

# Cartografías de la derrota: Cuernavaca y su red de caminos a fines del siglo XVI

*Cartographies of Defeat:  
Cuernavaca and its Road Network at the end of the 16th Century*

MIGUEL ÁNGEL DOMÍNGUEZ CLEMENTE\*

Recepción: 21 de enero de 2021

ISSN (impreso): 1665-8973

Aceptación: 21 de abril de 2021

ISSN (digital): en trámite

DOI: <https://doi.org/10.25009/urhsc.v0i38.2706>

## *Resumen:*

Dentro de la perspectiva de la geografía histórica y en su consideración como elementos indisociables de la realidad material humana, los caminos han cumplido una función esencial en los esquemas de integración y de articulación de los espacios geográficos del pasado. Frente a esta idea, es oportuno poner de relieve el peso documental de los mapas antiguos, en virtud de su contenido y de su constitución como una fuente de información geográfica de primera mano generada en términos de la abstracción de tales espacios. Sobre esta premisa, el presente artículo se propone elaborar una cartografía histórica del espacio geográfico de la alcaldía mayor de Cuernavaca y su red de caminos de fines del siglo XVI a través de una secuencia metodológica aplicada a mapas antiguos.

*Palabras clave:* Cartografía colonial, caminos novohispanos, espacio geográfico, Cuernavaca, cartografía histórica.

\* Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales (CICSER), Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM), Cuernavaca, Morelos, México, e-mail: [miguel.dominguez@uaem.edu.mx](mailto:miguel.dominguez@uaem.edu.mx).



*Abstract:*

Within the perspective of historical geography and its consideration of the inseparable elements of human material reality, roads have fulfilled an essential function in the integration and articulation schemes of geographical spaces in the past. Taking this idea into account, it is appropriate to stress the documentary importance of the ancient map, due to its content and its constitution as a source of first-hand geographic information generated in terms of the abstraction of such spaces. Based on this premise, this article develops a historical cartography of the geographic space of the *alcaldía mayor* de Cuernavaca and its road network from the end of the 16th century through the implementation of a methodological sequence applied to ancient maps.

*Key words:* Colonial cartography, roads of New Spain, geographical space, Cuernavaca, historical cartography.

## INTRODUCCIÓN

**E**N SU AJUSTE COMO UNIDAD DE ANÁLISIS de la geografía y la historia, el concepto de *espacio geográfico* remite a un elemento central de la experiencia humana, toda vez que supone la composición de un horizonte de correspondencia tendido entre lo natural y lo social. En efecto, de acuerdo con la postura *posibilista* de Lucien Febvre, la relación activada por los agentes antrópicos con el medio físico reviste un paralelismo dialéctico en donde el segundo figura en calidad de campo de materialización de las acciones colectivas,<sup>1</sup> las cuales, no está por demás señalarlo, son susceptibles de expresarse en términos de integración, distancia y conectividad a través del signo cartográfico que representa a las vías materiales de comunicación, es decir, a los caminos.

A la luz de estas consideraciones y con el ánimo de analizar el uso de mapas desde un punto de vista histórico, el presente artículo evoca la materia conjunta de la cartografía y las rutas novohispanas con el propósito de reconstruir el trazo de los principales caminos que constituyeron, a fines del siglo XVI, la red de comunicación terrestre de la *alcaldía mayor* de Cuernavaca, unidad política central del Marquesado del Valle de Oaxaca

<sup>1</sup> AGUIRRE ROJAS, 2015, pp. 283-284.

y precedente territorial del actual estado de Morelos. Como consecuencia de tal planteamiento, el sentido de este trabajo se ha balanceado sobre las órbitas de la geografía histórica, la historia regional y la cartografía histórica a manera de organizar una secuencia metodológica habilitada para difuminar las limitaciones que comporta el uso de fuentes geohistóricas en un ejercicio de reconstitución cartográfica.<sup>2</sup> En lo que respecta al arco temporal, delimitado entre las últimas décadas del siglo XVI, conviene señalar que tal elección obedece a un criterio territorial y a uno más de consideración cartográfica; es decir, es en este periodo en que la alcaldía mayor de Cuernavaca forjó buena parte de su estructura territorial definitiva y en que se levantó la *Relación geográfica de las Cuatro Villas*, fuente geohistórica de alta densidad informativa.

Para abordar el tema expuesto, este trabajo se desarrolla de la siguiente forma. En el primer inciso se compendian una serie de nociones preliminares asociadas con la dimensión geográfica e histórica del objeto regional de estudio. El segundo apartado se destina a sistematizar tanto las fuentes geohistóricas como la estrategia metodológica consideradas para alcanzar el objetivo del artículo. Seguidamente, se exponen los alcances y limitaciones de las fuentes consultadas, lo que lleva a justificar el empleo de una cartografía posterior al periodo de análisis y que se advierte como consulta de *fuentes extemporáneas*. La aplicación del punto anterior se coteja en una tercera sección, donde se despliega una secuencia de reconstrucción cartográfica que tiene como resultado la cartografía histórica del circuito de caminos de la zona de análisis, misma que se presenta en la parte final del trabajo junto a una serie de reflexiones derivadas de esta experiencia de estudio.<sup>3</sup>

## CUERNAVACA: DIMENSIÓN GEOHISTÓRICA

La alcaldía mayor de Cuernavaca, cuyo espacio geográfico se situó al sur del Valle de México y cubrió 75% del área ocupada actualmente por el

<sup>2</sup> Se entiende por fuentes geohistóricas a todas aquellas que contengan información geográfica o datos susceptibles de proyectarse en una dimensión espacial. Véase GARCÍA JUAN, 2015, p. 1377.

<sup>3</sup> Al respecto, es oportuno indicar que los planteamientos de trabajo que recorren el *corpus* del presente artículo sintetizan la parte medular de una investigación más amplia elaborada por el que suscribe.

estado de Morelos, figuró como entidad político-territorial durante los tres siglos de vigencia de la Nueva España. Sus rasgos físicos se distinguen por los marcados contrastes geográficos condicionados por las provincias del Eje Neovolcánico y la Sierra Madre del Sur, esquema fisiográfico conjunto que, sumado a los niveles de altitud, inciden en una clara bifurcación de zonas climáticas. Por un lado, las tierras altas extendidas entre las estribaciones del Ajusco y el Popocatepetl explican los climas templados y semifríos característicos del norte de la región; en contraparte, los valles, llanuras y lomeríos, en la parte centro-sur, constituyen las tierras bajas asociadas con los ambientes cálidos y húmedos que, junto con los cursos tributarios del río Amacuzac y los escurrimientos del río Amatzinac, han posibilitado el cultivo de productos tropicales en la región.

En el sentido de esta geografía contrastante se deben entender, en su justa proporción, la trayectoria irregular y los perfiles de elevación de los caminos examinados. Por un lado, la parte occidental de la región (extendida de norte a sur desde las faldas del Ajusco hasta la sierra de Buenavista y en la que se ubica el valle de Cuernavaca) supone un declive topográfico estimado entre los 2 554 msnm registrados en Huitzilac, la parte más alta de la zona de estudio, hasta los 882 msnm apuntados en Puente de Ixtla, una de las zonas más bajas situada en las inmediaciones del río Amacuzac.<sup>4</sup> Esta referencia no es menor dado que contextualiza las dificultades del ascenso de tamemes, arrieros, animales de tiro y carretas del transporte novohispano que circularon por el valle de Cuernavaca a través del Camino de Asia o Camino Real de Acapulco, una vía de trascendencia global que cobró gran parte de su significado en virtud de su enlace con el Camino México-Veracruz, condición compuesta que se tradujo en la conformación de lo que parece ser un “modelo [viario] de alcance imperial y mundial cuyo polo concéntrico [se encontró] en la Nueva España, particularmente, en la ciudad de México”.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA, 2017, p. 18. En hipsometría, *msnm* expresa la altitud estimada en metros sobre el nivel del mar. Los datos de altitud que en lo sucesivo se citan son extraídos de esta misma fuente.

<sup>5</sup> BONIALIAN, 2014, p. 28.

Por lo que refiere a la parte oriental de la región, ésta se comunicó en su interior con la traza de caminos locales que surcaron los terrenos más o menos regulares de Plan de Amilpas (Valle de Cuautla) y que se conectaron con los caminos formados en el suelo de los Altos de Morelos, sección que se caracteriza por contener una gran cantidad de barrancas y la fuente del cauce de los ríos de Yautepec y Cuautla.

En los años previos a la irrupción de los conquistadores, la base geográfica sobre la que se asentó la alcaldía de Cuernavaca condensó en su interior un importante número de asentamientos tlalhuicas, xochimilcas y chalcas, los cuales sumaron, de acuerdo con el cálculo demográfico de W. Borah y S. F. Cook, un millón de habitantes aproximadamente.<sup>6</sup> Este conjunto poblacional se distribuyó sobre una zona que guardó las circunstancias óptimas para el cultivo y explotación de diversos productos agrícolas, entre ellos el algodón, cuyos derivados fueron objeto de alta estima y tributación por parte de los poderes confederados en la Triple Alianza del Valle de México.<sup>7</sup> Con la consolidación de la campaña conducida por Hernán Cortés y la formación del orden virreinal, la región atrajo la atención de las autoridades políticas y económicas novohispanas, dado que su contexto geográfico facilitó la inserción y explotación de la caña de azúcar, cultivo de origen occidental que marcó, en la medida en que se afianzó la actividad azucarera regional, las pautas económicas, políticas y sociales de Cuernavaca.

En principio, la génesis territorial de la alcaldía mayor de Cuernavaca se explica a partir de la constante reformulación, en el siglo XVI, del piso de las relaciones políticas mesoamericanas y su ajuste en la dinámica del esquema político novohispano, dentro del cual se hicieron patentes los intereses de particulares y de gobierno por conservar dicha región. Previo a la conquista española, de acuerdo con Peter Gerhard, este espacio ya se encontraba organizado por los territorios indígenas de Cuauhnáhuac (Cuernavaca), Tepoztlán, Yautepec, Huaxtepec, Yecapixtla, Totolapan y Ocuituco.<sup>8</sup> Sobre esta base de organización preexistente, Hernán Cortés

<sup>6</sup> GERHARD, 1970, p. 41.

<sup>7</sup> LÓPEZ AUSTIN y LÓPEZ LUJÁN, 2014, p. 214.

<sup>8</sup> GERHARD, 1970, p. 29.

constituyó en 1524 un feudo personal, sin embargo, en octubre de ese año y en el contexto del viaje del conquistador por Honduras, dichas entidades fueron tomadas como encomiendas por los tenientes gobernadores de la época y ocupadas por Antonio Villarroel (alias *Antonio Serrano de Cardona*), Francisco Verdugo y Diego de Ordaz.<sup>9</sup>

Con el avance de la tercera década del siglo XVI, las autoridades reales replantearon las formas de organizar el territorio novohispano. En este contexto, las zonas señaladas y disputadas por Cortés se integraron territorialmente en la alcaldía mayor de Cuernavaca, cuyo establecimiento fue una consecuencia política de la constitución del Marquesado del Valle de Oaxaca. El origen de este señorío se remonta a la expedición de la cédula de donación efectuada el 6 de julio de 1529 por obra de Carlos V, procedimiento con el que se retribuyeron las acciones de conquista de Hernán Cortés, designado a partir de ese momento marqués del Valle de Oaxaca y capitán general de la Nueva España.<sup>10</sup> De esta manera, el título nobiliario del Marquesado les confirió a Cortés y a sus herederos una potestad señorial sobre un territorio discontinuo, es decir, sobre siete regiones distribuidas en distintos ámbitos de la geografía virreinal administradas desde el centro rector del Marquesado del Valle, ubicado precisamente en la jurisdicción de Cuernavaca, lugar en donde el marqués instaló su residencia.<sup>11</sup>

Pese a su formalización política, tanto el Marquesado del Valle de Oaxaca como la propia alcaldía de Cuernavaca sufrieron diversos cambios en su administración y en su polígono territorial en la medida en que se confrontó el interés de la Corona contra el de los marqueses. De tales conflictos debemos mencionar primeramente la desincorporación de Totolapan del Marquesado en 1533 y la reconstitución de Ocuituco en corregimiento hacia el año de 1545;<sup>12</sup> a ello agregamos, por ser de nuestro interés, como se verá más adelante, los eventos del año de 1570, coyuntura en la que se confiscaron las propiedades del Marquesado y que se tradujo en la reducción territorial de Cuernavaca, toda vez que se disgregaron las demarcaciones de Huaxtepec, Tepoztlán, Yautepec y Yecapixtla, todas ellas

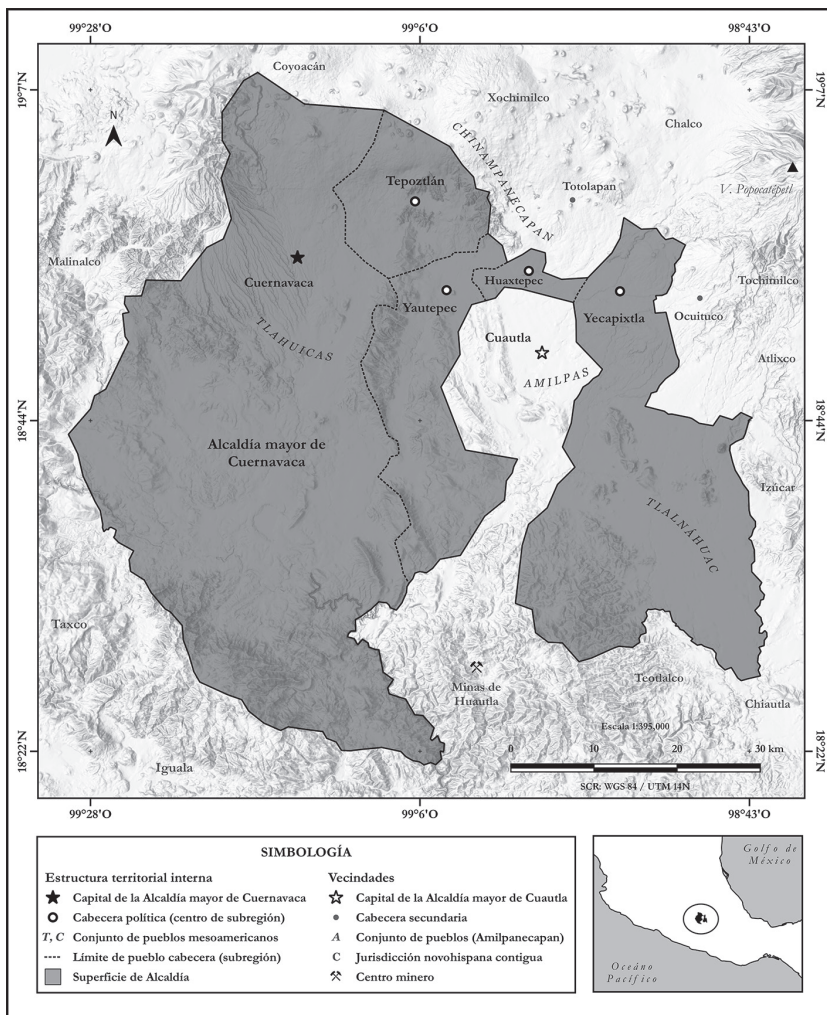
<sup>9</sup> GERHARD, 1986, pp. 96-97.

<sup>10</sup> GARCÍA MARTÍNEZ, 1969, p. 51; WOBESER, 2010, p. 200.

<sup>11</sup> WOBESER, 2010, p. 200. Para valorar cuestiones políticas del Marquesado, véase GARCÍA MARTÍNEZ, 1969.

<sup>12</sup> GARCÍA MENDOZA, 2017, p. 115.

FIGURA 1  
 POLÍGONO TERRITORIAL DE LA ALCALDÍA MAYOR DE CUERNAVACA  
 A FINES DEL SIGLO XVI



NOTA: Elaboración propia.

FUENTES: AGN, MAPILU, Morelos: Jurisdicciones de Cuernavaca y Cuautla Amilpas (1792); GARCÍA MARTÍNEZ, 1969, p. 135; GERHARD, 1986, pp. 93-100. Información geográfica: INEGI, Continuo de Elevaciones Mexicano, CEM 3.0 (2013); Información vectorial de autor (recursos empleados en las figuras cartográficas sucesivas).

ordenadas en ese año bajo el título de alcaldía mayor de las Cuatro Villas. La administración de esta unidad se delegó al corregidor de Ocuituco, no obstante, la permanencia territorial de dicha entidad fue breve dado que, hacia 1583, estas cuatro unidades se reintegraron al Marquesado y, por extensión, a la jurisdicción de Cuernavaca.

En el sentido de tales pugnas territoriales subrayamos las desarrolladas entre 1593 y 1595, época en la que se restituyó a Fernando Cortés la potestad sobre el Marquesado del Valle y a lo que siguió la creación de la alcaldía mayor de Cuautla Amilpas, cuyo proceso fundacional se gestó desde 1578 como resultado del descubrimiento de los yacimientos argentíferos localizados en la sierra de Huautla.<sup>13</sup> En suma, un cúmulo de disputas jurisdiccionales actuaron como el factor de cambio territorial de la alcaldía mayor de Cuernavaca (véase Figura 1), la cual, a fines del siglo XVI, obtuvo parte de su forma territorial definitiva que estimamos en aproximadamente 3800 kilómetros cuadrados, es decir, poco más de 33% de los 11550 kilómetros cuadrados calculados por Bernardo García Martínez para el territorio del Marquesado del Valle.<sup>14</sup>

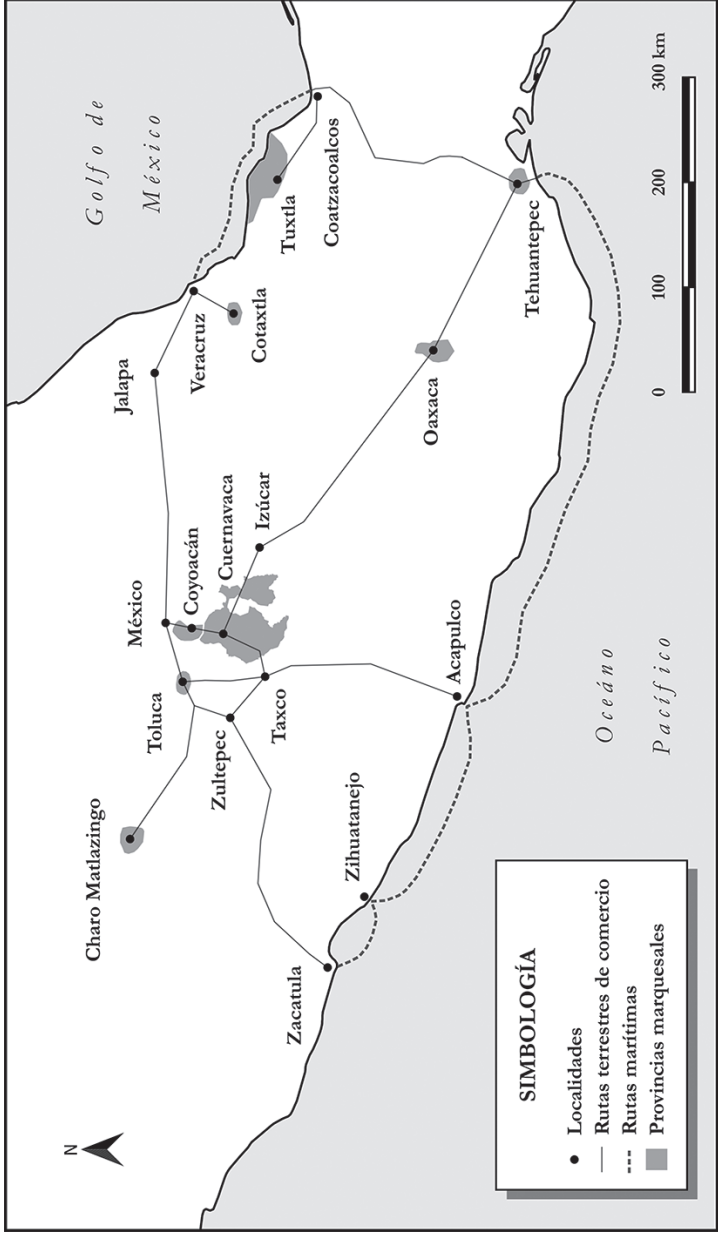
Por otra parte, cabe destacar que la especificidad histórica de la jurisdicción de Cuernavaca dentro del contexto novohispano se fundamenta, en gran medida, por su posición geográfica. Dicho de otra forma, la relevancia de la alcaldía tiene que ver con su cercanía con la capital novohispana: por su funcionamiento como centro operativo del Marquesado del Valle, por su contexto geográfico que incentivó un desarrollo azucarero regional y por localizarse en un cruce de rutas comerciales con salidas al Atlántico, el Pacífico, la Mesa Central y el Sureste de México, lo que se tradujo en una ventaja importante para Hernán Cortés dado que, desde Cuernavaca, tuvo comunicación con el resto de las provincias del Marquesado, en particular con Acapulco y Tehuantepec, lugares estratégicos para la exploración del Pacífico (véase Figura 2).

<sup>13</sup> GARCÍA MENDOZA, 2017, pp. 119 y 141.

<sup>14</sup> GARCÍA MARTÍNEZ, 1969, p. 161.



FIGURA 2  
 RUTAS DE COMUNICACIÓN DEL MARQUESADO DEL VALLE



NOTA: Elaboración propia.  
 FUENTE: GARCÍA MENDOZA, 2010, p. 653.

## FUENTES GEOHISTÓRICAS Y METODOLOGÍA

Frente a la producción cartográfica ensayada en la Nueva España durante el siglo XVI, en Cuernavaca se hizo lo propio a través de distintos ejercicios desplegados en virtud de la organización de numerosas zonas constituyentes de este espacio geográfico. En este marco de acción, los mapas se emplearon como un significativo punto de apoyo para españoles e indígenas en sus demandas de propiedad sobre las tierras afectadas por el interés de las autoridades reales; asimismo, se utilizaron para especificar linderos, en la compra de terrenos de propiedad indígena, en la regularización de mercedes o para la resolución de litigios sobre las tierras disputadas entre naturales y españoles.<sup>15</sup> Respecto a las formas de representación del espacio, no es ocioso insistir en la cantidad de información geográfica expresada en cada uno de estos mapas, dado que proporcionan, de acuerdo a sus objetivos, un testimonio gráfico en términos de, por ejemplo: el entorno natural explicado a través de la posición de cerros, montañas y ríos; la localización de pueblos y predios; las referencias centrales constituidas por el ícono de la iglesia; la ubicación de núcleos productivos y, por supuesto, el trazo de los caminos. Justamente en torno de tales atributos (función política y proyección del espacio) orbitan los mapas localizados en la primera etapa heurística de nuestra investigación. En el contenido de tales mapas se proyecta el espacio geográfico de sitios específicos de la región de estudio; entre estas fuentes cartográficas figuran los planos de los *Códices del Marquesado* (ca. 1549),<sup>16</sup> así como nueve mapas de diversas localidades del oriente de la región que fueron levantados en el último cuarto del siglo XVI y que se conservan actualmente en la colección de Mapas, Planos e Ilustraciones (MAPILU) del Archivo General de la Nación (AGN).<sup>17</sup>

En cuanto a los ejercicios de un registro de rasgos descriptivos estimados en una escala superior al ámbito local, para nuestros propósitos de

<sup>15</sup> HINOJOSA, 2015, p. 59.

<sup>16</sup> MENTZ, 2008, p. 208 y ss. [Disponibles en <http://bdmx.mx/documento/galeria/codices-marquesado-valle>].

<sup>17</sup> AGN, MAPILU, Morelos: Anenecuilco, Huehuepan y Cuautla (1587); Ocuytuco (1588); Minas de Cuatla (1589); Cuautla (1589); Quatla (1589); San Pedro Jantetelco, Cuernavaca (1591); Amayuca, Temoag y Tzagualpa, Cuernavaca (1593); Tetela y Ocuítuco, Villa de Cuernavaca (1594); Amatlán y Zacatepec (1600).

investigación destaca el material documental y cartográfico producido en la antes mencionada jurisdicción de las Cuatro Villas, entidad política intrínsecamente vinculada con la jurisdicción de Cuernavaca. Como ya hemos precisado, hacia 1570 y en el marco de los conflictos entre la Corona y las autoridades del Marquesado, se generó una escisión que derivó en la conformación de la alcaldía mayor de las Cuatro Villas, la cual, en el mismo sentido de esas tensiones, se diluyó en 1583. Pevio a su desaparición, se obtuvo de ella en 1580 una amplia descripción titulada *Relación geográfica de las Cuatro Villas* (en lo sucesivo, *Relación*), fuente novohispana en la que se asentó información de las villas de Tepoztlán, Yautepec, Huaxtepec y Yecapixtla. Este material formó parte de las llamadas *Relaciones geográficas de Indias*, cuyos orígenes responden a los propósitos de control político-territorial de Felipe II. Dichas *Relaciones* se articularon como un interrogatorio en el que se debía recabar información acerca de los aspectos geográficos, históricos, económicos, demográficos, lingüísticos y culturales de cada una de las regiones pobladas de las Indias. De esta forma, por real cédula del 25 de mayo de 1577, se formalizó este cuestionario preparado con 50 preguntas<sup>18</sup> que, por lo general, se hacía acompañar de una *pintura*, es decir, de un mapa en el que se representaba el espacio geográfico de las jurisdicciones virreinales. Bajo estas condiciones se levantó el documento de las Cuatro Villas en el segundo semestre de 1580 por obra de Juan Gutiérrez de Liébana, corregidor de Ocuituco y alcalde mayor de las Cuatro Villas,<sup>19</sup> quien aplicó el cuestionario directamente en cada una de las villas y recogió, con intervención de un traductor y un escriba, la información proporcionada por las autoridades locales indígenas; esto tuvo como resultado la producción de cuatro manuscritos a los que se les anexó por separado una *pintura* o mapa de cada villa.

En alusión a esta primera revisión cartográfica y estimando las particularidades de los mapas citados, es necesario exponer una serie de observaciones. En primer lugar, y tomando en cuenta que el proceso de conquista no significó una transformación de fondo sino una reorganización de las estructuras preexistentes del espacio geográfico colonizado, deducimos

<sup>18</sup> CARRERA STAMPA, 1968, p. 1.

<sup>19</sup> ACUÑA, 1985, p. 179.

que, salvo algunas excepciones, no se generaron grandes modificaciones sobre las redes de comunicación terrestre en la región durante el siglo XVI; sirva de ejemplo en este aspecto el fomento vial mínimo dado al Camino Real de Acapulco que detalla Ross Hassig:

Aunque el virrey de Mendoza dijo haber construido la carretera en 1547, la obra que se realizó no fue de gran trascendencia, y la ruta no fue importante sino hasta que comenzó el comercio de Manila, en el decenio de 1570. El camino empezaba en Acapulco y corría a través de Chilpancingo, atravesaba el río de las Balsas y continuaba, por Tuspa y Cuernavaca hasta la ciudad de México. El camino, aunque adecuado para recuas, no pudo dar paso a carretas en el siglo XVI.<sup>20</sup>

En esencia, Hassig advierte que la ruta México-Cuernavaca-Acapulco se mantuvo, al menos hasta la conclusión del siglo XVI, como un camino de herradura (situado probablemente sobre tramos de los caminos peatonales indígenas) y no propiamente como una vía adecuada para el tráfico de carretas. En este sentido, podemos plantear que la traza de caminos de Cuernavaca se mantuvo sin modificaciones relevantes respecto a las rutas mesoamericanas en razón de que no se practicó una labor significativa de perfeccionamiento de los caminos, sino que se siguieron usando las rutas primigenias y, conforme las circunstancias lo demandaban (entiéndase aquí, las necesidades de transporte de la hacienda azucarera, principal motor económico de la región), se efectuaron trabajos de acondicionamiento vial en el curso de los siglos XVII y posteriores. Pero no sólo eso, en virtud de una operación de contraste de las fuentes citadas con literatura de la época y mapas novohispanos elaborados hasta el siglo XIX, se observa que los trazos de los principales caminos guardan cierta correspondencia entre sí en cuanto a dirección y puntos de enlace y se distingue una cierta persistencia en el trazo de los ejes terrestres de comunicación, es decir, figuran como un producto colectivo de larga duración. Con esto no queremos decir que en la región dominó un abandono total en materia de apertura de caminos y mantenimiento vial, sino que este tema constituyó, al menos en el lapso de los tres siglos novohispanos, una operación de fomento medurado y respondió a propósitos diversos, especialmente al manifesta-

<sup>20</sup> HASSIG, 1990, p. 188.

do por las haciendas azucareras. Aunque la digresión desarrollada en estas líneas parece innecesaria a primera vista, es oportuna toda vez que plantea una posibilidad metodológica ante las limitantes de los recursos cartográficos primarios hasta ahora citados.

Hasta este punto se hace evidente que este trabajo carece de una fuente geohistórica que capture totalmente la dimensión espacial de la alcaldía de Cuernavaca; esto se debe a que, hasta nuestros días, no perduró una proyección propiamente del siglo XVI con esas características. Dicho ejercicio no tendría su primera manifestación sino hasta el levantamiento del *Mapa del territorio y pueblos correspondientes a la jurisdicción de Cuernavaca, perteneciente al marquesado del Valle* (1743)<sup>21</sup> —figura cartográfica anexada a la *Relación de Cuernavaca*,<sup>22</sup> actualmente preservada en el fondo de mapas del Archivo General de Indias (AGI)— y con el plano de las *Jurisdicciones de Cuernavaca y Quautla Amilpas* (1792);<sup>23</sup> en ambos casos, se indican las marcas de los principales caminos regionales y locales. La segunda condición restrictiva de las muestras cartográficas del siglo XVI reside en que, a pesar de que contienen la información requerida, es decir, el trazo de los caminos, este solo conjunto de mapas locales es insuficiente para reconstituir la totalidad de los caminos de Cuernavaca. Ciertamente, este inconveniente se podría franquear con los mapas de la *Relación*, sin embargo, en este punto debemos adelantar que esta fuente se encuentra incompleta dado que tanto el mapa de Tepoztlán como el documento completo de Yautepec se encuentran en extravío,<sup>24</sup> por lo que, en el mejor de los casos, este recurso es útil para reconstruir una tercera parte del circuito de caminos requerido, pero no para el enlace de los segmentos suroriental, occidental y centro-sur de la región.

Colocando en balance la premisa de la persistencia del trazo de los caminos a través de los siglos frente a las dos limitantes distinguidas en los mapas del periodo colonial temprano, establecemos en este punto una reserva metodológica sustentada por la consulta de fuentes geohistóricas

<sup>21</sup> Archivo general de Indias (en adelante AGI), MP-México, 142 [Disponible en <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/20974>].

<sup>22</sup> DUBERNARD, 1991, pp. 243-268.

<sup>23</sup> AGN, MAPILU, Morelos: Jurisdicciones de Cuernavaca y Quautla Amilpas, 1792.

<sup>24</sup> ACUÑA, 1985, p. 179.

producidas hasta los primeros años del siglo XX. Esta operación la referimos como consulta de *fuentes extemporáneas*, es decir, lectura de mapas confeccionados en distintos momentos del periodo comprendido entre 1600 y 1910, en los que se proyecta el trazo de los caminos que, en su conjunto, constituyeron un elemento articulador de la plataforma geográfica ocupada por la jurisdicción colonial de Cuernavaca y el estado de Morelos hasta 1930. En este sentido, procuramos reforzar la idea de la “persistencia vial” en la región a través de lo establecido por numerosos estudiosos de los caminos de hierro como Sergio Ortiz Hernán o John Coatsworth, quien ha señalado que, previo al levantamiento de las vías férreas en México, la gente y las mercancías del siglo XIX se desplazaban por los caminos de tierra heredados de la época novohispana y el siglo XVI.<sup>25</sup> De este argumento, abstraemos y apuntalamos la idea de que desde el siglo XVI y hasta principios del XX, la región se mantuvo, esencialmente, como una zona que no sufrió grandes cambios en su red de comunicación terrestre con excepción, por supuesto, de la apertura y funcionamiento del Ferrocarril de Morelos (1881) y de la línea del Ferrocarril México, Cuernavaca y el Pacífico (1897).

En virtud de estas justificaciones, fue posible extender la temporalidad del universo de mapas considerado en la investigación y, consecuentemente, en una segunda exploración cartográfica se localizaron para su consulta una gran variedad de mapas diseminados en su producción entre el siglo XVII e inicios del XX. Por tratarse de una cuestión robusta, la disposición de referencias por unidad cartográfica consultada, tanto de bibliografía como de archivo, se presentará de forma limitada y sólo se expondrán en la siguiente sección las más dignas de consideración para esta síntesis de trabajo. De forma abreviada, hemos de señalar que en el estudio ampliado se analizaron poco más de una veintena de mapas de historiografía especializada y alrededor de 70 unidades cartográficas directas dentro del arco temporal establecido metodológicamente. En este punto, cabe subrayar la lectura hecha sobre un conjunto de mapas contenidos en la Mapoteca Manuel Orozco y Berra (MMOyB), los cuales sirvieron como instrumento de contraste y complemento en la labor de reconstrucción cartográfica.

<sup>25</sup> COATSWORTH, 1976, p. 23.

En atención a estas precauciones metodológicas, se sistematizó una estrategia de trabajo desarrollada sobre la siguiente secuencia. Primeramente, se ordenó la investigación a modo de trabajar por separado las cinco unidades constitutivas de la región de estudio. En segundo lugar y en el entendido de que la conformación de una organización territorial supone la existencia de una vía de comunicación emanada del centro político director, se sistematizó la estructura geográfica y político-territorial de cada provincia a partir de la lectura de fuentes específicas y esto se trasladó a la base cartográfica de trabajo. Como tercer punto, se procedió a proyectar el trazo de los caminos que conectaron los núcleos demográficos establecidos en cada una de estas cinco demarcaciones; esta medida se ejecutó a partir del ordenamiento, consulta y contraste de las fuentes geohistóricas empleadas. Finalmente, se agruparon estos resultados sobre una unidad cartográfica con el propósito de proyectar la dimensión total del espacio geográfico de la alcaldía mayor de Cuernavaca y su esquema de comunicación terrestre.

## SISTEMATIZACIÓN GEOGRÁFICA Y CARTOGRÁFICA

Paralelo a su carácter integrador dentro de un espacio geográfico, la naturaleza material de los caminos expresa las posibilidades de movilidad, las capacidades técnicas de construcción y las iniciativas políticas de fomento vial de las sociedades. De forma superficial, estas particularidades pueden deducirse indirectamente a partir de la tipología de las rutas de comunicación y de la asignación funcional que se hace de cada una de ellas, lo cual, ajustado al contexto novohispano, hace patente un sistema de comunicación terrestre constituido por caminos peatonales, carreteros y de herradura. Previo a la labor de reconstrucción cartográfica, es oportuno anticipar el sentido operativo de las vías terrestres de comunicación, esto con la intención de levantar un marco referencial que nos permita estimar la función conjunta de los caminos estudiados.

Según el *Diccionario de Autoridades* de la Real Academia Española (RAE), publicado en la primera mitad del siglo XVIII, el vocablo *camino* alude a la “tierra hollada de los que pasan de un lugar a otro a manera de calle o lista que atraviesa los campos, y va a parar a ciertos sitios y

lugares”.<sup>26</sup> Evidentemente, esta voz no es la única que alude a las arterias que permiten el desplazamiento, a ella se agregan términos como *derrota*, del cual se apunta que “por extensión, se llama también así al camino, rumbo, vereda o senda de tierra”.<sup>27</sup> Por cuestiones explicativas, la anterior definición nos obliga a clarificar tales conceptos viales dado que en cada uno de ellos se expresa una “vocación” específica. Por una parte, tanto *vereda* como *senda* comparten un significado similar: la primera alude al “camino angosto, distinto y separado del real, [es] de vía recta por ser comúnmente camino más derecho”,<sup>28</sup> mientras que la segunda se refiere al “camino estrecho o angosto, apartado del real y trillado”.<sup>29</sup> Como se puede apreciar, la característica en común entre este par de conceptos es que se distinguen del camino real o caudal, figura vial que conlleva a una responsabilidad política en el entendido de que fue el camino “más ancho, principal, fácil y cursado de los pasajeros, y el más público: y por eso [la] obligación [de] las Justicias de tenerlo llano, y compuesto, y en partes empedrado”.<sup>30</sup> Sobre la cuestión del tránsito rodado, no pueden dejar de mencionarse los atributos del *camino carretero* que, contrario al *camino de herradura* que sólo permitió el paso de caballerías y recuas, figuró como una conexión más ancha y extendida en su línea que habilitó el flujo de vehículos de rueda y animales de tiro. Con toda certeza, esta base funcional caminera caracterizó a la comunicación interna y externa de la alcaldía mayor de Cuernavaca, sin embargo, ésta no operó de manera textual y simétrica en las subregiones constituyentes de la zona de estudio que a continuación se desglosan.

### *Subregión de Cuernavaca*

Situada en la parte occidental de la zona de estudio, este segmento se caracterizó por alojar a la capital de la alcaldía mayor de Cuernavaca y a la vía que hizo posible la comunicación del centro de México con el Pacífico.

<sup>26</sup> RAE, 2002, vol. 1, p. 92 [Recurso disponible en: <https://webfzl.rae.es/DA.html>].

<sup>27</sup> RAE, 2002, vol. 2, p. 86.

<sup>28</sup> RAE, 2002, vol. 3, p. 463.

<sup>29</sup> RAE, 2002, vol. 3, p. 78.

<sup>30</sup> RAE, 2002, vol. 1, p. 93.



Su matriz geográfica, especialmente la enmarcada por la capital política, provocó numerosas descripciones a vista de quienes dirigían sus pasos por la zona, colocando regularmente su énfasis en los marcados contrastes geográficos, las barrancas, la variedad de climas y cultivos, así como en las vías de acceso que orbitaban en torno al centro de Cuernavaca. De acuerdo con las fuentes tributarias del siglo XVI consultadas por Maldonado, la estructura político-territorial de la provincia de Cuernavaca se formó con la figura de 56 pueblos sujetos de etnia tlalhuica;<sup>31</sup> a ellos se deben agregar otros nueve registrados en la *Relación de los 80 pueblos de la jurisdicción de Cuernavaca*<sup>32</sup> y el poblado de Huautla.<sup>33</sup> En total, se estima que antes de la desincorporación de Huautla por efectos de la constitución de la alcaldía mayor de Cuautla Amilpas, esta subregión albergó en su jurisdicción un total de 66 unidades sujetas a la capital cuernavaquense. De esta cifra hemos omitido el dato de 15 núcleos demográficos, ya que no contamos con datos de su ubicación exacta dentro de la demarcación; esto se debe a que tales unidades, probablemente como ocurrió en algunos casos, desaparecieron o se integraron a otros asentamientos como consecuencia de las reducciones de pueblos, las cuales fueron una iniciativa política de fines del siglo XVI llevadas a cabo para reubicar, a sitios mejor comunicados, a los núcleos de población más alejados y poco o nada accesibles.

Por considerarse una ruta cardinal en la experiencia político-económica novohispana regional, la composición de esta cartografía histórica comenzó con el rastreo del trayecto México-Acapulco en su paso por la demarcación de Cuernavaca. Tal operación se hizo con una lectura y contraste de fuentes geohistóricas que en buena medida describen un itinerario similar; éste es el caso del testimonio de Humboldt consignado en su *Ensayo político sobre la Nueva España* de principios del siglo XIX, el mapa de las *Jurisdicciones de Cuernavaca y Quautla Amilpas* (1792), el registro levantado en la expedición de Malaspina (1791), un mapa del siglo XVII etiquetado como la *Derrota desde México a Acapulco arregladas*

<sup>31</sup> MALDONADO JIMÉNEZ, 1990, p. 82.

<sup>32</sup> DUBERNARD, 1991, pp. 265-268.

<sup>33</sup> GARCÍA MENDOZA, 2017, p. 113.

*sus longitudes al primer meridiano de Tenerife*<sup>34</sup> y el viaje de Gemelli Careri a la Nueva España efectuado en 1697. Al respecto cabe decir que dentro de estos testimonios, se registra el paso por el centro minero de Taxco, lo cual es relevante en el entendido de que se debe considerar que dicho núcleo productivo atrajo un tránsito que bien pudo actuar como factor de cambio en el trayecto de la ruta al Pacífico empleada en el contexto mesoamericano.

Seguidamente, la huella de las conexiones locales se sustrajo de la confrontación de los mapas localizados en la segunda exploración heurística con cartografía contenida en las colecciones “Domingo Diez” y del “Estado de Morelos” que forman parte de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra. De las múltiples fuentes consultadas de este acervo, hemos de mencionar el *Mapa del Distrito de Cuernavaca* elaborado por Tomás Ramón del Moral (1851)<sup>35</sup> y, paralelamente, ponemos de relieve, por su importancia transversal para esta investigación, la información geográfica de la *Carta General del Estado de Morelos* (1910), levantada por la Comisión Geográfica Exploradora.<sup>36</sup> Esta fuente (en lo sucesivo, la *Carta*) sirvió como un elemento de contraste puesto que su nivel de detalle señala, de manera más aproximada que los demás mapas consultados, la trayectoria de los caminos carreteros y de herradura que interconectaron a una demarcación rural de mesurado crecimiento urbano y de actividad fundamentalmente agroindustrial, conservada como producción azucarera desde el siglo XVI.

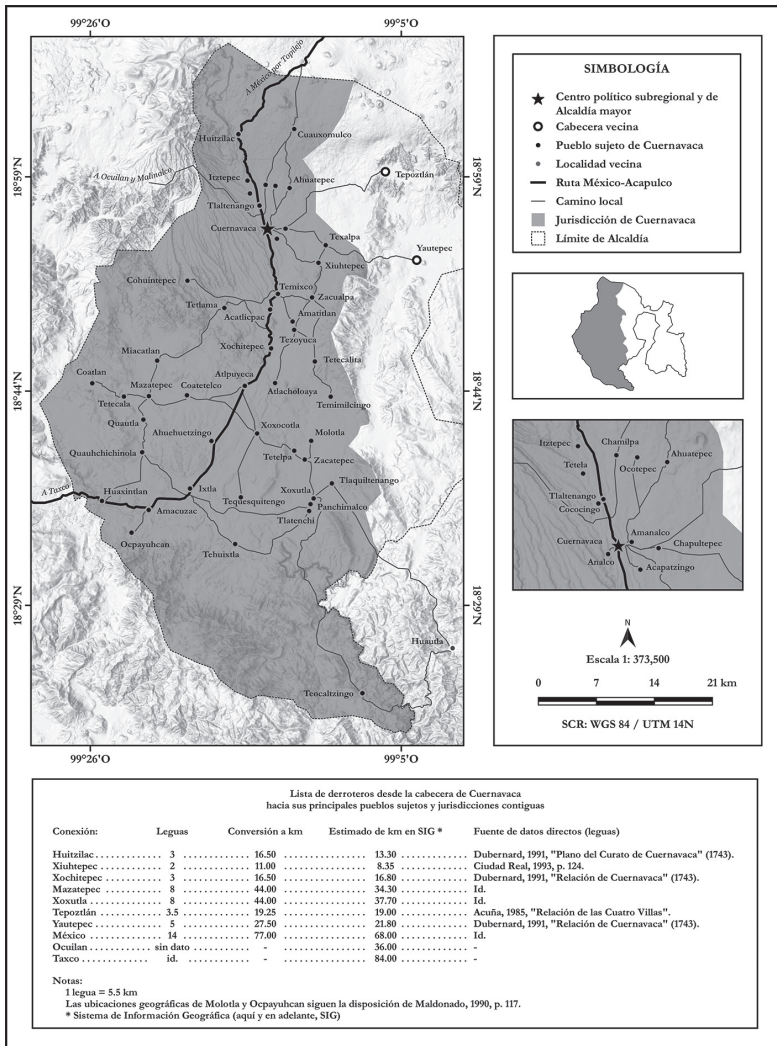
En suma, el cruce de toda esta información y su procesamiento ha traído como resultado cinco conclusiones. La primera es que el tronco principal del Camino Real México-Acapulco, en esta dimensión regional, se compuso por el enlace de las localidades de Huajintlán, Amacuzac, Ixtla, Ahuehuetzingo, Alpuyeca, Xochitepec, Acatlipa, Temixco, Cuernavaca, Tlaltenango, Huitzilac y la Cruz del Marqués, efigie pétreo colocada en los límites de la alcaldía con la metrópoli virreinal (véase Figura 3).

<sup>34</sup> Véase CALDERÓN QUIJANO, 1968.

<sup>35</sup> MMOyB, DDR-1-DDR-7249-B [Disponible en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/DDR-1-DDR-7249-B.jpg>].

<sup>36</sup> MMOyB, 2607C-CGE-7249-B [Disponible en: <http://w2.siap.sagarpa.gob.mx/mapoteca/mapas/2607C-CGE-7249-B.jpg>].

FIGURA 3  
CUERNAVACA. RED DE CAMINOS



NOTA: Elaboración propia.

FUENTES: AGI, MP-México: 142-Mapa del territorio y pueblos correspondientes a la jurisdicción de Cuernavaca (1743); AGN, MAPILU, Morelos: Jurisdicciones de Cuernavaca y Quautla Amilpas (1792); MMOyB: DDR-1-DDR-7249-B, Mapa del distrito de Cuernavaca (1851), 2607C-CGE-7249-B, *Carta general del estado de Morelos* (1910); HUMBOLDT, 1827, t. 5, pp. 190-193; DUBERNARD, 1991, Mapas históricos.

Como segunda consideración debemos subrayar que esta ruta de escala global no figuró como una vía formal dado que, de conformidad con la información procesada por Serrera, no se puede hablar de este camino como una vía directa y continua; en realidad, desde el siglo XVI y hasta el año de 1925 fueron múltiples los caminos que, en su función de interconectar los poblados instalados en la trayectoria tendida entre Acapulco y México, terminaron por unir a los dos polos a través de una “simple sucesión discontinua de caminos”.<sup>37</sup> En tercer lugar, advertimos que la línea de esta conexión corrió sobre un terreno sobre el que se acondicionaron varios puentes fijos y provisionales para habilitar el paso sobre el caudal de ríos y barrancas; en este sentido, resaltamos las estructuras novohispanas que actualmente se conservan en Ixtla y Xochitepec. Un cuarto punto tiene que ver con el trazo y perfil de esta vía que, a pesar de su trayectoria regular, implicó una condición adversa para el tráfico novohispano en la sección comprendida entre el centro de Cuernavaca (1 529 msnm) y la Cruz del Marqués (2 993 msnm); esto por la pendiente formada entre ambos puntos y por el abandono vial de este segmento puntualmente señalado por Humboldt.<sup>38</sup> Por último, no puede dejar de mencionarse que las conexiones locales de esta subregión fueron, en su mayoría y a finales del siglo XVI, veredas y caminos de herradura que tuvieron como centro nuclear la capital de la alcaldía; en este sentido y en vista de los cálculos realizados, estimamos que este circuito de comunicación sumó 450 kilómetros de caminos (incluidos los 78 kilómetros de la ruta a Acapulco), lo que, para la época, significó un acumulado de 82 leguas itinerarias de caminos.<sup>39</sup>

### *Subregión de Tepoztlán*

Por su posición cercana al sur del Valle de México, la población de Tepoztlán se vinculó, de acuerdo con la literatura novohispana, con la región étnica

<sup>37</sup> SERRERA, 2006, p. 211.

<sup>38</sup> HUMBOLDT, 1827, t. 4, pp. 36-37.

<sup>39</sup> En glosa de este cálculo y los sucesivos, empleamos la *legua itineraria* como medida de distancia estimada en 5.5 kilómetros por unidad; con ello, establecemos su diferencia con la *legua legal* de 4.19 kilómetros utilizada para la estimación de superficies. Para una valoración de esta medida castellana, véase GARZA MARTÍNEZ, 2012.

de la *Chinampanecapan*,<sup>40</sup> condición que pone de manifiesto los nexos culturales de esta subregión con los grupos xochimilcas del sur del Valle de México, extendidos hacia el norte del actual estado de Morelos. Su plataforma geográfica comprendió, además de una llanura extendida hacia el sur, un singular paisaje que se coronó en la parte centro y norte por las formas orográficas derivadas de la falda sur del corredor Ajusco-Chichinautzin, condición que se registra en la *Relación* en el entendido de que “esta *Villa de Tepoztlán* tiene su asiento en un repecho, entre unas grandes sierras y peñascos, [y sus calles] son muy agrias, de cuevas y quebradas”,<sup>41</sup> lo que anticipa una variable a considerar en la reconstrucción cartográfica de este esquema de movilidad de escala subregional. En cuanto a su estructura político-territorial, la demarcación se constituyó en 1580 con la figura de seis *estancias* o pueblos sujetos a la cabecera de la mencionada villa que, en orden consecutivo, son mencionados en el documento escrito de la *Relación* de la siguiente forma: 1) Tepetlapan, 2) Amatlán, 3) Xocotitlán, 4) Tepecuitlapilco, 5) Zacatepetlac, y 7) Acacueyecan.<sup>42</sup>

La cuestión del trazado de los caminos se sustentó fundamentalmente en dos pasos. El primero de ellos fue el procesamiento de los datos registrados en la *Relación* en cuanto a la descripción de los caminos y el número de leguas recorridos a través de ellos; de esta forma se puso en consideración, por ejemplo, la percepción de que serían entre 11 o 12 leguas (de 60 a 66 kilómetros, aproximadamente) las que separaran a la Real Audiencia de México de la villa de Tepoztlán; ocho de estas leguas, indica el texto, formaron un segmento de “mal camino de sierras y piedras”, a las cuales se añaden tres leguas de “camino llano”.

Por el dato de la fuente y las condiciones geográficas de la subregión, todo indica que el camino accidentado de ocho leguas hacia México tendió su curso sobre Tepecuitlapilco (2 382 msnm); en complemento, las leguas restantes de camino abierto serían las que condujeron a Xochimilco y, eventualmente, a la capital novohispana.<sup>43</sup> A este camino de larga distancia, cuyo origen se instala en la iglesia y primer cuadro de la villa, se añaden

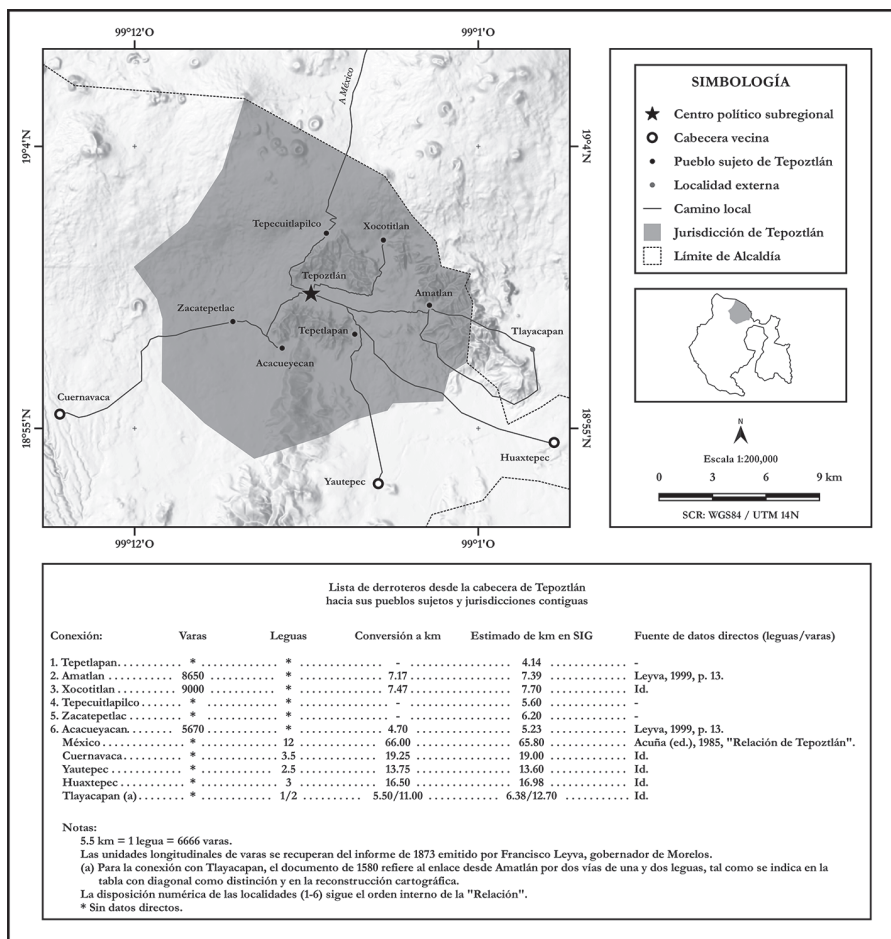
<sup>40</sup> GARCÍA MENDOZA, 2017, p. 31.

<sup>41</sup> ACUÑA, 1985, p. 189.

<sup>42</sup> ACUÑA, 1985, pp. 184-185.

<sup>43</sup> ACUÑA, 1985, pp. 183-185.

FIGURA 4  
TEPOZTLÁN. RED DE CAMINOS



NOTA: Elaboración propia.

FUENTES: MMOyB: 2607C-CGE-7249-B, *Carta general del estado de Morelos* (1910); ACUÑA (ed.), 1985, "Relación de Tepoztlán", pp. 183-196.

conexiones australes caracterizadas por ser, aunque fatigosas, un poco más rectas en comparación a los caminos quebrados del norte; esto como consecuencia de su marcha por los terrenos llanos del sur y del oriente de la demarcación.

Frente a la condición de extravío de la *pintura* anexada a la *Relación* de Tepoztlán, el segundo paso para la proyección de caminos fue ejecutar una lectura de los recursos cartográficos del siglo XIX e inicios del XX, por lo que se puso especial atención a la información contenida en la *Carta* de 1910, ya que en ella se registró en detalle el curso de los senderos y caminos de herradura que conectaron a este espacio geográfico por los cuatro puntos cardinales y que son mencionados en el texto de 1580 como caminos a México, Cuernavaca, Yautepec y Tlayacapan. Como balance final, la sistematización de datos nos permite sugerir que, dentro de la jurisdicción y omitiendo la línea hacia México desde su límite territorial del norte, la red de comunicación terrestre de Tepoztlán se conformó con 60 kilómetros u once leguas itinerarias constituidas, posiblemente, como veredas y senderos (véase Figura 4).

### *Subregión de Yautepec*

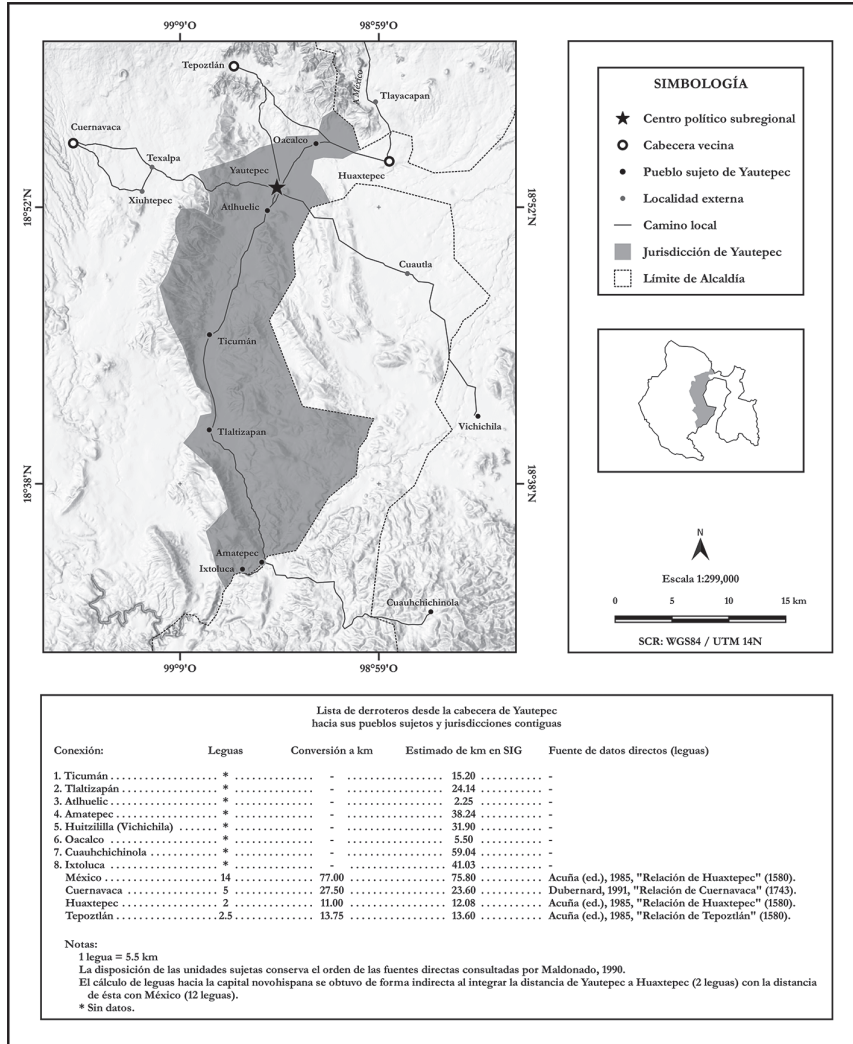
Asentada a lo largo de buena parte del cauce del río Yautepec, esta entidad política tuvo como columna geográfica una notable extensión de serranías y llanuras en donde se asentaron, de acuerdo con la interpretación de fuentes novohispanas como la *Matrícula de tributos*, nueve unidades de población sujetas a la cabecera de Yautepec.<sup>44</sup>

Por su régimen climático de tipo semicálido, la subregión fue óptima para el cultivo de algodón, el cual se sustituyó en los primeros años del siglo XVII con cañaverales organizados por interés de la incipiente economía azucarera planteada en términos de trapiches, ingenios y el despunte de haciendas azucareras.

Con el propósito de cubrir parte de los datos que se extraviaron junto con el documento de la *Relación* correspondiente a Yautepec, hemos realizado una observación indirecta sobre el asunto de estos caminos; esto en

<sup>44</sup> De éstas, hemos omitido una población por no contar con referencia histórica ni cartográfica de ella.

FIGURA 5  
YAUTEPEC. RED DE CAMINOS



NOTA: Elaboración propia.

FUENTES: AGN-MAPILU/Morelos: Ticomán y Yautepeque (1614), Yautepeque (1668), Samatitlan y Villa de Yautepeque (1750); MMOyB: 219-OYB-7249-A, Plano topográfico del terreno estudiado entre Cuernavaca, Yautepec y Morelos (1870), 2637-CGE-7249-A, Estancias de San José de Pala y anexas (1886).



la medida en que se hallan descritos en las *pinturas* y textos persistentes de la *Relación*, es decir, el texto y el mapa de Huaxtepec, así como la descripción de Tepoztlán, fuentes que se han confrontado con una específica selección cartográfica. En este conglomerado de mapas, figura un croquis de 1668 (elaborado para una medición de tierras) y otros recursos cartográficos de los siglos XVII, XVIII y XIX citados en el recuadro de fuentes de la Figura 5. De esta manera, hemos reconstruido el sistema local de caminos de Yautepec, el cual consideramos articulado con ejes camineros de trazo regular habilitado para el flujo de recuas y caballerías; en suma, un total de aproximadamente 218 kilómetros de caminos (40 leguas) que se redujeron a 87 kilómetros (16 leguas) ceñidos a la jurisdicción de Yautepec, como consecuencia del cambio territorial experimentado a fines del siglo XVI con la creación de la alcaldía mayor de Cuautla Amilpas.

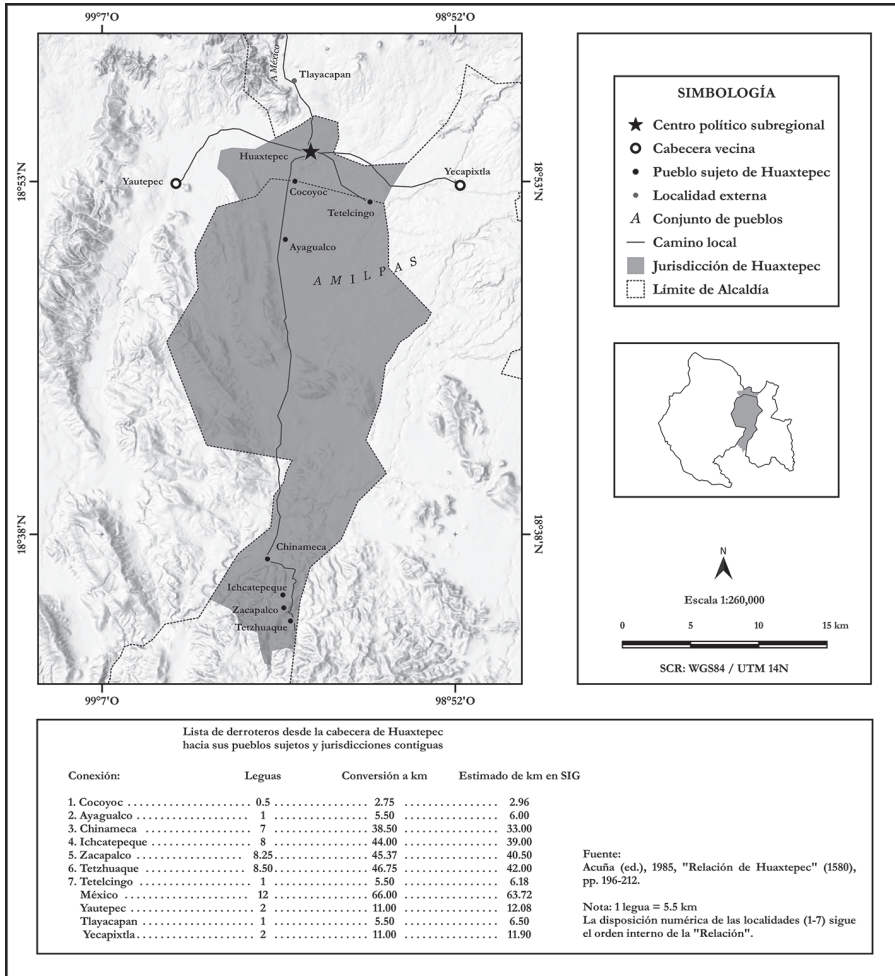
### *Subregión de Huaxtepec*

La base terrestre ocupada en 1580 por la jurisdicción de Huaxtepec se situó al sur del Eje Neovolcánico y, en términos político-administrativos, en el centro-oriente de la alcaldía mayor de Cuernavaca desde fines del siglo XVI. De forma análoga que la subregión de Yautepec, en la de Huaxtepec dominan los climas cálidos que, en conjunto con sus rasgos geográficos, se describen de la siguiente forma en la *Relación*: “[...] tiene una cordillera de sierras que corren, desde un *volcán* que está en el camino de México, para la *ciudad de Los Ángeles*, que cae a la parte del oriente de esta villa. Y la dicha sierra corre de oriente a poniente, y le cae a esta villa a la parte del norte, la cual cubre a esta villa del dicho viento, por estar esta villa en tierra baja y, por esto, es tierra caliente”.<sup>45</sup>

A pesar de haber figurado antes de 1519 como una provincia, incluso de mayor dimensión que la de Cuernavaca (llegando a comprender a las unidades de Tepoztlán, Yautepec, las Amilpas y la Tlalnáhuac), la superficie territorial de Huaxtepec se socavó durante todo el siglo XVI hasta reducirse a un pequeño corredor tendido entre el oriente y el poniente de la alcaldía

<sup>45</sup> ACUÑA, 1985, p. 206. Las cursivas son énfasis del texto y se refieren, respectivamente, al volcán Popocatepetl y a la ciudad de Puebla.

FIGURA 6  
HUAXTEPEC. RED DE CAMINOS



NOTA: Elaboración propia.

FUENTES: Pintura de Huaxtepec (1580); AGN-MAPILU/Morelos: Olinitepec, Aneneuilco y Cuautla (1605), Cuautlixco, Minas de Cuautla (1607), Oaxtepec, Yautepéc (1795); MMYB: 2607C-CGE-7249-B, *Carta general del estado de Morelos* (1910); ACUÑA (ed.), 1985, "Relación de Huaxtepec", pp. 196-212.

mayor de Cuernavaca; esto por efectos de la creación de la jurisdicción de Cuautla Amilpas. Previo a ello, Huaxtepec se organizó territorialmente con la sujeción de siete pueblos adscritos a la cabecera (1 373 msnm), los cuales, en el registro de la *Relación*, se enlistan de la siguiente forma: 1) Cocoyoc, 2) Ayagualco, 3) Chinameca, 4) Ichcatepeque, 5) Zacapalco, 6) Tetzhuaque y 7) Tetelcingo.<sup>46</sup>

De la misma forma que el documento de Tepoztlán, el texto de Huaxtepec es muy específico en términos de la posición de cada uno de los pueblos sujetos y en la distancia en leguas que hubo de separación entre ellos y el centro de la villa. Esta condición se ilustra gráficamente con la *pintura* de Huaxtepec,<sup>47</sup> de la cual vale la pena hacer unas breves acotaciones que se ajustan en la misma medida para la *pintura* de Yecapixtla, abordada en el inciso siguiente.

En complemento a las funciones de los mapas novohispanos anteriormente comentados, en la *pintura* de Huaxtepec se advierte el despliegue de una operación de sincretismo en la que coexiste la visión de dos mundos; sirva de ejemplo para ello la orientación del mapa dirigida a la salida del sol, los signos indígenas, las grafías latinas, la indicación del movimiento de las aguas, entre otros elementos. Pero sin duda, lo que más llama la atención, es el discurso de poder colocado en el centro del mapa, lugar en donde se observa un escenario de confrontación en el que se coloca al ícono de una iglesia montado sobre el glifo de Huaxtepec, fórmula que se puede vislumbrar como una imposición cultural pero también como la “sobreposición político-territorial sobre las estructuras territoriales indígenas preexistentes”.<sup>48</sup> Pero no sólo eso: también debemos dirigir la atención a las formas empleadas por el *tlacuilo* (pintor, escribano indígena) para representar el espacio geográfico, dado que, de acuerdo a los resultados que obtuvimos en el procesamiento de datos de localización de poblados, en esta representación novohispana se advierte un largo segmento sur “enrollado” en la parte derecha de la *pintura* y en la que se observa la concentración de seis poblados, lo que pone en evidencia la pericia del cartógrafo indígena,

<sup>46</sup> ACUÑA, 1985, pp. 198-199.

<sup>47</sup> [Recurso disponible en: <http://bdmx.mx/documento/galeria/tres-mapas-relaciones-geograficas-morelos>].

<sup>48</sup> MORENO NÚÑEZ, 2009, p. 101.

en el entendido de que se ajusta a las dimensiones del soporte material de proyección, con el propósito de no dejar de capturar la totalidad del espacio ocupado por la jurisdicción de Huaxtepec. Esta observación permitió localizar y sugerir un punto de ubicación de poblados de los que no contamos con una referencia cartográfica actual, ya que se desplazaron o desaparecieron como consecuencia de las reducciones de pueblos.

En lo que respecta al trazado de los caminos, esta operación se solventó con el manejo de fuentes cartográficas y escritas; dentro de este conglomerado, destacan la propia *Relación* y la *pintura* de Huaxtepec, así como la *Carta* de 1910 y otras fuentes citadas en la Figura 6. Finalmente, estimamos los caminos de esta villa como conexiones de trazo quebrado en el norte y un poco más rectas al sur, ambas con sucintos segmentos de piedras como señal primigenia de un acondicionamiento vial para carretas. En este sentido, los cálculos obtenidos permiten sugerir que estos caminos articulaban un soporte de comunicación terrestre de entre ocho y nueve leguas, es decir, casi 50 kilómetros dentro de los límites de la villa de Huaxtepec, los cuales, por verse reducidos a finales del siglo XVI, enmarcaron un camino tendido entre oriente y poniente de poco más de 4 leguas o 24 kilómetros.

### *Subregión de Yecapixtla*

El área de asentamiento de la entidad novohispana de Yecapixtla tuvo como prisma geográfico una superficie constituida por numerosas barrancas, valles y lomeríos. Este paisaje se describe en la *Relación* en el sentido de que: “Esta villa está asentada [...] en tierra llana, entre dos barrancas muy hondas de más de cuarenta estados, que son las dos aguas que en la pintura están señaladas, salvo que, por la parte del norte, tiene serranía, y por la del oriente, al volcán, y por la del sur, algunos cerrillos; de manera que casi está asentada en una hoya, aunque es tierra llana y que de muchas partes se parece y descubre”.<sup>49</sup>

Sobre esta base terrestre, la cabecera de Yecapixtla (1 580 msnm) tuvo sujetas a su jurisdicción a 16 unidades de población que son referidas en la

<sup>49</sup> ACUÑA, 1985, p. 219. De acuerdo con el editor de las *Relaciones*, el “estado” equivale aproximadamente a 2.5 metros, por lo que en este caso se estima en más de 100 metros la profundidad de las barrancas.

*Relación* en la secuencia siguiente: 1) Pazulco, 2) Atlahuimulco, 3) Ecatepeque, 4) Zacatepeque, 5) Calalpa, 6) Tetlacuilucan, 7) Tecocuzpan, 8) Tecaxeque, 9) Ilucan, 10) Zahuatlan, 11) Suchitlan, 12) Atlitec, 13) Texcala, 14) Zoquiapan, 15) Achichipico y 16) Ayapango.<sup>50</sup>

Asimismo, durante la segunda mitad del siglo XVI, esta cabecera mantuvo a los pueblos de la *Tlalnáhuac* como núcleos sujetos a su autoridad,<sup>51</sup> y sus figuras también oscilaron en el contexto de las tensiones territoriales del Marquesado; sin embargo, a fines de ese siglo, este grupo de pueblos se reincorporó a la potestad señorial de los herederos de Cortés.

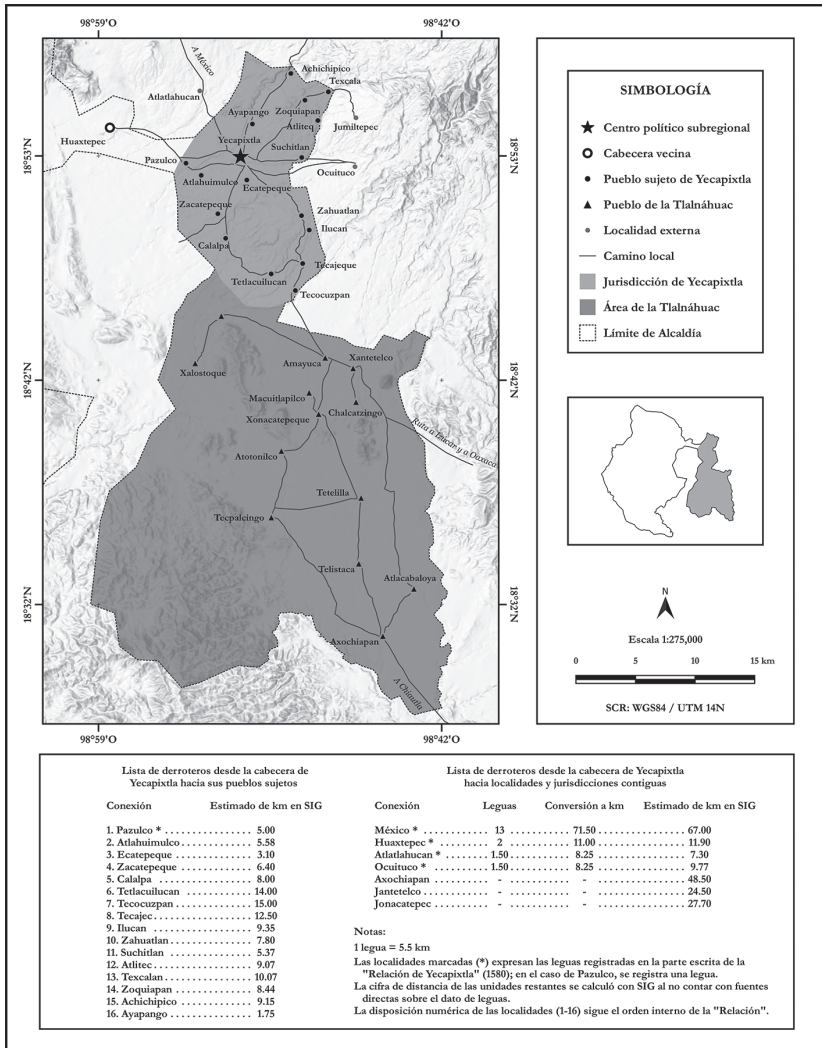
De igual modo que los atributos descritos para la *pintura* de Huaxtepec, la de Yecapixtla reviste una comunicación terrestre que orbita precisamente en torno al símbolo de la iglesia y el primer cuadro de la villa.<sup>52</sup> No obstante, la lectura de este mapa y su interpretación en una base cartográfica supone un problema asociado con la falta de referencias actuales sobre la posición de los asentamientos indígenas que desaparecieron por las reducciones de pueblos. Para franquear esta dificultad, se dispuso seguir las indicaciones de posición geográfica y de distancia reveladas en la *Relación*, y ello se contrastó con la localización de los pueblos que se mantuvieron en su sitio desde inicios del siglo XVII. Este método permitió sugerir un punto aproximado de establecimiento de los núcleos faltantes y, paralelamente, se advirtió un patrón de referencia geográfica que, con mucha probabilidad, tiene que ver con el pensamiento circular mesoamericano del espacio, el cual se asocia con las formas circulares de disposición de los elementos físicos dentro de una representación cartográfica. Finalmente, el procesamiento de la información nos hace sugerir que los caminos de Yecapixtla, ceñidos a un polígono territorial precisado en la Figura 7, sumaron una red de 14 leguas o 78 kilómetros de vías terrestres que, agregadas al total estimado para la *Tlalnáhuac*, integraron un circuito de caminos de no menos de 33 leguas itinerarias o 181 kilómetros de caminos regulares, cuya línea se condicionó por la presencia de barrancas y llanos.

<sup>50</sup> ACUÑA, 1985, pp. 213-216.

<sup>51</sup> ACUÑA, 1985, p. 216.

<sup>52</sup> [Recurso disponible en: <http://bdmx.mx/documento/galeria/tres-mapas-relaciones-geograficas-morelos>].

FIGURA 7  
YECAPIXTLA. RED DE CAMINOS



NOTA: Elaboración propia.

FUENTES: Pintura de Yecapixtla (1580); AGN-MAPILU/Morelos: Yecapixtla, Ocuituco y Tlayacapan (1718), Villa de Yecapixtla (1741), Yecapixtla, Marquesado del Valle (1741), Morelos (Cuautla), Axochiapa y Yecapixtla (1864); MMOyB: 2607C-CGE-7249-B, *Carta general del estado de Morelos* (1910); ACUÑA (ed.), 1985, "Relación de Yecapixtla", pp. 212-223.

## BALANCE FINAL

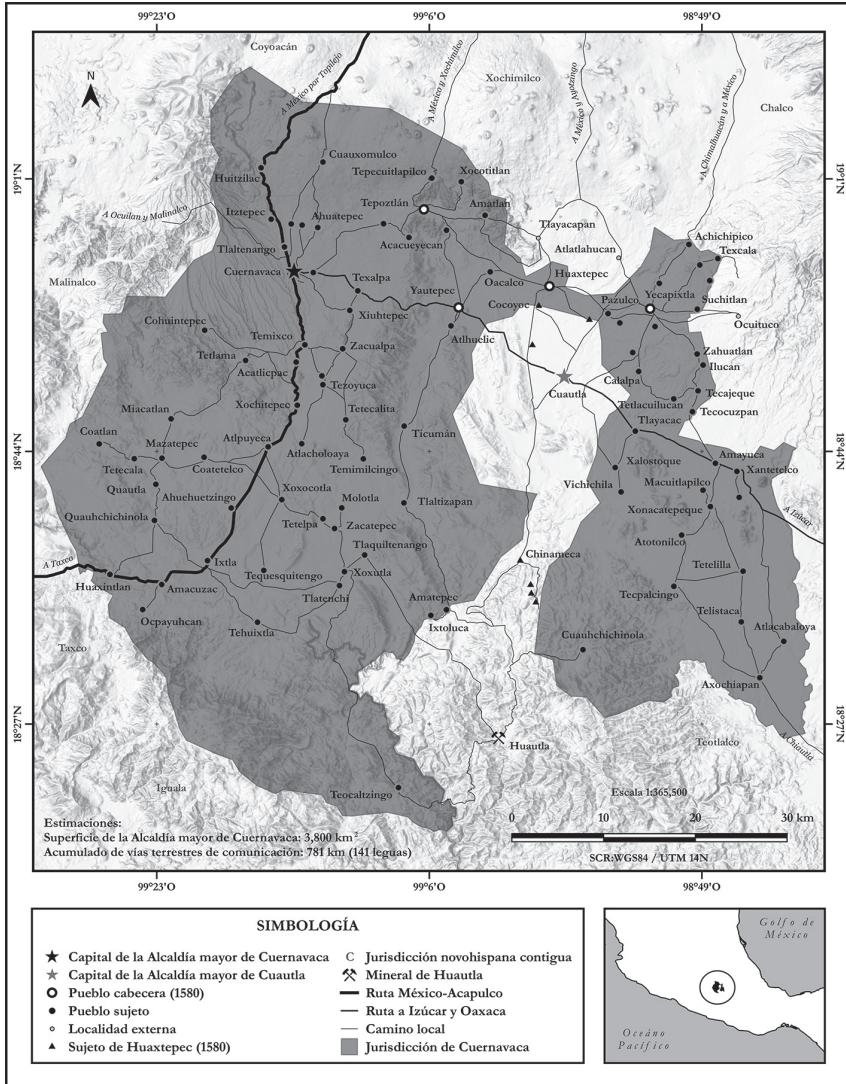
En el radio explicativo de la geografía histórica, la materia de las vías de comunicación terrestre se vuelve un referente empleado no sólo en el ejercicio de identificar y comprender la movilidad de las sociedades, además, supone un elemento de análisis y un ángulo de observación colocado para prescribir las formas en que se transformaron y estructuraron los espacios geográficos del pasado lejano e inmediato. En este sentido, la cartografía antigua se vuelve un instrumento esencial en la labor de reconstrucción histórica de tales unidades geoespaciales, sin embargo, no debe dejar de atenderse la cuestión relacionada con el hecho de que esta fuente puede entrañar tanto ventajas como limitaciones en la operación cartográfica formulada. Frente a estas consideraciones, el ejercicio ensayado en esta investigación ha propiciado la generación de dos reflexiones.

En primer término, cabe señalar que una de las particularidades de la cartografía consultada por esta investigación guarda correspondencia con los argumentos de Harley, en el entendido de que el mapa, en cierta medida, es un discurso espacial retórico que invoca los deseos de la autoridad con el fin de persuadir y convencer de una idea a sus lectores.<sup>53</sup> Ciertamente este atributo distingue la naturaleza discursiva de todo el universo cartográfico citado, en especial la de las *pinturas* de la *Relación* de 1580, dado que su proyección alude a uno de los símbolos de poder español representado gráfica y espacialmente por la efigie de la iglesia. Sin embargo, se debe añadir que más allá de su función política y de su sentido artístico, los mapas de Huaxtepec y Yecapixtla hacen patente la existencia de una mente que pensó y proyectó de una forma singular esos espacios novohispanos. Dicho en términos precisos, el *tlacuilo* elaboró tales representaciones en función de una cognición espacial circular, y esto se observa tanto en la forma de organizar los elementos constitutivos del mapa como en la manera ordenada de aludir a las unidades de población en el documento escrito. Este esquema de alusión y proyección lo explicamos en el entendido de que los tres documentos escritos aluden, en una secuencia específica, al nombre de cada uno de los poblados y mencionan inicialmente a alguna unidad

<sup>53</sup> HARLEY, 2005, p. 63.

# FIGURA 8

## CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LOS CAMINOS DE CUERNAVACA A FINES DEL SIGLO XVI



NOTA: Elaboración propia.

FUENTES: Véase el material citado en las figuras anteriores.



situada al sur respecto al centro de la villa. Así, el texto de Tepoztlán cita en primer lugar al poblado de Tepetlapan (véase Figura 4), Cocoyoc es nombrado primero en el documento de Huaxtepec (véase Figura 6), mientras que la descripción escrita de Yecapixtla alude al poblado de Pazulco (véase Figura 7). Una vez agotadas las unidades asentadas en el sur, el patrón de referencia de los tres documentos se encauza a señalar los asentamientos del oriente y, seguidamente, registra el nombre de los poblados del norte para finalmente señalar a los del poniente. En suma, se advierte una pauta de referencia geoespacial que se expresa en forma de “órbita política” por parte de los pueblos respecto a su centro de gravedad, es decir, los centros de villa. En tal sentido, observamos una especie de referencia radial levógira, esto es, una alusión ordenada que, vista sobre la misma *pintura* o en la cartografía elaborada en este trabajo, sigue la dirección contraria del curso de las manecillas del reloj, lo cual tiene que ver, con bastante probabilidad, con el principio mesoamericano de pensamiento espacial circular.<sup>54</sup>

En una segunda reflexión reconocemos que el presente trabajo se encuentra restringido por los limitados recursos cartográficos del siglo XVI y sus atributos políticos acotados por los centros de autoridad territorial; esto es significativo señalarlo dado que involucra la discriminación, en la cartografía histórica producida por esta investigación, de los caminos tendidos entre los pueblos secundarios. Efectivamente, esta condición supone un problema, sin embargo, se omitió tal cuestión ya que ello requiere exámenes microhistóricos que rebasan los propósitos de este estudio; no obstante, el uso y contraste de *fuentes extemporáneas* permitió, en la medida de lo posible, franquear ésta y otras dificultades. Asimismo, el conjunto de estos mapas permitió proyectar una aproximación al perfil de los caminos indígenas y novohispanos, cuyo trazo se advierte condicionado no tanto en virtud de curvaturas o inclinaciones, sino por las distancias por recorrer; esto se debe al hecho de que el trazo de las rutas indígenas peatonales no se determinaba por la comodidad de la gradiente, sino por la efectividad para librar las distancias de forma recta.<sup>55</sup> El sentido de esta idea se puede observar si se compara el trazo del Camino Real México-Acapulco

<sup>54</sup> Para una valoración de este pensamiento en la cartografía indígena novohispana, véase RUSSO, 2005.

<sup>55</sup> HASSIG, 1990, pp. 39-40.

de la Figura 3 con mapas carreteros actuales. En tal confrontación saltará a la vista que los peraltes de la actual carretera federal México-Acapulco y la Autopista del Sol que marchan sobre la parte norte del estado de Morelos no corresponden con el trayecto del Camino de Asia, toda vez que éste se habilitó para el tráfico peatonal y de carretas, mientras que aquéllos son una expresión actual del tránsito automotor que requiere curvas que compensen el peso de los vehículos para efectuar un ascenso y descenso descansado. Finalmente, y con base a la información procesada en este trabajo, planteamos que la jurisdicción de Cuernavaca se comunicó, a fines del siglo XVI, a través de una trama de caminos locales en los que predominó el perfil de herradura (véase Figura 8). Dicho de otra forma y frente al perfil incipiente de una vía real como la constituida por el Camino México-Acapulco, en este espacio geográfico dominaron los tránsitos peatonales y arrieros efectuados con el empleo de no menos de 781 km de caminos (141 leguas itinerarias) que, en un sentido metafórico y frente a las distancias por vencer, se constituyeron como la “afrenta” y la culminación de la “derrota” contra la “tiranía del espacio”.

## BIBLIOGRAFÍA

- ACUÑA, René (ed.)  
 1985 *Relaciones geográficas del siglo XVI: México*, t. 1, serie Antropológica, núm. 63, Instituto de Investigaciones Antropológicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 400 pp.
- AGUIRRE ROJAS, Carlos Antonio  
 2015 “La historia regional en la perspectiva de la corriente francesa de los ‘Annales’”, *Historia y memoria*, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Tunja, julio-diciembre, núm. 11, pp. 273-297.
- BONIALIAN, Mariano  
 2014 *China en la América colonial: bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, pról. de Josep Fontana, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología/Editorial Biblos, México, 264 pp.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio  
 1968 “Nueva Cartografía de los puertos de Acapulco, Campeche y Veracruz en la edad Moderna”, *Anuario de estudios americanos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, enero, núm. 25, pp. 515-563.

- CARRERA STAMPA, Manuel  
1968 "Relaciones geográficas de Nueva España siglos XVI y XVIII", *Estudios de Historia Novohispana*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, vol. II, núm. 2, pp. 1-31.
- COATSWORTH, John  
1976 *Crecimiento contra desarrollo: El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, vol. I, col. SEP/70, núm. 271, Secretaría de Educación Pública, México, 150 pp.
- DUBERNARD, Juan  
1991 *Códices de Cuernavaca y unos títulos de sus pueblos*, Gobierno del Estado de Morelos (1988-1994), Cuernavaca, 397 pp.
- GARZA MARTÍNEZ, Valentina  
2012 "Medidas y caminos en la época colonial: expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII)", *Fronteras de la historia: revista de historia colonial latinoamericana*, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Bogotá, vol. XVII, núm. 2, pp. 191-222.
- GERHARD, Peter  
1970 "A method of reconstructing pre-columbian political boundaries in Central Mexico", *Journal De La Société Des Américanistes*, París, vol. LIX, pp. 27-41.  
1986 *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 496 pp.
- GARCÍA JUAN, Laura  
2015 "SIGECAH, una plataforma digital para el aprendizaje y manejo de fuentes geohistóricas", en Juan Ramón de la Riva Fernández, Paloma Ibarra Benlloch, Raquel Montorio Llovería y Marcos Rodrigues (coords.), *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación*, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Zaragoza, Zaragoza, pp. 1377-1384.
- GARCÍA MARTÍNEZ, Bernardo  
1969 *El Marquesado del Valle. Tres siglos de régimen señorial en Nueva España*, Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México, México, 175 pp.
- GARCÍA MENDOZA, Jaime  
2017 *Integración territorial de Cuautla Amilpas. Desde sus orígenes mesoamericanos hasta fines del dominio español*, Editorial Diacronía, México, 209 pp.  
2010 "Hernán Cortés empresario. Cuauhnáhuac en las empresas cortesianas", en Horacio Crespo (dir.), *Historia de Morelos. Tierra, gente, tiempos del sur*, t. 3, *De los señoríos indios al orden novohispano*, Poder Ejecutivo del Estado de Morelos/Congreso del Estado de Morelos-LI Legislatura/Universidad Autónoma del Estado de Morelos/

- Ayuntamiento de Cuernavaca/Instituto de Cultura de Morelos, Cuernavaca, pp. 647-713.
- HARLEY, John Brian  
2005 *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, comp. de Paul Laxton, trad. de Leticia García Cortés y Juan Carlos Rodríguez, Fondo de Cultura Económica, México, 398 pp.
- HASSIG, Ross  
1990 *Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI*, Alianza Editorial Mexicana, México, 300 pp.
- HINOJOSA, Laura Elena  
2015 “Mapas y códices de Morelos”, *Inventio*, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Cuernavaca, Morelos, julio-octubre, vol. XI, núm. 24, pp. 59-66.
- HUMBOLDT, Alexander  
1827 *Ensayo político sobre la Nueva España*, 2a. ed., trad. de Vicente González Arnao, Imprenta de Paul Renouard, París, 5 ts.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA  
2017 *Anuario estadístico y geográfico de Morelos 2017*, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, 502 pp.
- LÓPEZ AUSTIN, Alfredo y Leonardo LÓPEZ LUJÁN  
2014 *El pasado indígena*, 3a. ed., El Colegio de México/Fideicomiso Historia de las Américas/Fondo de Cultura Económica, México, 320 pp.
- MALDONADO JIMÉNEZ, Druzo  
1990 *Cuauhnáhuac y Huaxtepec (tlalhuicas y xochimilcas en el Morelos prehispánico)*, Universidad Nacional Autónoma de México/Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Cuernavaca, 296 pp.
- MENTZ, Brígida von  
2008 *Cuauhnáhuac, 1450-1675. Su historia indígena y documentos en “mexicano”*. *Cambio y continuidad de una cultura nahua*, Miguel Ángel Porrúa, México, 551 pp.
- MORENO NÚÑEZ, Francisco Javier  
2009 “Deconstruyendo un mapa, reconstruyendo un paisaje: la pintura de Huaxtepec, 1580”, en Héctor Mendoza Vargas y Carla Lois (coords.), *Historia de la Cartografía de Iberoamérica. Nuevos caminos, viejos problemas*, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México, pp. 93-119.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (RAE)  
2002 *Diccionario de Autoridades*, ed. facsimilar, Editorial Gredos, Madrid, 3 vols.

RUSSO, Alessandra

2005 *El Realismo Circular. Tierras, espacios y paisajes de la cartografía indígena novohispana, siglos XVI y XVII*, Instituto de Investigaciones Estéticas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 250 pp.

SERRERA, Ramón María

2006 “El camino de Asia”, en Chantal Cramaussel (ed.), *Rutas de la Nueva España*, pról. de Ruggiero Romano, El Colegio de Michoacán, México, pp. 211-234.

WOBESER, Gisela von

2010 “La alcaldía mayor de Cuernavaca como parte del Marquesado del Valle de Oaxaca”, en Horacio Crespo (dir.), *Historia de Morelos. Tierra, gente, tiempos del sur*, t. 3, *De los señoríos indios al orden novohispano*, Poder Ejecutivo del Estado de Morelos/H. Congreso del Estado de Morelos-LI Legislatura/Universidad Autónoma del Estado de Morelos/Ayuntamiento de Cuernavaca/Instituto de Cultura de Morelos, Cuernavaca, pp. 199-219.