se encontraban cerca de sus pueblos de nacimiento.<sup>47</sup>

<sup>46</sup> Murdo MacLeod, *op. cit.*, p. 65.

<sup>47</sup> Clara Elena Suárez, *Camino real y carrera larga. La arriería de la Nueva España durante el siglo XVIII*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1997, p. 157.

También trataron de introducir ellos mismos diversos géneros viajando hasta lugares tan lejanos como el centro de México o el altiplano guatemalteco en el caso de los indios zapotecas del Istmo. Al parecer todas estas ventajas y libertad de movimiento no estuvieron presentes en el caso de los indios del Soconusco. Quizás su situación como productores de cacao los obligó a permanecer en sus sementeras, a tener poco contacto con el exterior a pesar de estar a la orilla del Camino Real del Soconusco, y a no manejar ellos mismo el mercado de su semilla. Otra variable que hay que considerar dentro de este espectro de causas es la brutal baja poblacional que sufrió la costa de Chiapas entre 1540 y 1580.

Espero que en un futuro se puedan incorporar nuevos datos e información con respecto a lo que ocurrió en el Camino Real del Soconusco, así como a la interacción de los indios a este derrotero y a la historia social y económica de la llanura costera de Chiapas. Asimismo espero que en un futuro podamos hacer análisis detallados de comparación a las situaciones expuestas y a tratar de entender y explicar cómo fue que una de las áreas más ricas y prósperas de Mesoamérica dejó al final de la época colonial una área casi despoblada y miserable.

#### SIGLAS Y REFERENCIAS

AGCA Archivo General de Centro América, Guatemala

AGI Archivo General de Indias, Sevilla

AGN Archivo General de la Nación, México

BALL, Hugh G. y Donald L. BROCKINGTON, "Trade and travel in prehispanic Oaxaca", en *Mesoamerican communication routes and cultural contacts*, Thomas Lee y Carlos Navarrete editores, Provo, Brigham Young University, 1978, p. 107-114 (Serie Papers of the New World Archeological Foundation).

CALVO, Thomas, *Por los caminos de Nueva Galicia. Transportes y transportistas en el siglo XVII*, México, 1997, Universidad de Guadalajara, CEMCA, 190 p., mapas (Serie Colección de documentos para la historia de Jalisco, 5).

CIUDAD REAL, Antonio de, *Tratado docto y curioso de las grandezas de la Nueva España*, 3ª ed., edición, estudio, apéndices, glosarios, mapas e índices por Josefina García Quintana y Víctor M. Castillo Farreras, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1993, 2 v. (Serie Historiadores y Cronistas de Indias, 6).

CLARK, John, "The early rank societies in the Soconusco, Chiapas, México", tesis de doctorado, Ann Arbor, Universidad de Michigan, 1994,

- DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, 2 v., prólogo de Claudia Paroli, México, Editorial Promexa, 1979 (Colección Clásicos de la Literatura Mexicana).
- FLORESCANO MAYET, Sergio, *El camino México-Veracruz en la época colonial*, Xalapa, 1987, Centro de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, 120 p. (Colección Historias Veracruzanas, 3).
- GASCO, Jeanine y Barbara VOORHIES, “El máximo tributo. El papel del Soconusco como tributario de los aztecas”, en *La economía del antiguo Soconusco, Chiapas*, Barbara Voorhies editora, traducción y edición en español de Raúl del Moral, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma de Chiapas, 1991, 378 p., p. 61-113.
- GASCO, Jeanine, “Documentary and archaeological evidence differentiation in colonial Soconusco, New Spain”, *Text-Aided, Archaeology*, Barbara J. Little editora, Boca Ratón, CRC Press, p. 83-94, 1992.
- GERHARD, Peter, *La frontera sureste de la Nueva España*, traducción de Stella Mastrangelo, México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1991, 166 p. (Serie Espacio y Tiempo 2).
- HASSIG, Ross, *Comercio, tributo y transportes. La economía política en el Valle de México en el siglo XVI*, traducción de Juan José Utrilla, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990, 290 p. (Serie Alianza Historia).
- LEE, Thomas, “The historical routes of Tabasco and northern Chiapas and their relationship to early cultural developments in central Chiapas”, en *Mesoamerican communication routes and cultural contact*, Thomas Lee y Carlos Navarrete editores, Provo, Brigham Young University, 1978, p. 49-66 (Serie Papers of the New World Archeological Foundation).
- , “Veredas, caminos reales y vías fluviales: rutas antiguas de comunicación en Chiapas”, en *Rutas de intercambio en Mesoamérica. III Coloquio Pedro Bosch Gimpera*, Evelyn Rattray editora, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, 1998, p. 239-258.
- LOWE, Gareth W., “Los mixe-zoques como vecinos rivales de los mayas en las tierras bajas primitivas”, en *Los orígenes de la civilización maya*, Richard E. W. Adams compilador, traducción de Stella Mastrangelo, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, 502 p., p. 219-274 (Serie Antropología).
- MACHUCA GALLEGOS, Laura, “Relaciones económicas entre la provincia de Tehuantepec (Nueva España) y el reino de Guatemala en el siglo XVIII”, ponencia presentada en el VII Congreso Centroamericano de Historia, Tegucigalpa, Universidad Nacional Autónoma de Honduras, 2004, 19 a 23 de julio de 2004. ([http://www.ts.ucr.ac.cr/~historia/hca/cong/mesas/cong7/docs/I\\_17.doc](http://www.ts.ucr.ac.cr/~historia/hca/cong/mesas/cong7/docs/I_17.doc)).

- , “Micro-analyse d’ une region indienne. Tehuantepec a l’epoque coloniale”, tesis de doctorado, Toulouse, Université de Toulouse Le Mirail.
- MACLEOD, Murdo, *Historia socio-económica de la América Central española*, traducción Irene Piedra Santa, Guatemala, Talleres Piedra Santa, 1980, 522 p.
- MIER Y TERÁN, Manuel, “Descripción geográfica de la provincia de Chiapas”, *Ateneo*, Tuxtla Gutiérrez, Instituto Chiapaneco de Cultura, 1992, n. 3, enero a marzo de 1952, p. 139-164.
- MORENO TOSCANO, Alejandra, “Economía regional y urbanización: ciudades y regiones en Nueva España”, en *Mercado interno en México. Siglos XVIII y XIX*, Jorge Silva Riquer y Jesús López Martínez editores, México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, 226 p., p. 64-94 (Serie Lecturas de Historia Económica Mexicana).
- NAVARRETE, Carlos, *The Chiapanec. History and culture*, Provo, 1966, Papers New World Archaeological Foundation, 111 p. (Serie New World Archaeological Foundation. Publication, 16)
- , “El sistema prehispánico de comunicaciones entre Chiapas y Tabasco (informe preliminar)”, *Anales de Antropología*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1973, v. X, p. 33-92.
- ORTIZ DÍAZ, Edith, “122 zurrones de cacao a Oaxaca... Un acercamiento al comercio cacaotero entre la gobernación del Soconusco y el sur de la Nueva España en la época colonial”, *Anuario del CESMECA*, San Cristóbal de las Casas, en prensa, CESMECA, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.
- PÉREZ, María de la Luz, “Comercio y comerciantes”, en *El Magnífico Señor Alonso López de Santa María de la Victoria, aperreador de indios (Tabasco 1541)*, Mario Ruz, coordinador, México, Instituto de Investigaciones Filológicas, Centro de Estudios Mayas, Universidad Nacional Autónoma de México, Plaza y Valdés, 2000, 274 p., 1 mapa plegado, p. 93-110.
- RÍOS ZÚÑIGA, Rosalina, “Comercio indígena en Zacatecas a fines del siglo XVIII. Análisis de un documento (1792)”, en *Mercados indígenas en México, Chile y Argentina. Siglos XVIII y XIX*, Jorge Silva Riquer y Antonio Escobar Ohmstede editores, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2000, 211 p., p. 116-147 (Serie Historia Económica).
- ROMERO FRIZZI, María de los Ángeles, *Economía y vida de los españoles en la Mixteca Alta: 1519-1720*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Gobierno del Estado de Oaxaca, 1990, 636 p. (Serie Regiones de México).
- STEPHENS, John L., *Incidents of travel in Central America, Chiapas and Yucatán*, 2 v., New York, Dover Publications Inc., 1969.

- SUÁREZ ARGÜELLO, Clara, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1997.
- VALLE PAVÓN, Guillermina del, “El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795”, en *Los negocios y las ganancias de la Colonia al México moderno*, Leonor Ludlow y Jorge Silva Riquer compiladores, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 1993, 506 p., p. 176-191.
- VIQUEIRA, Juan Pedro, “Chiapas y sus regiones”, en *Chiapas. Los rumbos de otra historia*, Jua Pedro Viqueira y Mario Ruz editores, México, Instituto de Investigaciones Folológicas, Centro de Estudios Mayas, CIESAS, CEMCA, Universidad de Guadalajara, 1995, 508 p., p. 19-40.
- , *Encrucijadas chiapanecas: economía, religión e identidades*, México, 2002, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, Editorial Tusquets, 527 p.
- VOORHIES, Barbara, “¿Hacia donde se dirigen los mercaderes del rey?. Reevaluación del Xoconochco del siglo XV, como puerto de intercambio”, en *La economía del antiguo Soconusco, Chiapas*, Barbara Voorhies editora, traducción y edición en español de Raúl del Moral. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma de Chiapas, 1991, 378 p., p. 31-60.
- XIMÉNEZ, fray Francisco, *Historia de la provincia de San Vicente de Chiapa y Guatemala de la orden de predicadores*, 5 v., Tuxtla Gutiérrez, Gobierno del Estado de Chiapas, Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas, 1999.