

## Capítulo Uno

### 1.1. La sierra norte de Puebla, escenario del cacicazgo de Rafael Cravioto Moreno.

La región de la Sierra Norte de Puebla esta rodeada por el Valle Tlaxcalteca y las regiones serranas de los estados de Hidalgo y Veracruz, de escarpadas montañas y profundos barrancos. La región presenta un panorama variado por sus características físicas y diferencias culturales. Sus límites al sur del Estado de Tlaxcala, en los municipios de Tlaxco, Huamantla, Mexcaltepec y Libres en el estado de Puebla; al este los municipios de Zaragoza y Teziutlán forman parte de ella. Por lo que respecta al noroeste se va transformando la Sierra en suaves lomas de tierras bajas que terminan al aproximarse al Golfo de México. Al norte el terreno montañoso continúa hasta llegar a la Sierra Madre Oriental pasando por Huauchinango y Villa Juárez.

Al oeste la sierra va perdiendo sus características en las tierras altas y frías de los municipios de Chignahuapan, Zacatlán y Ahuazotepec y continuando por los municipios de Acaxochitlán, Chila, Honey, Pahuatlán, hasta llegar a la Husteca Hidalguense. (ver mapa No. 1)

Las variaciones en la altura (elevaciones que van de los 2300 metros sobre el nivel del mar hasta descender bruscamente a los 1500 o 1000 metros) dan como resultado diferentes condiciones ambientales, creando un accidentado relieve. En general, el clima de la sierra es semitropical, con variaciones que van desde el húmedo con niebla, hasta temperaturas medias y climas tropicales,<sup>1</sup> con precipitaciones pluviales que aumentan de manera fuerte en el verano y que alimentan a los dos principales ríos de la región: el río San Marcos, acrecentado por varios afluentes, entre ellos el Santa Mónica, el arroyo de Pahuatlán y el río Xolotla. Al oriente encontramos el río

---

<sup>1</sup> Ángel Bassols Batalla, nos menciona al respecto que “...el clima es tropical y lluvioso y sufre oscilaciones térmicas en invierno, por acción de los nortes, sin llegar a tener heladas, como intensos calores, lo que ocurre principalmente en primavera y principios de otoño...” en: Bassols Batalla, Ángel. *Recursos naturales de México: teoría, conocimiento y uso*, México, Nuestro Tiempo, 1978. p.45.

Tecolutla, formado por los ríos Necaxa,<sup>2</sup> Cempoala y Apulco; llegando a desembocar finalmente hacia el mar.

Los suelos de la sierra permiten cultivar, según la altura donde se encuentren, desde el trigo y las manzanas, hasta el café y los cítricos; pasando por el aguacate, durazno, la papaya, el plátano, mango, etcétera, sin olvidarnos de la caña de azúcar. Los centros económicos más significativos actualmente y que se han mantenido de esa forma desde el siglo XIX, son ciudades medianas como Xicotepec, Zacatlán, Tetela, Zacapoaxtla, Teziutlán y Huauchinango.

La sierra Norte de Puebla se liga históricamente como una zona de influencia del antiguo Altiplano Central de las grandes culturas toltecas y la mexicana.<sup>3</sup> La sierra de Puebla, perteneció al mítico Totonacapan, dominado por el señorío de Cempoala. Tiempo después fue incorporada al imperio mexicana con los conquistadores Tizóc y Ahuizótl; pero aún entonces su participación en el imperio mexicana, fue la de tributario. La relación la Sierra y el altiplano han sido muy estrechos, ya que desde tiempos prehispánicos pasaban por ella las principales rutas entre el México central y el litoral del Golfo, especialmente el camino a Tuxpan.<sup>4</sup>

Con la conquista y colonización tuvo lugar revolución espacial<sup>5</sup> en la Sierra, ya que se relegó a los pueblos indígenas a un segundo plano y se forzó el poblamiento indígena a otras zonas.<sup>6</sup> Como consecuencia de estos cambios de asentamientos, la

---

<sup>2</sup> A la altura de Xicotepec de Juárez se constituye el primer sistema hidroeléctrico, Necaxa, el cual se inicio a fines del siglo XIX, con el objeto de generar energía eléctrica para la Ciudad de México.

<sup>3</sup> Bernardo García Martínez. *Los pueblos de la sierra. El poder y el espacio entre los indios del Norte de Puebla hasta 17*, México, COLMEX, 1987, pp.56-61.

<sup>4</sup> Con la conquista y dominación de los grupos indígenas por los españoles, esta ruta cambiaría, debido al surgimiento de Veracruz como principal puerto de comercio, ya que el camino era plano y despejado, cómodo para el transporte de las mercancías europeas, por lo que, tanto la parte central de Puebla y México se vieron beneficiados, lo que desplazaría a las rutas tradicionales de comunicación entre el Golfo y el centro del país. Pero la Sierra de Puebla conservó una densa red de caminos tradicionales de comercio, especialmente en el ámbito local y regional. En: *Ibidem*, p. 136-37,154.

<sup>5</sup> *Ibidem*. p.137.

<sup>6</sup> Entre estas nuevas zonas de población, se encuentran, Perote y San Juan de los llanos, estos ubicados en la región de Texcoco; por otro lado encontramos a Tulancingo, la causa, son tierras fértiles y templadas, apropiadas para los nuevos cultivos que introdujeron los europeos. En: *Ibidem*. p.138.

Sierra quedó relativamente desprovista de incentivos para la colonización española, debido a que los pocos españoles que se establecieron en ella, no penetraron en su totalidad, otros implementaron empresas de explotación económica, pero manteniendo sus lugares de residencia.<sup>7</sup> Como en todo proceso colonizador, las innovaciones, sobre todo de la agricultura y la introducción del ganado, no se hicieron esperar, y aunque con cambios no tan espectaculares, también originaron nuevos procesos comerciales. Así se incluyó la circulación de dinero, necesario para llevar a cabo las transacciones y pago de mercancías. Las bestias de carga, como innovación, eran un elemento “...que daba una nueva dimensión a los tiempos y volúmenes...”<sup>8</sup>

Para el siglo XVII, los baches demográficos aunados a la contracción económica, no propiciaron un desarrollo estable en esta zona de la Nueva España. Sin embargo, la lenta recuperación de la población indígena, los procesos comerciales y de poblamiento, así como el paulatino establecimiento de haciendas,<sup>9</sup> la región de la Sierra Norte de Puebla, logró un auge cafetalero para el siglo XIX. Ello reactivó las comunicaciones, que lastimosamente se veían afectadas por el descuido y el exceso del cobro de alcabalas, herencia de la época virreinal.<sup>10</sup>

En el siglo XIX y ante la falta de vías adecuadas de comunicación, los comerciantes particulares de la zona, empezaron a construir puentes y caminos empedrados que cruzaban la sierra en busca de productos para su venta. Por ejemplo, Simón Cravioto y Manuel Andrade quienes, en 1842 empezaron a componer “...el camino que va de Huauchinango a Beristáin, para comodidad de sus atajos de mulas,

---

<sup>7</sup> *Ibidem.*

<sup>8</sup> *Ibidem.* p.145.

<sup>9</sup> Bernardo García, nos dice que para mediados del siglo XVII, ninguna de las empresas agrícolas o ganaderas, ubicadas en la Sierra, habían alcanzado el tamaño o la importancia de las que, en otras regiones, han sido señaladas como representativas de la hacienda. En: *Ibidem.* p.144.

<sup>10</sup> AGNM. *Alcabalas*; Vol. 440; Exp. 26; f. 167. El documento solicita que “... que se exonere del cobro de alcabalas a arrieros y tenderos, ya que es muy alto este cobro y se pierde en lugar de ganar, considerando que los tenderos y arrieros se ven apurados para cubrir este cobro excesivo impuesto por el administrador de alcabalas, ya que dicho cobro no se ve reflejado en mejoras, como los caminos que se utilizan para traficar...”. Huauchinango, 1781.

compuestas por más de 200...”<sup>11</sup> Poco después, en 1844, en la misma sociedad, iniciaron la construcción de un puente sobre el río Totolapa, cobrando el peaje respectivo.<sup>12</sup> Esto nos da una idea de lo importante que era para los comerciantes las vías de comunicación, sin las cuales simplemente no se podía comerciar, ante lo cual ellos mismos tenían que realizar inversiones económicas al mejorarlos los caminos, para no ver mermadas sus ganancias en la comercialización de productos.

---

<sup>11</sup>Sandalio Mejía Castelán. *Huauchinango histórico. Síntesis histórica estadística y geográfica del distrito de Huauchinango, en el Estado de Puebla, con datos hasta el año de 1945*, México, Puebla, Ed. Cajica, 1945, pp.29-34.

<sup>12</sup> *Ibidem.*; p.34. El puente se termina en el año de 1872. En la actualidad el puente construido por estos dos arrieros, perdura a la sombra de otro, construido para continuar con la secuencia de la carretera México-Tuxpan, que lleva el mismo nombre de su antecesor Totolapa. Este viejo puente de mampostería, es todavía utilizado por los pobladores locales.



La sierra de Puebla, tomado de : Todo México. Guía riji, México, 1988

## 1.2. Huauchinango y su geografía

La región de Huauchinango tiene elevaciones que van de los 500 a poco más de los 2000 metros sobre el nivel del mar, lo cual favorece una agricultura variada debido a la gran precipitación pluvial. Claude Bataillon describe a la región de la siguiente manera: "...la originalidad de esta región proviene evidentemente de sus caracteres climáticos: al sur del trópico, a partir del grado 23 de altitud norte, un medio sin estación seca marcada, bordea el altiplano semiárido. Esta región seduce frecuentemente por su vegetación de bosque siempre verde y también por sus contrastes...). Una vertiente vuelta hacia el este y el noroeste, frente a los vientos húmedos, domina llanuras y colinas muy variadas (...) este frente montañoso sólo excepcionalmente pasa de 2500 m. de altitud y con la mayor frecuencia forma el reborde poco elevado del altiplano central aún cuando geológicamente la Sierra Madre Oriental se presenta como una cordillera de masas calizas secundarias plegadas. Un bosque templado, de robles y liquidámbar, desciende hasta 1500 metros y con frecuencia más abajo; su parentesco con el bosque tropical siempre verde, situado hacia abajo, se advierte gracias a los líquenes, lianas y epifitas que lo adornan. Este bosque aparece bruscamente a los pocos kilómetros cuando se parece la vertiente seca, con frecuencia endorreica, y sus cactáceas..."<sup>13</sup>

Tenemos entonces una región accidentada donde se forman barrancas, planicies, laderas, y donde serpentean abundantes arroyos, afluentes de los ríos Necaxa y San Marcos; lo que propicia una gran variedad de microclimas. Los cultivos más frecuentes desde el siglo XIX son el maíz, fríjol y chile, también se cultiva el cacahuete, plátano, caña de azúcar.

---

<sup>13</sup> C. Bataillon. *Las regiones geográficas de México*. Citado en: Marie Noelle Chamoux. *Nahuas de Huauchinango, transformaciones sociales en una comunidad campesina*, México, Instituto Nacional Indigenista-CEMCA, 1987, pp.22-23.

### 1.3. Historia e importancia geográfica

La posición estratégica de la región de Huauchinango desde tiempos prehispánicos<sup>14</sup> la convierte en una importante zona de comercio, ya que está situada entre el centro del país y el Golfo de México. A través del tiempo Huauchinango, ha destacado por su importancia económica en la región (ver mapas núm. 3 y 4). El historiador porfirista Francisco Del Paso y Troncoso, señalaba que el siglo XVII: “...este pueblo (Huauchinango) tiene 35 estancias todas las cuales suman 1143 vecinos, que dan de tributos cada sesenta días 348 pesos y cinco tomines y 10 enaguas, y 4 manteles, 10 panizuelos, 10 mantillas, 10 masteles, 5 sabanas de a seis piernas cada una y ocho jarros de miel y siete panes de cera y setenta panes de liquidámbar y tres sillas y siembran 200 brazas de tierra de algodón y cierta tierra de maíz que tiene 400 brazas de largo y ochenta de ancho”.<sup>15</sup>

El alto tributo nos revela que la región era rica debido al activo comercio, bien articulado, que aunado al desarrollo de villas como Pachuca y Tulancingo<sup>16</sup> ayudaron al florecimiento de lugares como Huauchinango. Esto explica que la venta del puesto de alcalde mayor alcanzara un precio de veinte mil pesos, ya que “...esta era probablemente la mejor valuada de todas las jurisdicciones serranas, por que no solo era extensa y poblada, sino que se beneficiaba del comercio que corría por el camino de Tuxpan y Panúco”.<sup>17</sup> En la segunda mitad del siglo XVII, se puede decir que Huauchinango, junto con Zacatlán, Teziutlán y Zacapoaxtla, eran cabeceras de pueblos ubicados más al

---

<sup>14</sup> Bernardo García nos comenta que “...la parte occidental de la sierra (la región de Huauchinango) se vio más ligada a Texcoco conforme este lugar consolidó su posición como paso de camino importante, las fuentes sugieren que se estableció entonces una forma de dominación más desarrollada, al parecer, que las habidas anteriormente, contando Ixtlilxóchitl como conquista de los texcocanos a Tulancingo y Tututepec, así como a Huahuchinango, Xicotepec y Pahuatlán, o sea las localidades serranas del camino a Tuxpan...”. En: Bernardo García., *Op.cit.* p.55-56.

<sup>15</sup> Del Paso y Troncoso. *Suma de visitas. “Descripción del pueblo de Cuauhchinango”*. *Papeles de la nueva España*, p.113-114.

<sup>16</sup> Bernardo García. Menciona a estas dos ciudades importantes para Huauchinango, por la cercanía que tuvieron con este, además de que en la zona existía un activo comercio a partir de la elaboración del agua de azahar, derivado de la flor de naranjo, en: *Los pueblos de la Sierra, Op.cit.*, p.144.

<sup>17</sup> *Ibidem.* p. 244.

interior de la Sierra, lo cual desde el punto de vista español, estas localidades eran algo así como las “capitales” de la Sierra.<sup>18</sup>

En estas localidades, y debido a un importante tráfico comercial, en Huauchinango el transporte a lomo de mula era indispensable para esta región tan agreste. Ya desde 1609, algunos indígenas eran arrieros y alquilaban sus mulas a los españoles que viajaban de la Ciudad de México al Golfo, pagando de alquiler por cada mula o caballo, dos reales por día, lo que incluía el sueldo del indígena que iba con la cabalgadura, y si iba solo se le pagaba un real por día.<sup>19</sup> En ese mismo año el tráfico mercantil era de suma importancia para la región, ya que había un número considerable de animales para la carga “...hay al presente en este pueblo de cincuenta a sesenta mulas y caballos de recua que trajinan de ordinario, pescado, maíz y ocozote (liquidámbar) a México y otras partes. Los que andan con las recuas son unos españoles y otros indios...”.<sup>20</sup>

Para finales del virreinato, el comercio de la región de Huahuchinango se contrajo al igual que de la zona de Puebla, así lo hace constar un documento escrito al Administrador General de las Reales Alcabalas “...postrado a los pies de usted hago presente el deplorable y infeliz estado en que se ve el pueblo de Guachinango por el desarreglo con que esta procediendo el administrador de alcabalas Don Francisco Severino de Teherán en el cobro y administración de el Real Derecho que con tanto exceso esta cobrando por lo que se ve destruido y perdido el comercio del infeliz pueblo de Guachinango...”.<sup>21</sup> Por lo poco que se puede rastrear del desarrollo de la arriería en la Sierra, especialmente en Huauchinango, podríamos aventurar a decir y de acuerdo a los datos que para 1780 el oficio del arriero estaba vigente en la zona, aunque había

---

<sup>18</sup> *Ibidem.* p.231.

<sup>19</sup> Citado en: García Martínez Bernardo, p.124-125.

<sup>20</sup> *Ibidem.*, p.125.

<sup>21</sup> AGNM. *Alcabalas*, vol.440, exp. 26; f. 165-167. México, 1780.



dificultades para conseguir a los arrieros, ante el exceso en el cobro de las alcabalas, ya que “...los comerciantes de este pueblo y de otros de la jurisdicción que tienen sus principales y los trasladan a Puebla o México o a otros lugares donde hacen sus comercios se ven apurados estos infelices para contratar arrieros al cobrarles el administrador la alcabala de sus fletes, lo que resulta un exceso...”.<sup>22</sup>

Para el siglo XIX, Huauchinango pertenecía a la intendencia de Puebla, formada esta por 79 pueblos, donde existían 14 parroquias, 7 haciendas y 15 ranchos. De las haciendas y ranchos que existían: “...solo la de Ahuazotepec era de labor en que se cosecharon el año pasado (1805) 4680 cargas de maíz, 1190 de cebada y 130 de trigo, siendo esta la primera vez que se hizo allí la siembra de esta última semilla; y de los ranchos a excepción de los de Atesquilla, Tlatlauquiapa, Chachalaca y Ayotlaque son de labor, los restantes y las otras 6 haciendas son de cría de ganado”.<sup>23</sup>

Para 1811, la cabecera de la jurisdicción tenía una población total de 3,499 habitantes; 333 de españoles, 2115 de mestizos, mulatos y otras castas y 1051 de indios.<sup>24</sup> En 1825, el primer congreso constituyente del Estado libre y soberano de Puebla de los Ángeles decretó la creación del Partido de Huauchinango, agregándolo a la asesoría de Zacatlán y Tetela y creando al mismo tiempo ya fuera de la jurisdicción los de Tuxpan y Chicontepec.<sup>25</sup> En 1849 con la nueva división territorial<sup>26</sup> del Estado de

---

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> “Descripción de la intendencia de Puebla en 1806, realizada por el intendente Conde de la Cadena”. En: Comons de la Rosa Aurea. *Geohistoria de las divisiones territoriales del Estado de Puebla (1519-1970)*, México, UNAM-Instituto de geografía, 1971; p.63. *Cfr.* a Jesús Silva Herzog. *Relaciones estadísticas de la Nueva España de Principios de siglo*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público-Dirección de Estudios Financieros, 1976, p.66.

<sup>24</sup> Sandalio Méjia Castelán. *Op.cit.* p. 150.

<sup>25</sup> *Ibidem*.

<sup>26</sup> Vale la pena aclarar que nuestro país ha cambiado en distintas épocas su división territorial. Para finales del virreinato, los españoles, tenían una división política complicada y poco precisa. Esta división se mantuvo en los primeros años del México Independiente. En 1814, la Constitución de Apatzingán, se establece una división territorial, en la cual el país quedaba dividido en 17 provincias; aclarando que aunque había una nueva división territorial, perduraron las divisiones administrativas y militares de la Colonia, como la intendencia y la capitania. En 1822, México contaba oficialmente con la mayor extensión territorial de su historia, dividida en 22 provincias. En 1823, se da la primera desincorporación de territorio al declararse la antigua cancillería real de Guatemala, junto con sus provincias (excepto

Puebla, el partido de Huauchinango, que se convertiría poco después en distrito con nueve municipalidades, pasó a formar parte del departamento de Zacatlán. En 1861, se creó formalmente el distrito de Huauchinango, y poco tiempo después se le dio el título de Ciudad.<sup>27</sup>

---

Chiapas y el Soconusco) independiente del Imperio de Iturbide. Chiapas declara su independencia ese año, pero al siguiente, se reunifica voluntariamente a México. En 1824, se presenta el primer proyecto de división política del México federado, donde se establece el término de Estado en lugar de provincia. Para los años subsiguientes, México, comenzó a perder territorio paulatinamente. El siglo XIX, fue muy difícil, ya que estuvo matizado de desincorporaciones e incorporaciones voluntarias; así como de anexiones y la compra de territorio por parte de Estado Unidos. Con la intervención francesa se ensaya una nueva división territorial, propuesta por Manuel Orozco y Berra; la cual dividía al país en 59 fracciones, que para efectos administrativos se agruparan en ocho grandes divisiones, los criterios regionales geográficos utilizados pueden resumirse de la siguiente manera, dividir al país en el mayor número posible de fracciones, mantener extensiones iguales con límites naturales entres si y que cada fracción lograra mantener a sus habitantes, algo que nunca se había plateado. Al triunfo del gobierno de Juárez, tal división fue eliminada y ratificada nuevamente la que estipulaba la constitución de 1857; con algunas modificaciones, como la ocurrida en 1884, donde se crean los estados de Nayarit, Coahuila, Hidalgo, Morelos y Campeche. Con la promulgación de la Constitución de 1917, se ratifica nuevamente la división política existente, con pequeñas reformas que mantuvieron los 28 estados, dos territorios y un Distrito Federal.

<sup>27</sup> Sandalio Mejía Cautelan. *Op.cit.*, p. 160.

#### **1.4. Importancia económica de Huauchinango en el siglo XIX**

Con la apertura en el norte de Veracruz al comercio mayor del puerto de Tuxpan (ver mapa no.5), en el primer tercio del siglo XIX, la zona de Huauchinango, volvió poco a poco a retomar el auge económico que su posición le permitía. Surtiendo con variados productos a la Ciudad de México y Puebla; en un largo tramo de recorrido de aproximadamente 90 leguas,<sup>28</sup> lo que permitía que el comercio fuera muy activo. A Huauchinango se le llamo “la Puerta de Oro de la Sierra”, y con mucha razón pues en el primer cuarto del siglo XIX, fue la fuente de riqueza de muchos, inclusive de inmigrantes europeos instalados en la zona, en donde produjeron panela, aguardiente y “chinguirito”, distribuidos en diferentes partes del país. El número de comerciantes y de artesanos aumentó regularmente y entre ellos se podían encontrar nuevos inmigrantes europeos de diversas nacionalidades, que aprovechando el mercado local desarrollado por el tránsito y la proximidad de tierras cañeras de azúcar, instalaron fábricas de alcohol. El comercio exige transporte y por lo tanto fue necesario un sistema para la gran variedad de centros de consumo.

El transporte a lomo de mula, la arriería, además de ser el único medio para transportar todo tipo de cosas hasta antes de la irrupción del ferrocarril, fue la solución. La necesidad de transporte en la región formó redes de comercio y representó una fuente importante de riqueza para los que se dedicaban a la actividad del transporte. Cabe la pena recalcar que con el tiempo, de estas familias de comerciantes y arrieros surgieron los jefes militares y políticos de la región durante el siglo XIX. Un ejemplo de ello fue el general Rafael Cravioto,<sup>29</sup> cuya trayectoria es el tema medular de este trabajo.

---

<sup>28</sup> Eduardo Fages. *Noticias estadísticas sobre el departamento de Tuxpan*, Puebla, México 1855, p.27-28-64.

<sup>29</sup> Sandalio Mejía Castelán. *Op.cit.* p. 135.

En 1847, la arriería en Huauchinango era una actividad importante, ya que (ver mapa núm. 6), sus efectos llegaban a varios puntos de la república, ocasionando la diversificación de otras fuentes de empleo. Por ejemplo, se contaban más de 16 talabarterías para abastecer la demanda de arreos de las mulas, y existía un número considerable de herrerías, en donde las recuas llegaban a formar largas filas, para que las herraran. El auge de la arriería en el siglo XIX en Huauchinango demandó además otros servicios e impulso nuevos negocios relacionados al oficio como eran curtidurías, tiendas de comistrajo,\* mesones, jabonerías, sastrerías, zapaterías, platerías y sombrerías.<sup>30</sup>

En virtud de que la arriería demandaba caminos en buenas condiciones, los arrieros junto con las autoridades emprendieron la tarea de mejorarlos caminos algunos tramos y construyendo puentes de piedra y mampostería en el paso de los ríos. Como el peaje cobrado en estos lugares representaba una elevada suma en contribuciones por la gran afluencia de tráfico, varios particulares y autoridades solicitaban al gobierno la administración de estos rubros. En 1853, el prefecto de Zacatlán solicitaba a la oficina de Fomento que se rematara el peaje de Huauchinango. La administración negó la solicitud, argumentando que era deber de la oficina de caminos y el gobierno de Puebla fijar el peaje y administrar.<sup>31</sup>

Tal vez esta disposición no se respetó, pues en 1856 la oficina de caminos instruía al gobernador de Puebla para que ordenara que el subprefecto de Huauchinango cesara el cobro de peajes en el camino que une Huauchinango con la costa, porque era

---

\* Comistrajo: mezcla irregular y extravagante de comida, compuesta por varios ingredientes como la carne de puerco, la de res, frijoles, etc. Todo revuelto en un mismo plato.

<sup>30</sup> Sandalio Mejía. *Op. cit.*, pp. 120-25.

<sup>31</sup> AGNM. *Caminos y Puentes*. Vol.24, exp.200. "Sobre que el gobierno de Puebla se ponga de acuerdo sobre la administración de caminos para fijar las cuotas que deben cobrarse en Huauchinango, por no excederse a la solicitud del prefecto de Zacatlán relativa a que se rematara el peaje", Puebla, 1853.

un camino nacional, ya que la ruta Totolapa-Huauchinango-Necaxa, es el camino más directo al puerto de Tuxpan.<sup>32</sup>

Aparentemente las guerras civiles, la guerra con Estados Unidos y la intervención francesa no afectaron económicamente esta zona, ya que “...los mestizos aprovechaban las actividades ligadas al tránsito, los indígenas tenían tierras fértiles...”<sup>33</sup> Parecía que los habitantes de Huauchinango, veían el futuro con optimismo pues el estado tenía el proyecto de prolongar el camino hacia las tierras bajas de la Huasteca, y alcanzar de esta forma el río navegable que lleva a Tuxpan, lo cual beneficiaría a Huauchinango al convertirse en un importante enclave del proyecto de comerciar por el río.

Sin embargo el proyecto fracasó, ya que en 1873 se inauguró formalmente la línea ferrocarrilera entre el puerto de Veracruz y la Ciudad de México. Esto afectó notablemente a Huauchinango, ya que de la noche a la mañana, los barcos dejaron de llegar a Tuxpan, este fue destronado de su papel como centro comercial. A pesar de que el ferrocarril se encontraba relativamente cerca de Huauchinango, en el Estado de Hidalgo, estaba ubicada en la estación de Beristaín; lo que redundó en que Huauchinango, ya no fuera vista como la ciudad escala entre el puerto de Tuxpan y la Ciudad de México.<sup>34</sup>

Aunque el comercio regional de productos siguió siendo importante, debido a la distinta producción de, maíz, cebada, frijol, papa, haba, chile verde, piloncillo, café,

---

<sup>32</sup> AGNM. *Caminos y puentes*. Vol. 34, exp. 873, “Sobre que la Administración General de Caminos se haga cargo de la recaudación de peajes establecida en Huauchinango por orden del excelentísimo señor de Puebla.”, Puebla, 1856.

<sup>33</sup> Marie Noelle Chamoux. *Nahuas de Huauchinango, transformaciones sociales en una comunidad campesina*, traducción de Luz María Santamaría, México, INI-CEMCA, 1987, p.44.

<sup>34</sup> *Idem.*, p.42. Ver también a Sanadallo Mejía. *Op.cit.*, p 124.

chile chipotle, tabaco, algodón entre los estados de Hidalgo, Tlaxcala y el Distrito Federal,<sup>35</sup> el comercio de la región no llegaría a tener el auge que tuvo anteriormente.

La cancelación del proyecto de vías transitables a la Huasteca, también es un factor explicativo de que el sistema de arriería se contrajera, y que con limitaciones, siguiera controlando el transporte de productos para la comercialización, tanto de los de la región como de los artículos manufacturados<sup>36</sup> que requerían los pobladores de Huauchinango y sus alrededores; transitando a lo largo de estas rutas que comunicaban el centro del país con la costa veracruzana y con la región de la Huasteca, así como internamente en la accidentada sierra, rutas que igualmente servían para que a Huauchinango llegaran de varios puntos de la República, harina, azúcar, petates, sombreros, pescado, camarón, sal de mar, reses, puercos, mantas; etc.<sup>37</sup>

#### **1.4.1. La arriería en la sierra de Puebla como actividad económica preponderante. Un breve acercamiento a la comprensión del oficio especializado de la arriería.**

La mayoría de las transacciones comerciales exige como condición para su funcionamiento el transporte. A lo largo de la historia, al hombre le ha sido imposible prescindir de los servicios de un transporte eficaz y rentable para trasladar los más variados productos que a diario se consumen, ante lo cual el mercado ha necesitado y necesita forzosamente un transporte para mantener el mercado vivo, la compra y venta de productos.

En este proceso interviene de manera callada y eficaz la fuerza de trabajo humana, de individuos que se encargan de llevar a cabo la tarea de transportar un

---

<sup>35</sup> AMH. *Fondo Reservado*, S/autor, *Noticias geográficas y estadísticas del estado de Puebla, formadas por las comisiones de los distritos, según lo dispuesto por el superior gobierno del mismo*, Puebla, México, Imprenta del Hospicio (Edición del periódico oficial), 1870, p.35-41

<sup>36</sup> Entre los productos manufacturados podemos encontrar, el aguardiente, ceras, jabón, pieles curtidas. Existiendo también, pequeñas industrias transformadoras como, fraguas, carpinterías, zapaterías. En: *Ibidem*, p. 50-53.

<sup>37</sup> *Ibidem.*, p.54.

sinnúmero de productos. Factores como la lluvia, el tráfico, el mal estado de los caminos, hacen que el traslado de mercancías se retrase o que estas lleguen en buenas condiciones a su lugar de destino.

La arriería se inició durante el virreinato, perdurando a lo largo de todo el siglo XIX, para sucumbir lentamente en el siglo XX. Fueron siglos y siglos de proezas, de experiencias, de esfuerzos heroicos que se convirtieron en relatos épicos, los cuales muchas veces se fueron a la tumba con sus protagonistas, olvidándose así a los arrieros, individuos que por varios siglos se hicieron cargo de acercar a los habitantes de los distintos pueblos de México.

Para algunos historiadores del siglo XIX, al parecer los arrieros no existieron. En cambio, viajeros como Humboldt,<sup>38</sup> Brantz Mayer,<sup>39</sup> Poinsett,<sup>40</sup> Stephens,<sup>41</sup> Sartorius<sup>42</sup> y Ruxtón,<sup>43</sup> entre otros, nos relatan en sus viajes y a manera de folklore, el oficio, virtudes y problemas que a diario vivían los arrieros. Igualmente, la novela mexicana decimonónica ha dejado rastros de este oficio, como lo constatamos en *Los bandidos de Río Frío* o en *Astucia*,<sup>44</sup> relatos de lo ocurrido a diario con los arrieros. La historiografía nos ha dejado saber que personajes nacionales como Morelos,<sup>45</sup> Zapata<sup>46</sup>

---

<sup>38</sup> Alejandro de Humboldt. *Ensayo político del Reino de la Nueva España*, traducido al español por Don Vicente González Arnao, México, Miguel Ángel Porrúa (4 ts. Edición facsímil), 1958.

<sup>39</sup> Mayer Brantz. *México lo que fue y lo que es*, traducción de Francisco Del Piane, México, FCE, 1953.

<sup>40</sup> Joel R., Poinsett. *Notas sobre México*, traducción de P. Martínez Campos, México, Jus, 1950.

<sup>41</sup> John Stephens. *Viaje a Yucatán*, traducción de Justo O'Reilly, México, Sepsetentas, 1984.

<sup>42</sup> Carl Cristian Sartorius. *México hacia 1850*, México, CONACULTA, 1990.

<sup>43</sup> George F. Ruxtón. *Aventuras en México*, traducción de Raúl Trejo, México, Ediciones El Caballito, 1974.

<sup>44</sup> Manuel Payno. *Los bandidos de Río Frío*, prólogo de Antonio Castro Leal, México, Porrúa; 1971., Inclán G. Luis. *Astucia, el jefe de los hermanos de la hoja o los charros contrabandistas de la rama*, México, Porrúa (Colección Sepan Cuantos 63), 1966.

<sup>45</sup> "... el joven Morelos primero trabajó de labrador en la hacienda y más tarde de arriero. Recorría la ruta por tierra de Acapulco a la Ciudad de México, conocida como el camino de la China; la vida de arriero le daba un ingreso regular...", citado por H. Timmons. *Morelos, sacerdote, soldado, estadista*: traducción de Carlos Viades, México, FCE, 1983. p.14. Timmons toma la cita de Carlos María de Bustamante. *Cuadro histórico de la revolución mexicana de 1810*, México, Instituto Helénico-FCE (vol. III), 1985.

<sup>46</sup> "... Emiliano, era aparcerero de unas cuantas hectáreas de una hacienda local, y en las temporadas en las que aflojaba el trabajo llevaba una recua de mulas por los poblados del sur, situados a lo largo del río Cuautla...", en, John Womack Jr. *Zapata y la Revolución Mexicana*, traducción de Francisco González Aramburo, México, Siglo XXI, 1976, p.4. Womack toma la cita de Serafín M. Robles. "El General Zapata. Agricultor y arriero", *El campesino*; octubre de 1951.

y Villa,<sup>47</sup> antes de tomar las armas se dedicaron en algún momento de su vida al oficio de la arriería. Así las cosas, a los arrieros los encontramos mencionados en la historiografía mexicana a manera de folklore literario,<sup>48</sup> o dentro de un universo de trabajadores como estadística.<sup>49</sup>

Pero más allá de cualquier descripción romántica, el arriero, fue un actor social que en los distintos períodos de la historia y hasta la casi desaparición de su oficio, hizo posible la articulación de un mercado interno en el siglo XIX. Tenemos por lo tanto a grandes comerciantes, que tanto en la vida novohispana como independiente, iniciaron sus fortunas en la profesión de la arriería,<sup>50</sup> o incluso indígenas que vivían de esta forma de comercio, lo cual contradice la idea generalizada que se tiene de que la arriería de grandes caravanas estaba en manos de españoles o mestizos, sobre todo en el virreinato.

El oficio de la arriería enfrentaba al hombre con adversidades que la experiencia les ayudaba a resolver. El arriero debía conocer muy bien los caminos por donde comerciaba, la forma de negociar ante circunstancias adversas, los variados climas que

---

<sup>47</sup> Esta afirmación no queda muy clara en Villa, ya que sólo se menciona que Furber, un acaudalado inglés, lo contrató para que se encargara de sus cuadrillas, con el objeto de que los arrieros no se pelearan en el camino; si esto es así podemos decir que Villa era una especie de mayordomo de una recua de mulas. En Friedrich, Katz. *Pancho Villa*, traducción de Paloma Villegas, Era (2 ts), 1998, p. 91.

<sup>48</sup> Salvador Ortiz Vidales. *La arriería en México*, 2da. Edi. Corregida, México, Imprenta del Museo Nacional de Antropología e Historia, 1976. Creo que es la obra más general; tiene muchos elementos rescatables que permiten entender la descripción del arriero. Ahora bien, si esta descripción del trabajo y vida del arriero es la más general hay que tomarla con la reserva pertinente, ya que si bien es una descripción de la arriería en general, lo hace de una manera romántica. El trabajo de Víctor Ruiz Meza. *Los arrieros*, Dirección del Patrimonio Cultural del Estado de México, 1976, nos presenta igualmente una visión romántica del oficio del arriero.

<sup>49</sup> Pablo González Casanova (coord.). *La clase obrera en la historia de México*, México, UNAM (Instituto de Investigaciones Sociales, 12ts), 1986. En el tomo tres de esta obra, le dedica una parte a este cuerpo de trabajadores, pero lo hace enmarcándose en un aglomerado de trabajadores existentes en el tiempo del porfiriato, donde muchas de las características del oficio que se mencionan en la obra son tomadas del trabajo de Salvador Ortiz Vidales.

<sup>50</sup> John E. Kicza. *Empresarios coloniales. Familias y negocios en la Ciudad de México durante los Borbonés*, México, FCE, 1986. Nos pone un ejemplo de familias que vivían del negocio de la arriería. Doris M. Ladd. *La nobleza mexicana en la época de la Independencia: 1778-1826*, México, FCE, 1986, pp.62, nos dice que el Conde de Regla inició su fortuna en la arriería. Por su parte Bahena Pérez, Margarita, *op. cit.*, nos menciona que Don Pedro de Vertiz, incrementó su fortuna igualmente con el negocio de la arriería; p.8. En la zona estudiada, La Sierra Norte de Puebla, el general Simón Cravioto, tenía un negocio rentable de arriería. Ver: Víctor Trejo Padilla, *op.cit.*, pp.71-76.



influían en un buen o mal traslado<sup>51</sup>, las “mañas” de las mulas que en muchas ocasiones se echaban al piso maltratando la carga, o cuando se les “aparejando”<sup>52</sup> inflaban el vientre al ser cinchadas, desacomodando la carga. Las enfermedades en el camino, tanto de los arrieros como de los animales, constituían también un problema que los arrieros resolvían con la experiencia que el oficio les otorgaba y que en muchas ocasiones curaban ellos mismos.

En el trayecto también tenían que estar atentos de que su atajo estuviera en orden, ya que en ocasiones algunas mulas se retrasaban y otras luchaban por adelantarse.<sup>53</sup> Así las cosas la arriería o transporte a lomo de mula, era el sistema especializado de transporte que predominaba en el siglo XIX, de suma importancia para la actividad minera, agrícola y comercial, con lo cual, la arriería articulaba el traslado de las variadas mercancías existentes en el mercado interno.

Este sistema de transporte, llevaba implícita una activación del comercio interior y exterior, ya que “...millares de mulos que todas la semanas llegan de Chihuahua y de Durango a México, traen, además de las barras de plata, cuero, sebo un poco de vino del Paso del Norte, y harinas; tomando de retorno lanas de las fabricas de Puebla y Querétaro, géneros de Europa y de las Filipinas...”.<sup>54</sup> Esto hacía de la arriería un transporte indispensable y especializado para la movilización de un sinnúmero de mercancías necesarias para la vida diaria de los pobladores.

---

<sup>51</sup> Eduardo Arcila Farias, nos dice que los comerciantes a detalle y consumidores resultaban afectados por trastornos tales como, la humedad, el calor, el polvo, factores que mermaban la mercancía, donde lo que importaba era la forma de empacarla, ya que si no se hacía bien este trabajo y ante los climas tan cambiantes o la humedad y constantes lluvias, el producto se echaba a perder. Por lo tanto esto daba como resultado que los precios en las mercancías afectadas aumentaran o disminuyeran según el caso. En: *Reformas económicas del siglo XVII en la Nueva España*, México, Sepsetentas (2ts.), 1974, p. 121.

<sup>52</sup> Aparejar: se dice que se está aparejando a una bestia, cuando se le pone el cincho, el lazo con el cual se sujeta la carga al lomo de la bestia, para que se sujete y no se mueva o desacomode en el camino. *Gran diccionario enciclopédico ilustrado*. p. 123.

<sup>53</sup> Clara Elena Suárez Argüello. *La arriería en la Nueva España a finales del siglo XVIII*, México, UIA (Tesis de Doctorado), p. 34.

<sup>54</sup> Alejandro de Humboldt. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, Traducido al español por Don Vicente González Arnao, México, Miguel Ángel Porrúa, T.IV, p.53.

La importancia de la arriería y sobre todo de las personas dedicadas a este oficio, se puede observar en el tipo de exenciones y privilegios que tenían para que el traslado a lomo de mula no se viera afectado, y por lo tanto las poblaciones no carecieran de lo más necesario para la vida cotidiana.<sup>55</sup> La arriería como tal, era un sistema de carga complejo que involucraba toda una red comercial que en su mayoría dominaban los comerciantes acaudalados. Aunque se dedicaban a ella, miembros de diversos orígenes sociales, sobre todo mestizos pobres, o inmigrantes de otros países que llegaban al territorio nacional sin grandes fortunas.

Los propietarios de recuas eran de diversos orígenes. Algunos provenían de las haciendas y los ranchos, otros estaban asentados en poblados, y otros más eran de religiosos. Los arrieros propietarios de recuas podían poseer varias de ellas y delegar responsabilidades en los mayordomos, o bien hacerse responsables ellos mismos. De manera general, se puede decir que en todas las poblaciones de arrieros existían estos dueños de recuas, pero su capacidad de transporte variaba desde la posesión de un mínimo de mulas hasta el de tener una recua formada por un amplio número de animales. Su modo de adquisición podía deberse a la posesión de un cierto capital para comprarlas.

La arriería a la vez que articulaba el comercio en el siglo XIX por medio de transporte, conformaba una extensa red social y de parentesco a través de alianzas matrimoniales y de compadrazgo. Esta extensa red social formó y afianzó grupos de poder económicos y políticos, que mantuvieron el dominio de regiones, vinculados con otros grupos económicos en la misma zona o en otras regiones.

---

<sup>55</sup> “...se pide licencia para que los arrieros que conducen el azogue de Don Francisco Ramírez, del pueblo de Aculco en Huichapan, no se les enliste a las milicias de Toluca, por que a decir de Don Francisco, y por experiencias anteriores, estos arrieros harán falta a la llegada de este ingrediente para su conducción a México...” A.G.N., *Minería*. Vol.193. Exp.3. Fs.145r-148v. México, 1780.

#### 1.4.1.1. La arriería en Huauchinango

El sistema de arriería en la región de Huauchinango tenía dos modalidades; las grandes caravanas, con rutas y periodos establecidos; como las caravanas de los Cravioto;<sup>56</sup> y el de los arrieros libres que cubrían distancias menores, pero no menos importantes para el traslado y surtido de mercancías. La crisis de la llamada Puerta de Oro de la Sierra a finales del siglo XIX, provocó un repliegue económico en Huauchinango, lo que ocasionó a su vez que emigrara una buena proporción de sus habitantes, mestizos sobre todo, por lo que una parte importante de arrieros, herradores y comerciantes abandonaron la ciudad.<sup>57</sup> Sin embargo en la región se mantuvo un sector de la arriería, reducido, con relación al período anterior. Los comercios decayeron notablemente, así como los proyectos de mejoras en las comunicaciones sobre todo en los caminos vecinales, lo que dio como resultado que se abandonara el camino que enlazaba a Huauchinango con la estación de ferrocarril de Beristaín, pues la municipalidad dejó de prestar los servicios de conservación que todo camino requiere para un adecuado uso.<sup>58</sup>

A principios del siglo XX el distrito de Huauchinango se comunicaba por el oriente con Papantla, por el norte con Ixhuatlán, Chicontepec, Tantoyuca y Tuxpan, correspondientes al Estado de Veracruz, y Tenango de Doria en el Estado de Hidalgo; por el poniente con Tulancingo y Pachuca y la capital del país; y por el sur con Zacatlán. Además contaba con la cercanía de dos vías férreas; la del ferrocarril de Hidalgo que llegaba a Beristaín distante 15 kilómetros de la cabecera municipal; y la estación de Honey, de vía ancha, que se encontraba muy cerca de Pahuatlán.<sup>59</sup>

---

<sup>56</sup> Sandalio Mejía. *Op.cit.*; p 140.

<sup>57</sup> *Ibidem.* Ver también a Marie Noelle Chamoux. *Op. Cit.*; p.43.

<sup>58</sup> *Ibidem.*

<sup>59</sup> Cabe hacer mención que de la estación de Beristaín a Necaxa, corría un ferrocarril, el llamado “The Mexican light and power company”, que pasaba casi dentro de la ciudad, pero que era destinado ex

La reactivación del comercio y por lo tanto de la economía local, se debe en parte a la construcción a finales del XIX, de la Presa de Necaxa. En una descripción de Francisco Trentini en 1906 podemos ver, cómo el comercio había retomado su auge ya que: “...existía un intenso comercio en la región sobre todo de exportación, en donde el piloncillo, café, chile, tabaco, hule, vainilla, chicle, cera, maderas, ganado bovino y gran variedad de frutos hacen que el comercio cada día vaya tomando mayores proporciones, al estar conectado Huauchinango directamente con plazas importantes como Tulancingo, Pachuca, México, Puebla, Tehuacán y Veracruz; además de que algunos establecimientos mercantiles hacen sus importaciones directamente al extranjero”<sup>60</sup>

---

profeso para el traslado de todo el material necesario para las obras que se estaban llevando a cabo en lo que hoy conocemos como la presa de Necaxa.

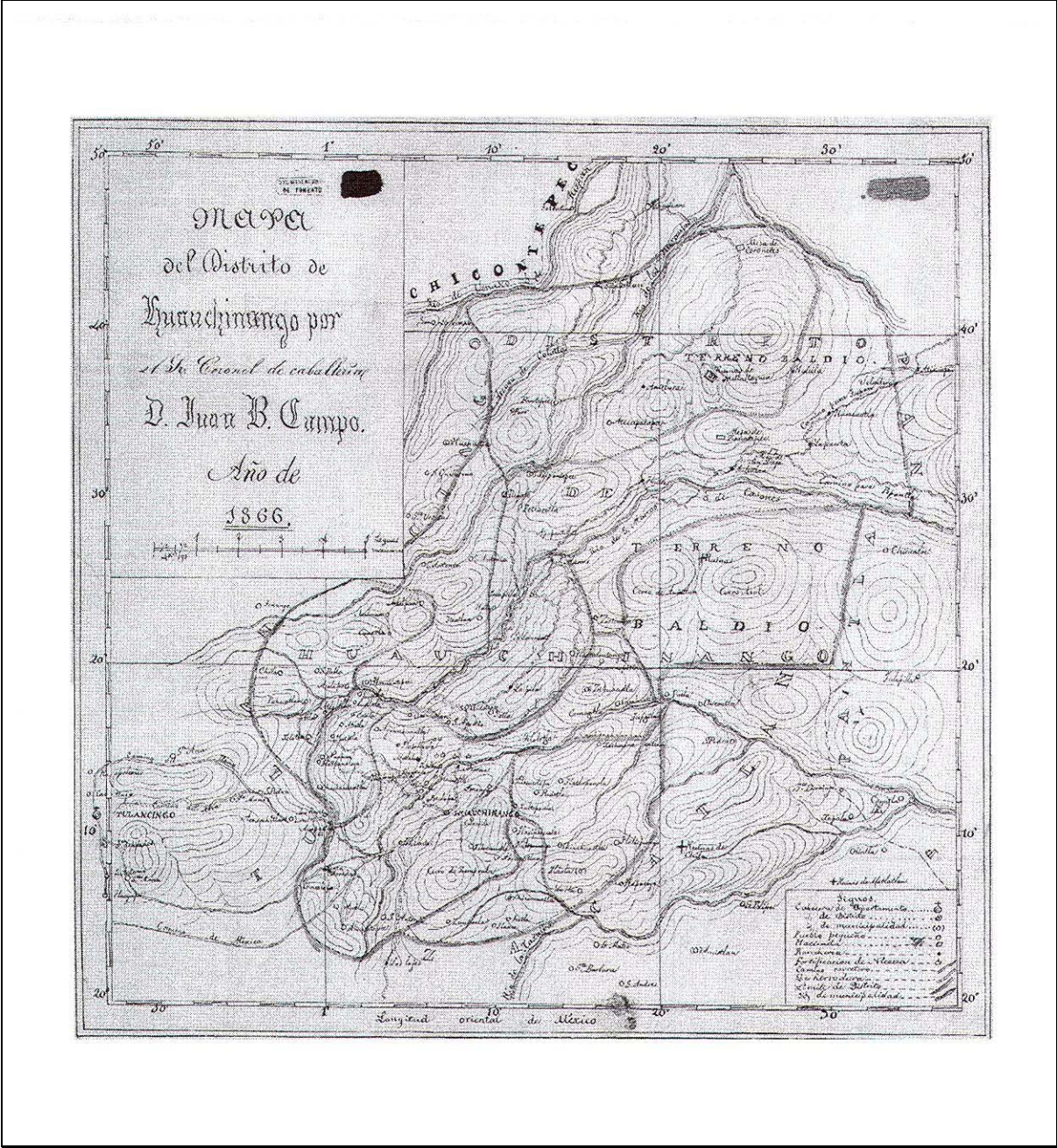
<sup>60</sup> Trentini Francisco. *The prosperity of México*. México, Ed. Bouligny & Schmidt Sucs (2 tomos), 1906; p. 186.











Mapa 4. Mapa del distrito de Huahuchinango. Año de 1866. Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Servicio de Información Estadística Agroalimentaria y Pesquera. Clasif. OYBPUE, calca, manuscrito (57x59 cm.).





#### 1.4.2. Otros problemas en Huauchinango

Existían problemas entre los indígenas y la llamada “gente de razón”, en una región donde los indígenas eran la población más importante, a decir de la comisión Científico Exploradora que menciona que durante el porfiriato “...desde el pueblo de Acaxochitlán, hasta el de Xico, es decir en una extensión de 11 leguas aproximadamente, el país está habitado en general por indios huauchinangos, que según nuestra opinión constituye en el país la raza indígena más importante”.<sup>61</sup> Un censo de 1860, arrojó una cifra de poco más de 60 mil habitantes, repartidos en más de noventa y seis pueblos y nueve municipalidades donde “...la mayor parte de sus habitantes son indígenas que hablan los idiomas mexicano, totonaco y otomí, siéndoles desconocido el español”.<sup>62</sup>

La mayor parte de los mestizos, criollos y españoles se concentraban en las cabeceras municipales de Huauchinango, Pahuatlán y Xicotepec, con una mínima parte en Tlacuilotepec y Pantepec. El resto de las municipalidades tenían autoridades indígenas, y aunque los mestizos y blancos eran propietarios de tierras dentro de sus jurisdicciones, no residían en estos pueblos.

Por ejemplo en 1865, tres pueblos de la municipalidad de Pahuatlán, quedaron agregados por orden del gobierno y por un breve periodo a la municipalidad de Naupan; estos pueblos, Xolotla, Atla y Atlatongo, protestaron ante las autoridades tal determinación alegando que Naupan “...es un pueblo sin comercio y sin persona que se pueda tratar pues toda es gente indígena, pues sólo hay dos familias de razón”.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> Nebel Carlos. *Viaje pintoresco y arqueológico, sobre la parte más interesante de la República Mexicana, en los años transcurridos desde 1829 hasta 1833*. Observaciones de Alejandro de Humboldt, prólogo de Justino Fernández, México, Porrúa 1963, pp. XVI-XVII.

<sup>62</sup> Archivo General del Estado de Tlaxcala (en adelante AGET). Unidad Histórica, *Fondo Siglo XIX*, año de 1865. “informe de Juan Bautista Campos, Prefecto de Huauchinango, a Ignacio de Ormache y Ernáz, Prefecto superior del Departamento de Tlaxcala. Huauchinango 9 de mayo de 1865”. Caja 265.

<sup>63</sup> AGN. *Gobernación*, legajo 11554, expediente 2 “informe de la Prefectura de Tulancingo acerca del fraccionamiento de la municipalidad de Pahuatlán y sobre las providencias dictadas respecto a otros asuntos de Huauchinango. México, diciembre de 1865.

Con todo, las “gentes de razón”, pensaban que los indígenas huauchinangos podrían darle al país mucho provecho, por medio de las labores agrícolas “...si no fuera por su carácter terco y desconfiado y por el arraigo a sus antiguas costumbres y preocupaciones, que no comprendemos otra cosa sería”.<sup>64</sup> De esta manera, la desconfianza y la incomprensión aludida se debió en muchos casos a los constantes agravios contra ellos como lo manifestó un prefecto político en 1865 refiriéndose a la población indígena, que decía son “...dóciles y obedientes y guardan grande respeto a las autoridades de lo que ha resultado que se hallan cometido con estos infelices toda clase de abusos”.<sup>65</sup>

Sin embargo y de diferentes maneras, los indígenas de la Sierra Norte de Puebla emprendieron la resistencia, en algunos casos con protestas violentas, en otras pasivas, pero siempre tratando de sacudirse el yugo de la opresión que llegaron a representar en múltiples ocasiones las “gentes de razón”, lo cual dio origen a liderazgos locales en las regiones serranas de Huauchinango.

Leticia Reina, menciona que durante el siglo XIX, los poderes locales y regionales se expresaban en forma de cacicazgos militares y que por diferentes vías se habían convertido en terratenientes, aprovechando las luchas populares para participar en la vida política del país, lesionando y utilizando a los indígenas en el conflicto liberal-conservador, para sus intereses particulares.<sup>66</sup> La Sierra Norte de Puebla no fue la excepción, ya que se repitieron los mismos esquemas con los caciques de la Sierra, y en el caso particular de Huauchinango, cabecera municipal, se cometieron constantes agravios de diversa índole, enriqueciéndose los caciques con la venta de aguardiente, el

---

<sup>64</sup> *Ibidem*.

<sup>65</sup> AGET. *Fondo S. XIX*, “Comunicación del prefecto político de Huauchinango al prefecto de Tlaxcala. Huauchinango 9 de mayo de 1865”. Caja 265.

<sup>66</sup> Reina Leticia. *Las rebeliones campesinas en México (1819-1906)*, México, Siglo XXI (Colección América Nuestra), 1980, p.16.

comercio y el despojo de tierras, dominando éstos la política regional durante la segunda mitad del siglo XIX.

La Sierra de Puebla presenta dos particularidades: en primer lugar la importancia geográfica de su ubicación, ya que es una vía de comunicación entre el golfo y el centro del país; en segundo lugar, la gran cantidad de población indígena presente en la zona y la llamada “gente de razón” que de alguna manera dominaba la economía y la vida política de la región. Estas dos particularidades de la región explican que surgieran en la sierra y en distintos momentos caciques locales, tanto indígenas como mestizos, cada uno con características muy particulares, lo cual fue posible por ser líderes naturales o por la posición económica que detentaban, como es el caso de Rafael Cravioto Moreno, cacique de la zona de Huauchinango.