

# Mesones y caminos novohispanos

María Teresa Sánchez Valdés\*

## Resumen

Este trabajo monográfico propone líneas y problemas para una investigación en curso, más que sus resultados. En él se rastrea la continuidad del sistema vial novohispano hasta su predecesor en el sistema vial prehispánico.

## Abstract

*This monographical work proposes the lines and challenges of an ongoing inquiry, more than its results. In it, the continuity of the colonial road system is traced-back to its predecesor in the prehispanic road system.*

Los senderos, los caminos y las rutas son una expresión de la forma en que los grupos humanos organizan el espacio social a partir del espacio geográfico: forman parte de la producción basada en el diseño y la planeación cultural y son auténticos vehículos para el intercambio. Por esas vías se trasladaban las personas, que a su vez eran portadoras de objetos y tradiciones, de bienes y de ideas, ejes articuladores de procesos históricos. Sin duda esas rutas tuvieron un papel activo en la vida cotidiana, al conectar distintos lugares cuya relevancia estaba determinada por el nivel de desarrollo social en distintas regiones y épocas. Por eso la complejidad de las instituciones culturales, económicas, políticas y religiosas llevó a que estas vías de intercambio terrestre se formalizaran mediante la transformación del entorno natural (Witold, 1976: 460, 530).

Las veredas y senderos se conformaron gracias al recorrido que seguían una y otra vez los individuos, mientras que los caminos, calzadas y avenidas son obras de ingeniería, con orientaciones por lo general relacionadas con los sistemas calendáricos establecidos a partir de observaciones astronómicas, reflejo de la ideología de los pueblos prehispánicos.

Entro así en materia, con la aclaración de que el texto se divide en cuatro partes: una sobre los caminos prehispánicos, otra sobre los caminos virreinales, un tema más sobre los instrumentos utilizados por los tamemes y, por último, el establecimiento de la red de caminos.

## Los caminos prehispánicos

Las rutas prehispánicas hicieron posible la comunicación de un sitio a otro. Los caminos, desde los improvisados, apenas marcados en el terreno, hasta los construidos formalmente, constituyeron una parte del paisaje que armonizaba con el entorno natural y permitía el tránsito de personas, la obtención de objetos de uso cotidiano o suntuario, así como el intercambio de ideas y productos.

Los caminos son como cualquier otro elemento de la vida social de los seres humanos: por medio del ensayo y el error durante varias generaciones se fueron estableciendo los mejores

\* Dirección de Etnohistoria, Coordinación Nacional de Antropología, INAH.

lugares para el tránsito. De esta forma la continuidad y supervivencia de un camino depende del interés en mantener abierta la comunicación, así como de que existan las condiciones de eficacia, mantenimiento, seguridad y abastecimiento.

Las evidencias de que las sociedades del pasado mantuvieron relaciones de intercambio suelen ser claras para el arqueólogo, gracias a las técnicas que permiten identificar objetos foráneos en una localidad o región específica o determinadas materias primas, las cuales se emplearon para elaborar toda clase de objetos; por ejemplo, vasijas de cerámica, instrumentos de obsidiana y ornamentos de concha y piedra de turquesa, entre otros materiales. No obstante, la ubicación de los caminos por los que se transportaron esos bienes a menudo representa un desafío para la investigación, si se considera que en muchas zonas de México las huellas de esas antiguas sendas han quedado cubiertas por asentamientos de los periodos coloniales y los tiempos modernos.

En el caso de Mesoamérica, el estudio de los caminos no sólo debe apoyarse en el dato arqueológico para las épocas tempranas, sino también en la etnohistoria para épocas posteriores. Estas disciplinas antropológicas permiten establecer cuáles eran los caminos y las rutas de intercambio entre las diversas regiones mediante la presencia de materiales arqueológicos y documentales como los mapas y los planos, los cuales estuvieron destinados a satisfacer necesidades específicas, como reclamos por invasiones de tierras, limitación de propiedades, usufructo de aguas, títulos fundamentales de los pueblos y ciudades, reconocimiento de provincias o fijación de jurisdicciones civiles o religiosas (Mendoza, 2000: 36).

Así pues, no es de extrañar que la mayoría de las piezas cartográficas fechadas en el siglo *xvi* hayan sido elaboradas por autores desconocidos, que por lo general formaban parte de la comunidad sometida a un litigio de tierras y que con mucha frecuencia dejaban en su trazo una constancia invaluable de su ascendencia indígena. Las rúbricas que aparecían en esos documentos pertenecían a corregidores, alcaldes mayores o escribanos que avalaban su contenido, entre cuyos ejemplos están los incontables mapas resguardados en el AGN.

Entre los mapas y planos donde se plasman parajes o poblados se encuentran ejemplos de extrema simplicidad, realizados al carbón o a la tinta, en contraste con otros trabajos al temple o a la acuarela y muy ela-

borados, donde se denota un gusto por el detalle y el paisaje. Estas obras se realizaban en papel europeo y tenían la función de acompañar expedientes en los que se hacía alusión a las dimensiones o distancias de los terrenos, caminos, parajes, ríos, provincias, pueblos y ciudades. Por otra parte, la toponimia se expresaba con glifos y más tarde mediante la escritura alfabética.

En el México antiguo había dos tipos básicos de caminos: los primeros eran hechos *ex profeso* para unir un sitio con otro, como los *sachbes* de color blanco que unían villas y ciudades del área maya, o como el sistema de caminos de Xochicalco, que parte en forma radial desde el centro de ese sitio hacia distintos puntos del valle de Morelos, para permitir el acceso de gente y objetos.

El segundo tipo de caminos es el de aquellos que conectaban distintas regiones y servían para viajes a larga distancia, los cuales partían desde los principales asentamientos de Mesoamérica.

Las transacciones más tempranas de intercambio que se tienen registradas en Mesoamérica comenzaron alrededor del año 2000 a.C. Un área del México antiguo donde se encuentra este tipo de evidencias tempranas es la costa sureste de Chiapas, una de las principales zonas de producción de cacao en Mesoamérica en el periodo prehispánico. Existía una ruta abierta desde el Preclásico que se utilizó para comunicar las costas sudamericanas con el occidente de México. Como fruto de esta relación se introdujo la metalurgia en Mesoamérica alrededor de los siglos *ix* y *x*, y los purépechas de Michoacán transmitieron este conocimiento a otras zonas de esta área cultural (Ortiz, 2010: 246).

Con base en algunos estudios se ha logrado precisar que la obsidiana provenía de las tierras altas de Guatemala. De acuerdo con varios especialistas, hay tres rutas probables para llegar desde el sureste de la costa del Pacífico hasta el altiplano guatemalteco: una que corría por el norte de Izapa hasta las tierras altas de Guatemala, siguiendo el río Coatán y sus afluentes; otra a través del paso de Motozintla, localizado 80 kilómetros al noroeste de Mazatán, en los afluentes del río Huixtla, y otra más a través del paso que va por Chicomuselo. Es necesario señalar que estos trayectos se proponen mediante el uso tanto de las evidencias arqueológicas como de la documentación escrita y los datos etnográficos (*idem*).

En el México prehispánico, y en general en toda Mesoamérica, no existía animal alguno capaz de emplearse para la carga de transporte de mercancías, de

modo que se tuvo que recurrir a gente especializada: los llamados “tamemes”, palabra que proviene del náhuatl *tlamama*, que significa “cargar”. Los tamemes llevaban a sus espaldas cargas que podían ser desde personas y tributos hasta artículos para comercio, entre otros. Se describe al tameme como “cargador entrenado desde la infancia, procedente de la clase de los macehuales, dedicado al transporte de mercancías”, el cual podía recorrer a diario alrededor de 25 kilómetros y transportar un poco más de 20 kilogramos, según el tipo de terreno y el clima.

Por otro lado, se debe señalar que los mercaderes mesoamericanos parecen haber formado grandes familias, pues al mero parentesco sanguíneo se agregaban lazos de amistad que traían consigo obligaciones de hospitalidad y ayuda mutua. Las redes que se formaban con el entreveramiento de las rutas de intercambio no sólo unían caminos, sino también a estas grandes familias. El éxito de las caravanas dependía del funcionamiento de esa estrecha relación: las casas de mercaderes servían de hospedaje para todos los miembros del grupo, cuando menos en los puntos terminales de las rutas, y los arreglos para la adquisición y distribución de mercancías se hacían a partir de los mercaderes residentes en cada lugar.

El más conocido de los grupos de mercaderes del Posclásico tardío es el de los *pochtecah*, cuya sede de operaciones era el camino Tenochtitlán-Tlatelolco y las terminales de mayor importancia, como Tochtepec y el Soconusco. Sahagún señala que cuando un mercader de México llegaba a Tochtepec era bien recibido por otro mercader y viceversa, además de que consideraban como propias sus casas, pues “todos los mercaderes tenían sus posadas o casas”.

A los mercaderes se les conocía desde lejos. Sahagún dice que todos llevaban un báculo. Además de éste, importante para cuestiones rituales, utilizaban un aventador de moscas, muy parecido al abanico chino. Báculo y abanico nos permiten reconocer en los códices a los comerciantes y a su dios tutelar, del mismo modo que el pesado bulto que sostienen con el mecapal y apoyan en la espalda.

Sahagún también señala que, si la caravana tenía pocos días de travesía, todos sus miembros estarían rapados, pues en el momento de salir de su casa, antes de enjabonarse por última vez, se trasquilaban la cabeza. Una de las penalidades del viaje consistía precisamente en que “se abstendrían de lavarse y bañarse, salvo el pescuezo”.

Por el *Códice Florentino* se sabe que, entre los mercaderes prehispánicos, se asignaba a los más experimentados la tarea de ir reuniendo en grupos a los otros, ordenándolos y vigilando continuamente que permanecieran agrupados. Estas largas columnas de mercaderes no tenían frente a sí un panorama fácil: aun si utilizaban los mejores caminos, debían padecer muchas penalidades.

### Comunicación acuática

En Mesoamérica, la aplicación de los conocimientos y la tecnología desarrollada, en conjunto con una rígida política de control de administración de recursos, permitió a los mexicas y otras culturas desarrollar complejos sistemas para el manejo de corrientes de agua dulce, así como escurrimientos y manantiales para el uso doméstico y el riego agrícola. La población podía proveerse de lo que necesitaba y no producía, comerciando por vía terrestre o acuática. El acceso a Tenochtitlán y otros pueblos ribereños era posible gracias a una compleja red de canales, acequias y calzadas que constituían un sistema de comunicación, contención y manejo de las aguas de los lagos (Palerm, 1973: 6).

En el siglo *xvi* había una comunicación del transporte entre el norte y el centro de la cuenca de México. Esto se corrobora en un documento encontrado en el ramo de Mercedes del Archivo General de la Nación (AGN), fechado en 1542, que se refiere a una ordenanza Mendocina donde se determinaba la apertura de ciertas acequias que provenían de Citlaltepeque, Zumpango, Xaltocan, Ecatepec, Texcoco y la Laguna de México. El tránsito se relacionaba con el intercambio de productos y pueblos que tributaban entre el norte y el centro de la cuenca de México.

### Las canoas

La única ruta en que los naturales mantenían cierto control era la de canoas, a través de Chalco y Xochimilco, que penetraba hasta el centro de la ciudad por la acequia real y terminaba cerca de la plaza principal. Este canal fue el único que permaneció abierto durante los tiempos coloniales, pues el nivel de agua permaneció lo suficientemente alto como para resistir el tráfico constante (AGN, Desagüe: vol. 2, exp. 65). La ruta de canoas anteriores a la conquista, que había conectado los lagos de Zumpango y Xaltocan con la ciudad, estaba bloqueada en forma permanente e intransitable

hacia 1550, aunque se hicieron esfuerzos para reabrir-la. Las aguas del lago de Texcoco permanecieron navegables, salvo en años en extremo secos.

La mayor parte del tránsito de canoas se concentraba en la ruta sur del canal, que se mantenía abierta mediante fuentes en la estación seca y recibía agua de corrientes y arroyuelos en la estación húmeda. De ahí que pueblos como Xochimilco, Chalco e Ixtapalapa siguieran siendo centros comerciales, mientras que los pueblos del norte del valle de México se dedicaban a otras actividades (*ibidem*: vol. 1, exp. 11).

Las canoas más grandes del periodo colonial eran embarcaciones de 15 metros de largo o más, con capacidad para varias toneladas. La longitud mínima era de unos cuatro metros. Eran de madera, cortada de un solo tronco, con remo cuadrado y poco fondo. Un carpintero indígena de Xochimilco con la habilidad requerida podía hacer una canoa en una semana.

A la llegada de los españoles a la cuenca de México, el equilibrio que la comunidad había logrado para convivir en estrecha relación con el agua se rompió. La situación fue otra: una cultura, un modo de vida y una relación con la naturaleza diferentes se vieron trastocadas por el descuido de las autoridades españolas frente a la estructura técnica y administrativa de obras hidráulicas, lo cual dio como resultado que los lagos dejaran de concebirse como un recurso del que se podía vivir y aprovechar y el agua, para convertirse en un elemento que se debía combatir a fin de mantener a la ciudad libre de inundaciones (Sánchez, 2006: 203).

### Los caminos virreinales

Con la conquista española llegaron las primeras especies domésticas de carga, pero ante la carencia de caminos, se siguió recurriendo a los tamemes, considerados de categoría inferior a la de los simples soldados de su milicia. Existían tamemes que, ubicados en la parte exterior de los mercados o tianguis, prestaban servicios para transportar las compras que allí se hacían. Sin embargo, los tamemes más importantes eran los que prestaban servicio en las expediciones de los mercaderes.

Antes de salir de cada expedición, se calculaba con cuidado el número de tamemes que incluía, con base en su duración y el número de bajas posible en el transcurso. Cargaban toda la mercancía que el mercader se disponía a vender en el viaje, que con frecuencia tenía una duración de años. Cuando la expedición

llegaba a un lugar de descanso, se les concedían atenciones especiales para pasar la noche, de modo que se recuperaran de lo extenuante de sus esfuerzos, con lo que se reconocía el valor de su labor. Cuando regresaban a la base, los tamemes de expedición se dedicaban a descansar, sin trabajar en los tianguis ni mezclarse con otros tamemes.

### Usos e instrumentos

Los tamemes utilizaban en su trabajo el mecapal, una banda frontal ancha y gruesa de cuero que lleva un mecate de ixtle en cada extremo para sostener la carga a las espaldas. En algunos mecapales se usaban estructuras de textiles y de madera (Foster, 1985: 185-186).

Hoy en día, en el español de México la palabra “tameme” suele tener la connotación despectiva de “subordinado”, proveniente de la discriminación contra el indígena que se consolidó durante la colonia.

El de los arrieros fue el sistema más importante de transporte durante el periodo colonial, de manera que la mayoría de las mercancías se trasladaban en recuas, a lomo de mula, aunque también en la espalda de los cargadores indígenas, en tanto que el tránsito de personas se hacía en carros, carretas o a caballo.

Las rutas más importantes atravesaban diversas ciudades y centros de consumo. La ciudad de México era el punto principal de donde partía el llamado “camino de la plata” o “camino de tierra adentro” que comunicaba a la capital con las lejanas provincias del norte de Nueva España, pasando por los pueblos de indios, los reales de minas, las misiones, las fortificaciones, los puertos marítimos, los ranchos y las haciendas. También se trazaron caminos desde Veracruz, a donde llegaban mercaderías europeas, y desde Acapulco, puerto de arribo del Galeón de Manila, con sus cargamentos de finos productos asiáticos. Otras regiones también contaban con vías que llevaban a la capital, como las rutas de Texas, a lo largo del Pacífico, y la de Guatemala, que pasaba por Oaxaca.

En el periodo virreinal los centros poblacionales de los colonos y los naturales en Nueva España se comunicaban mediante el camino real y sus ramales. Muchas de estas vías ancestrales siguen en uso en distintas entidades, transformadas ahora en carreteras y autopistas, además de muchas otras en zonas rurales. La búsqueda de esos caminos es importante para los estudios etnohistóricos y su protección como parte de nuestro patrimonio cultural.

## El establecimiento de la red de caminos

La construcción y conservación de la red de caminos de los territorios de la monarquía hispánica era una obligación del Estado para con sus súbditos. Sin embargo, la corona no pudo atender esta obligación. Así encontramos una disposición de Felipe II, promulgada en Madrid el 16 de agosto de 1563, en la que ordenaba que la “factura y reparación de puentes y caminos corriese a cargo de aquellos que recibieren el beneficio” (De Encinas, 1956: 9).

Nueva España contó con una red de caminos limitada, cuya conformación conoció básicamente dos etapas: la que tuvo lugar en el segundo tercio del siglo *xvi* y la que transcurrió en el último cuarto del *xvii*. La red de caminos propiamente dicha tuvo ciertas limitaciones, debido a la orografía. Sus objetivos eran favorecer la expansión y consolidación del proceso de colonización de los territorios situados al norte de Nueva España, procurar el tráfico de bienes y productos hacia las ciudades y poblados mineros y, sobre todo, controlar y dirigir hacia el mercado externo el excedente económico que generaba la minería, vía la ciudad de México y los puertos de Veracruz y Acapulco.

La primera evidencia documental de la construcción de la ruta que enlazaba la capital del virreinato con el puerto de Veracruz data de 1530, cuando el cabildo de México anunció la construcción de una nueva ruta entre Nueva España y Veracruz para permitir el tránsito de carruajes y carretas (*Actas...*, 1889-1916: vol. II, 66).

Al tiempo que se conformaba la red de caminos, se fueron estableciendo ventas o posadas para brindar un lugar de resguardo y alojamiento a los viajeros. Las ventas y los mesones desempeñaron un papel muy importante en el tráfico mercantil y en el establecimiento de pequeñas poblaciones. Antes de seguir, conviene hacer una diferenciación de los siguientes términos:

Venta: se localizaba a lo largo de los caminos y su ubicación obedecía la necesidad de concentrar y organizar el aprovisionamiento de viajeros: alojamiento y expendio de bastimentos.

Posada: lugar exclusivo para dormir en pueblos y ciudades.

Mesón: contaba con lugar para caballos y mercancías, era más amplio que la posada y se localizaban en pueblos y ciudades.

Hospedería: estancias administradas por órdenes religiosas donde se daba alojamiento a los viajeros.

La primera evidencia documental del establecimiento de ventas es de 1525, con la fundación de la de Aguilar, cerca del pueblo de Chapultepec. Tres ventas se mencionan en las relaciones geográficas de 1526: las de Texcoco, Calpulalpan y Tlaxcala (Acuña, 1986: 67).

El mesón en Perote, uno de los más famosos y perdurables, se estableció en 1527, en un rincón de la alta meseta y azotado por el viento, a la entrada del paso de Jalapa (*Actas...*, 1889-1916: 65).

Gracias a las crónicas de viajeros es posible hacer la reconstrucción de la ruta a Veracruz: partía de la ciudad de México y pasaba por Ecatepec, Teotihuacán, Otumba, Apan, Tecuac, Cáceres, Perote, Las Vigas, Jalapa, Antigua, hasta llegar a Veracruz.

Esa ruta fue distinta a la de la época prehispánica, ya que ésta pasaba por Orizaba. También se encuentran informes de viajeros, en especial de Robert Thompson, John Chilton y Henry Hawkes, mercaderes y comerciantes ingleses que habían residido en España y que en llegaron a Nueva España. Ellos constataron la ruta de Veracruz a la ciudad de México sin pasar por Orizaba (*ibidem*: 85).

Otro comerciante fundamental en la construcción de caminos en el siglo *xvi* fue Sebastián de Aparicio, que llegó a Nueva España en 1525, a la edad de 17 años, y se estableció en Puebla, donde primero se dedicó a la agricultura y más tarde al transporte de hortalizas. Al darse cuenta de que sus carretas no cabían por los senderos, se dio a la tarea de ampliarlos: así lo hizo con el de la ciudad de México a Puebla, el de Jalapa a Veracruz y el de Querétaro a Zacatecas. Al quedar viudo por segunda vez, a los 70 años, De Aparicio ingresó a un convento de la orden de los franciscanos. Como era diestro en el comercio, además conocedor de los caminos, lo comisionaron para recoger donativos a lo largo y ancho del territorio novohispano (*Enciclopedia*, 1993: t. I, 472). En la actualidad su cuerpo permanece incorrupto a la entrada de una iglesia en Puebla, además de que ha sido nombrado beato en proceso de canonización. También se le reconoce como el padre de la edificación de los caminos.

Las rutas comerciales más importantes dentro del valle de México eran las mismas de épocas anteriores a la conquista. Con el tiempo la red de caminos se amplió y se modificó de acuerdo con los intereses comerciales españoles. Finalmente, nueve grandes rutas, cada una con propósito e importancia particular, comunicaban al valle con las regiones remotas de Nueva España.

El medio más común de transporte para el traslado de artículos fue la recua de mulas, debido a que estos animales eran capaces de transitar por casi cualquier terreno. Este transporte ocupó una gran cantidad de individuos y animales de carga, y promovió el desarrollo de la arriería. Hacia 1803, Humboldt estimó en 70 000 las mulas empleadas cada año tan sólo en los caminos que unían Veracruz y México. Otros medios de transporte utilizados en Nueva España fueron las carretas y los carruajes. A pesar de haber sido introducidas hacia 1530, varios factores limitaron su uso: la difícil topografía, la inseguridad y la necesidad de contar con pastura y agua para los animales (Mussachio, 1988: 18).

Los carruajes se usaban para el transporte local o interregional, y los viajes de pasajeros se podían hacer en diligencias, aunque su costo era elevado. Ya hemos visto que esta ruta desde el puerto de Veracruz hasta la ciudad de México era muy concurrida. Otros que la utilizaban eran los nuevos virreyes que llegaban a tomar posesión del cargo: "Era un viaje muy cansado, tres meses en barco de España a Veracruz, un mes bamboleándose en carruaje, bien merecen unos días de descanso antes de entrar a la Nueva España el virrey y su familia", se señala en una crónica de la época (Rubio Mañé, 1976: 70).

En los documentos encontramos que antes de entrar a la ciudad de México, el nuevo virrey tomaba un descanso y allí se le entregaba el "bastón de mando". Este acontecimiento se realizó por primera vez en la ciudad de Cholula. Más tarde las fuentes refieren el pueblo de Acolman (1580). Fue en 1653 cuando San Cristóbal Ecatepec comenzó a registrarse como lugar de descanso, donde se efectuaba la ceremonia de la entrega del "bastón de mando" en el convento de la Orden de San Francisco, donde el virrey y su comitiva pasaban la noche anterior a la entrada de la ciudad de México (*idem*).

Con el paso del tiempo aparecieron los salteadores, situación que obligó a los diferentes virreyes a poner un remedio. Para 1780 los documentos señalan que el Real Tribunal del Consulado, conformado por mercaderes y comerciantes, mandó construir un edificio en Ecatepec, el cual tuvo la misma función de albergar a las autoridades virreinales antes de que entraran a la ciudad de México (*ibidem*: 76).

La exploración de nuevos territorios y descubrimiento de yacimientos de plata en diversas regiones localizadas en el norte de Nueva España alentaron la construcción de una de las arterias principales de Tierra Adentro. Por esta vía circulaba la plata hacia los centros de acuñación

y exportación, así como la gran cantidad de recursos humanos y materiales que demandaba los centros de producción. El Camino Real de Tierra Adentro fue una de las vías de comunicación entre la ciudad de México y las provincias del centro y norte del virreinato, que primero llegó hasta Zacatecas y San Luis Potosí, y más tarde se prolongó hasta Nuevo México.

Según revelan los estudios sobre las rutas de la plata durante la segunda mitad del siglo *xvi* de Zacatecas a la ciudad de México y sobre las construcciones en los caminos, hubo "presidios" erigidos por orden de los virreyes don Luis de Velasco y Martín Enríquez de Almanza, de carácter defensivo y con características muy especiales. Era la respuesta de los españoles a los ataques sorpresivos de los chichimecas.

El rasgo común característico de las construcciones edificadas sobre los caminos de la plata era su sentido defensivo. Aurelio de los Reyes los clasifica en cinco tipos: puestos, presidios, casas-fuertes, ventas y garitones. En un mismo sitio se pueden localizar puestos, garitones y casas-fuertes, ya que formaban parte integral de la infraestructura del sistema defensivo.

Respecto a las ventas en los caminos de la plata, quedaron dos construcciones, una más grande que la otra. La que se encuentra en el camino que unía a Dolores Hidalgo con San Luis de la Paz contaba con espacio para alojar a las caravanas de carretas y arrieros, así como a los hombres que las conducían y custodiaban.

La segunda construcción corresponde a una rancharía entre Ojuelos y Pinos, de seguro para alojar y ofrecer bastimento a los viajeros. Unos años después de abiertas las rutas de Zacatecas, algunas de estas ventas llegaron a ser centros de defensa contra los ataques de los indios, al complementar las casas-fuertes de los ranchos ganaderos.

Cabe señalar que las instalaciones para atender las necesidades de un gran número de animales se hacían, en ocasiones, en las haciendas ganaderas y también satisfacían a los pasajeros en tránsito, a los transportistas de plata y azogue, a los mercaderes de utensilios necesarios para la explotación de las minas, a los funcionarios, a los aventureros, a los buscadores de trabajo, a los tamemes y a los arrieros, entre otros.

Además de las arterias principales, fue necesario construir y aprovechar caminos secundarios o ramales que alimentaran el camino real. La finalidad de su traza era articular los mercados con las zonas productoras de insumos productivos y de consumo social, situados sobre todo en el centro y el occidente del virreinato.

## Conclusiones

Las rutas de comercio y de intercambio prehispánico fueron seguidas por los conquistadores españoles durante sus exploraciones y en el proceso de colonización. Durante el periodo virreinal los centros poblacionales de los colonos y de los naturales en Nueva España se comunicaron mediante el Camino Real de Tierra Adentro y sus ramales, que favorecieron la conformación de nuevos y viejos circuitos económicos.

Al tiempo que se conformaba la red de caminos, surgió la necesidad de establecer las ventas y los mesones para alojar a los viajeros y dar de comer a los animales. Tales estructuras no sólo actuaban como fuerzas estabilizadoras donde había caminos, sino que también proporcionaron los primeros puntos fijos por los cuales se identificaban los antiguos alineamientos del camino real que iba desde México, vía Texcoco, los Llanos de Apan, Tlaxcala, Perote y Jalapa, hasta Veracruz.

Las ventas en los caminos de la plata tenían como objetivo alojar a los pasajeros que utilizaban carretas y los que utilizaban sólo bestias para movilizarse. Los primeros viajaban en grupos, sobre todo en el siglo XVI; los otros también, pero de menores dimensiones, lo cual facilitaba su movilidad. Una peculiaridad de las construcciones a lo largo de los caminos de la plata fue la sobriedad en la construcción de los alojamientos.

## Bibliografía

- Actas de Cabildo de la Ciudad de México* (varios títulos), 54 vols., México, 1889-1916.
- Archivo General de la Nación (AGN), ramo Caminos y Calzadas, vol. I, exp. 8, ff. 136-146; vol. II, exp. 14, ff. 21-224; vol. II, exp. 8, ff. 157-168.
- \_\_\_\_\_, ramo Desagüe, vol. 2, exp. 65; vol. 1, exp. 11.
- \_\_\_\_\_, ramo Mercedes, vol. 2, exp. 309.
- \_\_\_\_\_, ramo Peaje, vol. 8, exp. 6.
- \_\_\_\_\_, Colegio Máximo, leg. 286, exp. 44, f. 16.
- Acuña, René, *Relaciones geográficas del siglo XVI*, 8 vols., México, UNAM, 1986.
- Cortés, Hernán, *Cartas y relaciones con otros documentos relativos a la vida y a las empresas del conquistador*, Buenos Aires, Emecé, 1946.
- Enciclopedia de México*, t. 1, ed. especial para *Enciclopedia Británica*, México, 1933.
- Encinas, Diego de, *Cedulario indiano*, 4 vols., Madrid, 1945.
- Escalante Gonzalbo, Pablo (ed.), *XIV Coloquio Internacional de Historia del Arte, Encuentros y Desencuentros en las Artes*, México, Instituto de Investigaciones Estéticas-UNAM, 1994.

- Foster, George, *Cultura y conquista*, Xalapa, Biblioteca Universidad Veracruzana, 1985.
- Gibson, Charles, *Los aztecas bajo el dominio español, 1519-1810*, México, Siglo XXI, 1986.
- Long Towell, Janet y Amalia Atolini Lecon (coords.), *Caminos y mercados de México*, UNAM/Instituto de Investigaciones Históricas-INAH (Historia general, 23), 2010.
- Mendoza Vargas, Héctor, *México a través de los mapas. Temas selectos de geografía de México*, México, Plaza y Valdés/UNAM, 2000.
- Mondragón Barrios, Lourdes, *Esclavos africanos en la ciudad de México. El servicio doméstico durante el siglo XVI*, México, Euroamericanas/INAH-Conaculta, 1999.
- Musacchio, Humberto (ed.), *Diccionario enciclopédico de México: ilustrado*, vol. I, México, Programa Educativo Visual, 1988.
- Rees, Peter, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, México, SEP (Sep Setentas), 1976.
- Palerm, Ángel, *Obras hidráulicas en el sistema lacustre del valle de México*, México, INAH, 1973.
- Rubio Mañé, José Ignacio, *El Virreinato I. Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*, México, UNAM/FCE, 1976.
- Sánchez Valdés, María Teresa, "Etnohistoria de Ecatepec, siglos XVI-XVII", tesis de licenciatura en etnohistoria, México, ENAH, 2001.
- \_\_\_\_\_, "Ecatepec como punto de enlace en las rutas comerciales, siglos XVI y XVII", en Luis Barjau (coord.), *Etnohistoria. Visión alternativa del tiempo*, México, INAH (Científica), 2006.
- Strauss, Rafael, "El área septentrional del valle de México", en *Nuevas noticias sobre las obras hidráulicas prehispánicas y coloniales en el valle de México*, México, INAH/Centro de Investigaciones Superiores/SEP, 1974.
- Valle Mingo, Milagros del y Miguel Talaván, "La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres, la avería del camino", *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 26, 2002.
- Villaseñor y Sánchez, Joseph Antonio, *Theatro Americano, descripción general de los reynos y provincias de la Nueva España y sus jurisdicciones*, México, Nacional, 1951.

