

Miguel Vallebuena Garcinava y José de la Cruz Pacheco Rojas
El Camino Real de Tierra Adentro, Eje De Comunicación Del
Septentrión Novohispano
Revista *Xihmai* IX (18), 6-39, julio-diciembre 2014

Xihmai

Universidad La Salle Pachuca
xihmai@lasallep.edu.mx
Teléfono: 01(771) 717 02 13 ext. 1406
Fax: 01(771) 717 03 09
ISSN (versión impresa):1870-6703 México
<https://doi.org/10.37646/xihmai.v9i18.249>

2014

Miguel Vallebuena Garcinava y José de la Cruz Pacheco Rojas

EL CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO, EJE DE COMUNICACIÓN DEL SEPTENTRIÓN
NOVOHISPANO

ROYAL ROAD OF THE INTERIOR LANDS. AXIS OF COMMUNICATION OF THE NORTH OF NEW
SPAIN

Xihmai, año 2014/vol. IX, número 18
Universidad La Salle Pachuca
pp. 6-39

Xihmai 6



Copyright (c) 2014 Miguel Vallebuena Garcinava y José de la Cruz Pacheco Rojas. Este texto está protegido por una licencia [Creative Commons 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Miguel Vallebuena Garcinava y José de la Cruz Pacheco Rojas
El Camino Real de Tierra Adentro, Eje De Comunicación Del
Septentrión Novohispano
Revista *Xihmai* IX (18), 6-39, julio-diciembre 2014

EL CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO, EJE DE COMUNICACIÓN
DEL SEPTENTRIÓN NOVOHISPANO

ROYAL ROAD OF THE INTERIOR LANDS. AXIS OF
COMMUNICATION OF THE NORTH OF NEW SPAIN

Miguel Vallebuena Garcinava
Doctor en Historia. Instituto de Investigaciones Históricas
de la Universidad Juárez del Estado de Durango.
mvallebuena2002@yahoo.com.mx

José de la Cruz Pacheco Rojas
Doctor en Historia. Instituto de Investigaciones Históricas
de la Universidad Juárez del Estado de Durango.

Resumen

El Camino Real de Tierra Adentro fue la vía de comunicación más importante del septentrión novohispano durante los siglos XVI al XVIII. Por él transitaban indígenas, españoles y africanos, mercancías e ideas que permitieron el poblamiento de ciudades, villas, reales de minas, presidios, poblados misionales, estancias agrícolas y ganaderas, pero ante todo la formación de la nueva cultura mestiza que caracteriza al norte. En este trabajo se estudian los orígenes y los cambios de ruta que tuvo el Camino Real de Tierra Adentro a medida que se prolongó hacia el norte, debido tanto al auge minero como a la resistencia de los indios a la expansión española y las dificultades que los viajeros tuvieron para transportarse a causa de sus accidentes geográficos. Para ello se recurrió a fuentes documentales de diferentes repositorios, a descripciones de personajes de la

época y a investigaciones de historiadores actuales sobre la misma temática.

Palabras clave: camino, septentrión, plata, asentamientos, resistencia indígena.

Abstract

Camino Real de Tierra Adentro (Royal Road of the Interior Lands) was the most important road of communication during the sixteenth to eighteenth centuries in the north of New Spain. It was transited by indigenous, Spanish and African people, goods and ideas that allowed the settlement of cities, towns, mining camps, jails, missionary settlements, agricultural and cattle ranches, but first of all, the formation of the new hybrid culture that characterizes north. This article examines the origins and route changes that had the Camino Real de Tierra Adentro as continued north, both due to the mining boom as the Indian resistance to Spanish expansion and the difficulties that travellers had to transport because of its geographical features. This article based on documentary sources from different repositories, resorted to character descriptions of the time and current historians research on the same topic.

Keywords: Road, north, silver, settlements, indigenous resistance.

Introducción

El llamado Camino Real de Tierra Adentro fue la vía más antigua y larga de Norteamérica, con una extensión de más de 3,000 kilómetros, enlazaba la Ciudad de México con la

villa de Santa Fé en el Nuevo México. Durante su desarrollo fue escenario de múltiples encuentros, desencuentros y yuxtaposiciones sociales y culturales, entre los siglos XVI al XIX, muchos de los cuales se prolongan hasta nuestros días. En este proceso de larga duración jugaron parte, la expansión de la monarquía hispánica que buscaba afanosamente nuevas rutas de comercio hacia Oriente, así como la búsqueda de metales preciosos que sirvieron para sostener, tanto las contiendas europeas como un sistema monetario que posibilitó el desarrollo del capitalismo mundial. La invasión europea a los territorios norteños trajo también consigo una resistencia secular por parte de los naturales, que terminó con la expansión de los colonos anglosajones durante el siglo XIX en que fueron confinados en reservaciones. Esta situación implicó también el establecimiento de una nueva frontera que fracturó el camino, en torno al cual se desenvuelven las vidas de millones de personas en la actualidad. Este camino tuvo la categoría de real, al igual que los de la península ibérica, de acuerdo a las Partidas de Alfonso X, en las que las ordenanzas reales regularon a los caminos como bienes públicos. (*Partidas del rey Alfonso X*, Tercera partida, De cómo gana hombre el señorío en las cosas de cualquier naturaleza que sean, título 28, ley 6)

En este trabajo se verá cómo se establecieron las rutas del Camino Real de Tierra Adentro a partir de los auges de la minería, cuáles fueron los entornos geográficos de esta vía y cómo se organizó la resistencia de los naturales ante la expansión de los europeos sobre sus territorios ancestrales para establecer asentamientos a lo largo del Camino Real de Tierra Adentro, con lo que se convirtió en el eje articulador del espacio en el norte del continente.

Los orígenes del camino, la búsqueda de una ruta asiática

Los conocimientos geográficos de los europeos del siglo XVI estaban basados en Ptolomeo, quien suponía que los continentes eran mayores que los mares. Basado en esta idea Cristóbal Colón cruzó el Atlántico, esperando encontrar Asia a una distancia relativamente cercana. Al irse configurando el mapa del nuevo continente americano los cartógrafos creyeron que existía un estrecho navegable por el norte de América, al que llamaron de Anián y ofrecería una nueva ruta directa para Cipango (Japón), Catay (China), Malaca (Indonesia) y finalmente la India, que albergaban las mercancías ansiadas por los europeos. Uno de los mapas que ayudaron a afianzar la esperanza de encontrar la ruta al Asia, mediante el acceso norteño de Anián, fue el que dibujó Abraham Ortelio, llamado *Americae sine nove orbis nova descriptio* (1584), en el que se advierte la supuesta cercanía entre los dos continentes. (*Atlas Cartográfico Histórico*, 1982) Entre los exploradores que buscaron esta ruta de comercio está el propio Hernán Cortés quien, en 1529, organizó una expedición que lo llevó a descubrir el golfo de California o mar de Cortés. En ese mismo tenor estuvo Nuño de Guzmán, el mayor rival de Cortés, quien fundó el puerto de Pánuco como cabecera de una pretendida provincia llamada la Mayor de España. Para encontrar las fuentes del río Pánuco, por donde Núñez pensaba que también se abría el paso intercontinental, armó una expedición de conquista al occidente de la Nueva España, de la que resultaron las fundaciones de Guadalajara, Santiago de Compostela y San Miguel de Culiacán en la provincia de Nueva Galicia (Álvarez, 1992: 6-7). Varios capitanes al servicio de Guzmán

(Gonzalo López, Hernando Chirinos y Juan de Sámano) cruzaron la sierra desde Culiacán, en busca de las fuentes del Pánuco. Después de sortear las montañas encontraron unos llanos que llamaron de Pánuco en el actual estado de Durango y recorrieron un río que probablemente corresponde al Nazas. Al ver que su búsqueda era infructuosa los españoles regresaron a la costa del mar del Sur u Océano Pacífico. ("Relación de Gonzalo López", en López Portillo y Weber, 1976, 348-356) El obispo Alonso de la Mota y Escobar (1605), (2009: 82) menciona la expedición de Guzmán y señala a José de Angulo como otro de los capitanes que pasó la sierra. El cronista franciscano Antonio Tello (1653), (1968:186 y 240), afirma que eran los capitanes José de Angulo y Pero Alméndez Chirinos. La variación entre estas fuentes se debe a la diferencia de fechas en que fueron escritas y a la costumbre de los españoles de adjudicarse para ellos los méritos de las exploraciones.

Los españoles de Culiacán encontraron en 1536 a Alvar Núñez Cabeza de Vaca y sus compañeros Baltasar de Dorantes y el negro Estebanico, quienes les refirieron su asombroso viaje de Florida a Sinaloa y la existencia de las Siete Ciudades de Cibola y Quivira, que decían habían visto durante su travesía. Los españoles relacionaron estos lugares con las siete ciudades encontradas por el preste Juan, cuya existencia se basaba en una leyenda portuguesa medieval, que hablaba de siete obispos que huyeron de la invasión de los árabes hasta la isla de Antilla, donde cada uno hizo un poblado y nuevamente supusieron que estas ciudades estaban ya cercanas al Asia, por lo que era factible que regresando por la ruta que había seguido Cabeza de Vaca se pudiera encontrar la fabulosas riquezas que buscaban.(Solórzano, 1972, libro 1, capítulo V, número 20).

De igual manera esas ciudades se identificaban con Chicomostoc, un mítico lugar de origen de los nahuas y especialmente con la Gran Copala y su laguna, primera de las ciudades del Nuevo México, de donde se decía procedían los aztecas y deberían encontrarse tantas riquezas como en Tenochtitlán. (Cramaussel, 1990: 16). Entre este tejido de leyendas se mencionaba además la Fuente de la Eterna Juventud, asociada a la expedición de Ponce de León a Florida por Antonio de Herrera y Tordecillas y que probablemente estaba relacionada con el manantial de aguas que contenían litio en Chimayó, Nuevo México.

Desilusionados al no encontrar esos lugares de grandes riquezas, después de la expedición de Francisco Vázquez de Coronado (1540-1542) los españoles abandonaron momentáneamente sus afanes para llegar al lejano septentrión. Sin embargo todavía en 1647, Juan de Solórzano escribió en su *Política Indiana* que: “y por el cabo Mendocino y estrecho de Aniàn se avecindan mucho algunas Provincias del Nuevo Orbe, con las que habitan los tártaros y chinos y otros de la India Oriental” (Solórzano, 1972, libro 1, capítulo 5, número 32). Tal vez una de las últimas veces en las que aparece el nombre de Aniàn en la cartografía europea es en el cuadro que dibujó Juan González, en 1705, llamado *San Francisco Xavier embarcado rumbo al Asia*, en el que el estrecho ha quedado finalmente como se conoce en la geografía actual con el nombre de estrecho de Berhing.

La apertura del Camino Real de Tierra Adentro

La llamada Guerra del Mixtòn (1541-1542) puso en peligro la estabilidad de los españoles en las tierras de la Nueva Galicia conquistadas por Nuño de Guzmán y especialmente el nuevo asentamiento de la ciudad de Guadalajara, por lo que las autoridades virreinales llevaron muchos españoles e indios aliados del centro del virreinato para combatirlos. Terminada la insurrección los españoles pudieron afianzar las encomiendas de la región agrícola aledaña a Guadalajara, para penetrar al norte por el centro del continente. Juan de Tolosa y sus compañeros encontraron las minas de Zacatecas (1546), que resultaron las más ricas de la Nueva España. Los metales preciosos que estas minas producían ayudaron a financiar las guerras que la católica España sostenía contra las naciones protestantes del norte de Europa.

A partir del descubrimiento de Nuestra Señora de los Zacatecas fue necesario abrir caminos para que circularan carretas para abastecer a los habitantes del nuevo real de minas, que en los primeros tiempos fueron de Guadalajara por la vía de Juchipila y Nochistlán. Más tarde se abrió un nuevo camino desde Michoacán y del Bajío para entroncar con la recién fundada villa de Santiago Querétaro y llegar a México (Powell, 1977: 32). Este camino por donde se sacaban los metales preciosos tomó el nombre de Camino de la Plata, antecedente del Camino Real de Tierra Adentro. La capital del virreinato era entonces la ciudad más poblada del continente americano y principal centro del poder político y de comercio del virreinato, ya que era uno de los eslabones de la ruta entre las Filipinas y Sevilla que articulaba la economía de la monarquía hispánica. México, era además

el lugar donde confluían las rutas de la Tierra Adentro y la de Tierra Caliente, hacia Oaxaca y Guatemala. La Ciudad de México era el primer eslabón del Camino de Tierra Adentro porque de ella partían los viajeros y mercancías hacia el norte, pero a su vez era el destino para los metales preciosos en pasta o barras, que se amonedaban en esa urbe antes de seguir su recorrido rumbo a Europa y Asia.

Hacia el norte de la Ciudad México existían numerosos poblados de indios que habían pertenecido a los señoríos aztecas y sus habitantes se dedicaban fundamentalmente a la agricultura en esa fértil región y con la necesidad de transportar mercancías hacia el norte, muchos de sus habitantes se convirtieron en arrieros (Suárez, 1997:156). De esa manera el camino entre México y Querétaro tenía como puntos principales los poblados de Santiago de Tlaltelolco, Tlanepantla, Naucalpan, Tultitlán, villa de Guadalupe, San Cristóbal Ecatepec, Cuautitlán, Huehuetoca, Tepozotlán, Coyotepec, Tepeji del Río, Santiago Tlautila, Tula, Jilotepec y Aculco. El camino continuaba después hacia Paso de Mata para llegar a San Juan del Río, Este lugar era de gran importancia para el paso de mercancías por lo que se le llamó “la garganta de la Tierra Adentro”. Más adelante se encontraban El Sauz y la hacienda del Cazadero. Querétaro fue fundado como villa por el cacique otomí Hernando de Tapia (Cónin), en 1550. El poblamiento de Querétaro tenía como función reforzar con españoles e indios aliados una de las grandes áreas ocupadas por diversos grupos de indios llamados genéricamente chichimecas, pero a partir del siglo XVII, Querétaro se convirtió en la tercera ciudad más importante del virreinato debido a su situación geográfica favorable entre la fértil región del Bajío y el dilatado septentrión con sus

ovejas trashumantes, por lo que se instalaron muchos obrajes y telares y eran famosos sus paños.

La penetración cada vez más constante de viajeros a lo largo del camino de Querétaro a Zacatecas, así como la ocupación del suelo por los estancieros permitió que pames, guamares, guachichiles, zacatecos y otros grupos, que vivían en la región conocida como la Gran Chichimeca, iniciaran una serie de ataques sobre quienes se aventuraban por los caminos o a las estancias y minerales de los españoles. Alarmado por los acontecimientos, el virrey Luis de Velasco organizó la defensa de la tierra de frontera mediante el establecimiento de poblados de españoles e indios aliados: mexicanos, otomíes, michoacanos, tonaltecos y tlaxcaltecas para mantener una presencia firme en la región y proteger los caminos. Sin embargo, los chichimecas fueron cada vez más lejos con sus ataques llevados a cabo por pequeñas partidas de guerreros que causaban grandes daños a los mercaderes y robaban los ganados con mucho costo para la Corona. Al dominar los caballos, los chichimecas se convirtieron en jinetes formidables ya que montaban a pelo y llevaban muy poco peso porque solamente cargaban con su carcaje y flechas, lo que les permitía recorrer grandes distancias velozmente.

Al principio, el transporte de mercancías por las rutas de Nueva España se realizaba por medio de tamemes, cargadores indios que se especializaban en llevar mercancías en sus espaldas con la ayuda de mecapales, como se venía haciendo desde la época prehispánica, pero debido a una prohibición virreinal de 1555 y al incremento del número de animales de tiro y carga, estos cargadores fueron siendo sustituidos. Entonces los españoles

comenzaron a utilizar carretas de dos ruedas jaladas con bueyes que tenían una capacidad de carga de media tonelada, cuya introducción se atribuye a Pedro Carrasco (Cramaussel, 2000: 302) y a fray Sebastián de Aparicio, quien antes de profesar en la religión seráfica se dedicaba al transporte de mercancías hacia Zacatecas. Fue durante esos años en que por órdenes virreinales se comenzaron a empedrar los principales tramos de la ruta para Zacatecas, con indios tributarios del centro del virreinato. Los carromatos eran conducidos por los chirrioneros que formaban verdaderos trenes de carga para protegerse y ayudarse en las vicisitudes de los caminos. Los mercaderes indios dependían en mayor medida de las recuas de mulas o acémilas que dominaron el transporte de mercancías a partir de la centuria siguiente. La hacienda del Cazadero, cercana a San Juan del Río, se encontraba en un “llano cubierto con excelentes pastos”, por lo que se dedicaba al mantenimiento de gran cantidad de mulas (Suárez, 1997: 156).

Las autoridades virreinales se preocuparon porque los viajeros contaran con lugares donde se alojaran y pudieran obtener los aprovisionamientos para seguir adelante por lo que mandaron el establecimiento de posadas y ventas a lo largo de los caminos. Powell señala que los mesones eran propiedad de algunos estancieros, pero también los hospitales de indios, que se establecieron en toda la Nueva España y aún los franciscanos ofrecían alojamiento y comida a los transeúntes. Como algunos españoles abusaban de los indios y no les pagaban por sus mercancías, el virrey Luis de Velasco les dio permiso a los indios de Jilotepec para que formaran una venta o tianguis donde se controlaran las transacciones comerciales y los productos de vendieran a los precios corrientes. Los directamente beneficiados por el

aumento de tránsito fueron los estancieros españoles que tenían mayor demanda de sus productos agropecuarios y comenzaron a ocupar las tierras adyacentes al camino desplazando a los chichimecas que las habitaban. A partir de 1550 los indios comenzaron a realizar hostilidades contra los mercaderes, tanto españoles como indios, que habían invadido sus territorios, por lo que los comerciantes aumentaron las medidas de seguridad en torno a sus pertenencias. (Powell, 1977: 37-39)

La ruta entre Querétaro y Zacatecas, una serie de nuevas fundaciones

Con la fundación de estos poblados, la ruta entre Querétaro y Zacatecas quedó conformada por dos vías, una se dirigía directamente hacia el norte, donde los espacios comienzan a hacerse cada vez más vastos y era necesario establecer poblaciones que brindaran apoyo y protección para los viajeros ante la resistencia de los chichimecas. La primera rama corría al norte y noroeste por el paso de Jofre y los lugares donde sería fundados San Luis de la Paz, San Diego de la Unión y San Felipe. La segunda vía fue la más directa y utilizada. Para protegerla habían sido fundadas las villas de San Miguel el Grande, en 1555 y San Felipe, en 1561. Esta rama partía de Paso de Nieto, llegaba a San Miguel, tocaba la hacienda de la Erre, la congregación de Nuestra Señora de los Dolores, las haciendas de Gallinas, Trancas, La Quemada, el mineral de El Cubo y San Felipe. En ese punto se unían los dos caminos y continuaban hacia Ojuelos y Encinillas donde se encontraba la línea divisoria de las audiencias de México y Nueva Galicia. El camino luego seguía a través de Las Bocas, Ciénega Grande, Cuicillo y Palmillas para arribar finalmente a Zacatecas.

La cada vez mayor afluencia de españoles en el septentrión motivó que en 1561 los chichimecas lograran formar una confederación de guachichiles y zacatecos que ponía en jaque a las mismas minas de Zacatecas, ya que los guerreros de las diferentes naciones lograron reunirse en la región volcánica del Malpais (actualmente en Durango), donde debido a lo escabroso del terreno era difícil de penetrar por los jinetes españoles y además contaban con muchos recursos naturales para sobrevivir por una larga temporada. Para mantener el control de esta región el virrey Enríquez ordenó también la fundación del presidio de Celaya en 1570, a petición de los vecinos de Apaseo el Grande, que también se veían afectados por los chichimecas. Celaya fue la punta de lanza del desarrollo de la fértil región del Bajío, productora de granos indispensables para sostener al real de minas de Santa Fe de Guanajuato, cuya riqueza rivalizaba con la de Zacatecas. Cinco años después Enríquez estableció también la villa de León que jugó un papel importante en la protección de Guanajuato. Al noroeste se encontraba la villa de San Juan de los Lagos fundada en 1563, que subsistía lastimosamente y para reforzar el control del área se fundó la villa de la Asunción de Aguascalientes en 1575. Un tipo más pequeño de establecimientos militares fueron unos fuertes que se pusieron en zonas estratégicas de tránsito como fueron el del Encinal del río de Santa Catalina, el de Jaso, el de Portezuelo de Jofre y la guarnición de San Felipe. Con la fundación de estos asentamientos se estableció una ruta alterna del camino de Tierra Adentro entre Querétaro y Zacatecas que unía al cada vez más poblado y rico Bajío con las minas septentrionales (Powell, 1977: 149-154).

A pesar de las victorias que los soldados presidiales tuvieron sobre la confederación de las naciones chichimecas, la pacificación de la región duró poco tiempo, ya que los indios pronto reiniciaron las hostilidades sobre los establecimientos españoles y los viajeros de los caminos. El virrey Gastón de Peralta, marqués de Falces, decidió entablar en 1567 una guerra “a sangre y fuego contra los chichimecas” (Powell, 1977: 106). Esta decisión generó cierto escozor entre teólogos y juristas, por lo que el virrey Peralta reunió un grupo de religiosos franciscanos, dominicos y agustinos, quienes determinaron que la guerra contra los chichimecas era justa y aun obligatoria, pero condonaron una esclavitud limitada a trece años para los guerreros, pero no para los niños y se castigaría a los caciques y exploradores chichimecas con la horca y otros castigos que incluían la amputación de pies, manos y dedos. Esta declaración dio lugar a muchos abusos por parte de los soldados españoles que atacaban las poblaciones de indios pacíficos para esclavizarlos con el pretexto de la guerra justa, según denunciaban los frailes franciscanos frecuentemente, por lo que a finales de la década de 1580 se pusieron cada vez más limitaciones y frenos a la esclavitud de los indios. Fue precisamente en esa época en que se comenzó a utilizar un tercer ramal de este tramo del camino que adquirió una mayor importancia a raíz del descubrimiento de las minas de San Luis Potosí en 1592. De este mineral partía otro camino norteño que pasaba por Charcas a Saltillo para seguir hacia las misiones franciscanas de Texas.

Ante el fracaso de la guerra “a sangre y fuego”, que además costaba mucho dinero a la Corona, se fueron levantando cada vez más voces que pedían un cambio en la política de guerra para lograr la pacificación de la frontera, como lo

habían hecho los franciscanos dos décadas antes. El virrey marqués de Villamanrique emprendió una serie de cambios en los mandos militares que entorpecían la pacificación porque veían afectados sus propios intereses. Cuando tomó el poder el virrey Luis de Velasco, segundo de ese nombre, comenzó una política de colonización en la región, ayudado por franciscanos y jesuitas y logró establecer, en 1591, a 400 familias tlaxcaltecas en nuevos poblados misionales que fueron: San Miguel Mezquitic, Tlaxcalilla y El Venado, en la zona de San Luis Potosí; otros se establecieron en Chalchihuites, San Andrés del Teúl y Colotlán en la Nueva Galicia y finalmente en San Esteban de Nueva Tlaxcala, cerca de Saltillo. Powell (1977: 224-231) concluye que la colonización tlaxcalteca ayudó a lograr la paz en la frontera, que sin embargo se fue logrando cuando las autoridades españolas proveyeron de alimentos, ropa y aperos agrícolas a los chichimecas.

Los caminos del norte, la ruta entre Zacatecas y Santa Bárbara

El incremento de la riqueza mineral que se sacaba de Zacatecas con el nuevo método de beneficio descubierto por Bartolomé de Medina también reavivó el interés por descubrir nuevas vetas hacia el norte, por lo que, en 1552, la Audiencia de Guadalajara mandó con este cometido a Ginés Vázquez del Mercado, acompañado por quince jinetes, quien en lugar de encontrar un Potosí norteño, semejante al gran depósito de plata descubierto en el reino del Perú se topó con un cerro de hierro, en el valle que llamó de Guadiana y que en honor a su descubridor lleva el nombre de Cerro de Mercado.

Dos años más tarde, Francisco de Ibarra, sobrino de Diego de Ibarra, uno de los mineros más influyentes de Zacatecas, volvió a penetrar a la Tierra Adentro, en septiembre de 1554. Los españoles llamaron de esa manera al enorme territorio al norte de la Ciudad de México y reutilizaron el término a medida que se expandían hacia el septentrión novohispano. Ibarra salió de Zacatecas acompañado por un numeroso grupo de indios mexicanos, michoacanos y tonaltecos, así como de esclavos africanos. La expedición llegó después a un río, que como estaba crecido los españoles y sus acompañantes pasaron a nado, por lo que fue llamado Río Grande (Aguanaval). Posteriormente llegaron al poblado del Saín y la expedición siguió al norte hasta un lugar al que fue llamado el Bautismo, porque el capellán Juan García bautizó allí numerosos zacatecos (San Juan del Mezquital, hoy Juan Aldama, Zacatecas). A un poblado zacateco cercano lo nombraron San Miguel (San Miguel del Mezquital, hoy Miguel Auza, Zacatecas). De ese lugar los caciques Francisco y Miguel llevaron a Juan de Tolosa, otro de los principales vecinos de Zacatecas, a las minas de San Martín que fueron prósperas en el siglo XVI. Posteriormente volvieron a pasar el río y avanzaron por un duro camino por ocho días sin encontrar agua y llegaron a las minas de Avino, a las de San Lucas, al valle que llamaron de San Juan y al valle de Guatimapé, donde cerca de la laguna había un pueblo llamado Copala, correspondiente probablemente al poblado prehispánico conocido actualmente como el Cañón de Molino, donde se pensaba existían grandes riquezas (Punzo, en prensa). De allí caminaron hacia el sur pasando por Capinamaiz, Ocotán, Cacara y la (J)oya, donde los naturales hirieron a Ibarra, por lo que siguieron hasta encontrar el valle de Guadiana, donde Ibarra permaneció hasta que sanaran sus heridas. ("Probanza de méritos de

Francisco de Ibarra, 1569”, en Gallegos, 1960: 54- 59). Esta fue la primera ruta de penetración hacia las tierras situadas al norte de Zacatecas.

Años después, en 1562, el virrey Luis de Velasco nombró a Francisco de Ibarra como gobernador “de las tierras situadas más allá de Avino”, que tomaron el nombre de reino de la Nueva Vizcaya y lo autorizó para que organizara nueva expedición con el fin de que tomara posesión de ellas. En este viaje, Ibarra pasó por las minas de San Martín, la misión franciscana de Nombre de Dios y Avino. Ibarra estableció su centro de operaciones en el valle de San Juan y desde ese lugar mandó a Alonso de Pacheco para que trazara la villa de Durango en el valle de Guadiana, misma que el gobernador fundó oficialmente el 8 de julio de 1563. Para surtir esta expedición llegaron hasta el valle de San Juan las primeras carretas de bueyes cargadas con mercancías, conducidas por Cosme Griego (Punzo, en prensa). La expedición de Ibarra continuó hacia el norte por Guatimapé, encontrando las minas de San Julián, el valle de Ramos e Indehe. Uno de sus lugartenientes, Rodrigo del Río de Loza, encontró las minas de Guanaceví y siguió hacia el norte donde fundó Santa Bárbara donde, en 1567, que durante muchos años fueron el punto más septentrional de la Nueva Vizcaya (Ibarrola, 1974: 16). Chantal Cramaussel ha hecho notar que este camino por Ramos e Indehe, para llegar a Santa Bárbara fue el primero que se utilizó debido a que por ese lugar se podía vadear con más facilidad los ríos Nazas y Florido, sobre todo en tiempo de lluvias (Cramaussel, 1997: 15).

Por otro lado, Ibarra decidió conquistar Topia, situada en el corazón de la Sierra Madre. A raíz de estos descubrimientos

se abrió una derivación del camino de Tierra Adentro que siguiendo el piemonte de la sierra comunicaba la costa con el altiplano, por el río Humaya hasta la villa de Culiacán (Obregón, 1984: 64). Como el camino de la planicie costera permanecía intransitable durante muchos meses debido a la creciente de los numerosos ríos que bajaban de la sierra para desembocar en el océano, el camino de Topia, como se llamó esta vía, se convirtió a partir de entonces en uno de los principales ramales del camino de la Tierra Adentro.

Las rutas de Tierra Adentro a principios del siglo XVII

A inicios del siglo XVII en que se llevó a cabo la visita pastoral del obispo de Guadalajara Alonso de la Mota y Escobar se habían poblado numerosos parajes norteños para seguridad y comodidad de los transeúntes que se dirigían a la Nueva Vizcaya. El primer camino mencionado por el prelado partía de Zacatecas hacia el norte, pasando por las minas de Fresnillo y siguiendo el río Grande llegaba a la hacienda de Medina. En este sitio el camino se dividía en dos. Por un ramal que conducía hacia el poniente se caminaba al poblado del Saín (Alto), las minas de Sombrerete y Chalchihuites para pasar al valle de Súchil y Nombre de Dios. El aparente rodeo que se hacía por Súchil permitía a los pesados carromatos evitar la alta sierra de Sombrerete y fue la ruta que siguió posteriormente el ferrocarril. En Nombre de Dios se tenía que pasar el río Tunal- Mezquital, San Pedro, probablemente a la altura del puesto de San Quintín, donde se vadeaba el río Tunal- Mezquital- San Pedro. Desde allí se accedía al Malpais y al ojo de agua de los Berros, lugar donde estuvo fray Jerónimo de Mendoza hacia 1558 para iniciar la evangelización de los zacatecos. De los Berros el camino

continuaba hasta la cascada del Saltito y a la hacienda de la Punta, considerada la puerta de entrada de Durango. Era sin embargo en Navacoyán a donde los cabildos, secular y eclesiástico se trasladaban para recibir a los nuevos gobernadores, obispos y visitantes distinguidos para acompañarlos en su entrada a la ciudad de Durango. Las recuas de mulas o los jinetes podían transitar más fácilmente de Sombrerete a las minas de San Martín para bajar la sierra por el Calabazal hacia el valle de Poanas. Del poblado aledaño de San Francisco del Malpais se podía continuar hacia los poblados de Atotonilco y San Francisco del Mezquital que daba acceso a la sierra tepehuana y las tierras de los coras y huicholes en Nayarit.

El segundo camino hacia la Nueva Vizcaya partía de la hacienda de Medina al oriente, siguiendo el río Grande hacia el asiento de Lois (Río Grande), Nieves, San Miguel y San Juan del Mezquital y Mazapil, es decir, el camino que había seguido Ibarra en 1554. Saliendo de la villa de Durango hacia el norte había dos caminos principales, uno hacia el este comunicaba con las minas de Avino, en seguida estaban el pueblo de Peñón Blanco, las minas de Cuencamé y Mapimí (Del Hierro, 1985: 57-61), desde donde se continuaba para Saltillo, el último asentamiento perteneciente a la Nueva Vizcaya. El otro camino norteño partía hacia las haciendas de Cacaria y la Sauceda, en este último lugar el camino se separaba un ramal hacia San Juan del Río y valle de Palmitos (Rodeo), donde las caravanas tenían que pasar el caudaloso río Nazas. Pasando las minas del Caxco se pasaba por la llanura de la Zarca que por sus largos espacios planos era preferida por las carretas al primer camino por San Julián, Ramos e Indehe, que era más montuoso y había que vadear los ríos

Ramos y Oro. Desde allí se podía acceder fácilmente para Santa Bárbara, el valle de San Bartolomé y las minas de Todos Santos, entonces la última de las poblaciones de la Nueva Vizcaya. Este ramal del Camino Real se convirtió en el más importante para transitar rumbo a Nuevo México, norte después de la expedición de Juan de Oñate en 1598 (Crespo, 1997: 28-38).

El ramal que quedaba al occidente de la hacienda de la Saucedá, Durango, conducía por Capinamaiz hacia la llanura de Guatimapé, bordeando la laguna de ese nombre. Siguiendo hacia el norte se encontraban las misiones jesuitas de Santiago Papasquiaro, Atotonilco, Santa Catarina de Tepehuanes y El Zape situadas estratégicamente sobre la ruta para tratar de asentar a los o'dam o tepehuanes que difícilmente se reducían al dominio español. En este último lugar el camino se dividía, ya que el que continuaba hacia el norte conducía a las minas de Guanaceví, por entonces las más productivas de Nueva Vizcaya. El otro camino era el de Topia, por entonces la principal ruta de intercambio entre la costa y el altiplano, cuyos puntos intermedios eran los parajes de los Lobos, el Espinazo, cuevas de Montero, cuevas de Vanegas, Papudos y finalmente el real de la Veracruz de Topia. Desde este mineral se partía hacia San Andrés de la Sierra y al valle de Topia, pasada hacia Culiacán. El obispo De la Mota abundó que de la costa se acarreaba pescado seco y maíz y del altiplano se llevaban harinas, tasajos, vino, aceite y ropa de Castilla. Después de la rebelión tepehuana de 1616 los españoles ejercieron un mayor control sobre algunos tramos del camino donde la vigilancia era más escasa. De esa manera, en 1620 se estableció el presidio de Santa Catarina de Tepehuanes,

cerca de la conjunción de los caminos de Topia y Guanaceví, en un paso obligado entre la Sierra Madre y la sierra de la Candela. Tres años después los franciscanos fundaron el convento de San Diego de Alcalá de Canatlán, entre Guatimapé y la villa de Durango, para darle más presencia española en esta parte del camino de Topia.

El obispo Alonso de la Mota hizo notar igualmente la importancia de la villa de Durango como centro administrativo y comercial, donde además de que se producían semillas y ganados en las haciendas, se encontraban las cajas reales donde se distribuía el azogue para las minas de la provincia y se quintaban las platas. Además había quince tiendas de mercaderes españoles donde se vendía todo género de ropa de Castilla, de China y de la Tierra, para surtir a los vecinos y mineros comarcanos, todo acarreado desde México (Mota, 2009: 146-147). En la información que levantó el gobernador Mateo de Vesga en 1624 mencionó que algunos de estos comerciantes eran también “chirioneros”, es decir propietarios de carros de transporte que formaban caravanas para el transporte de las mercancías (Hackett, II, 1926: 144-146). No solamente los españoles se dedicaban a esta actividad, los indios mexicanos y tarascos que radicaban en Analco, eran arrieros que formaban cuadrillas para el transporte de mercancías. (APSD, *Libro donde se inscriben los bautismos y casamientos de la jurisdicción de la villa de San Antonio de Guadiana*, enero 24 de 1604-agosto de 1637)

La ruta directa entre Zacatecas y Parral

Debido a la riqueza de las minas de San José del Parral el centro económico y político de la Nueva Vizcaya se trasladó en 1631 hacia ese real. A partir de entonces la ruta principal del Camino Real de Tierra Adentro entre Zacatecas y Parral se corrió hacia el Este buscando un acceso más directo por Río Grande, San Juan del Mezquital y las minas de Cuencamé. El poblamiento de Parral provocó el levantamiento de los tobosos, un grupo de habla atapascana formado por las parcialidades de acoclames y cocoyomes (Pacheco y Quiñones, 2008: 11-12). Las correrías de los tobosos causaron muchos daños a los establecimientos de los españoles, por lo que para proteger el camino se fundó en 1646, el presidio de San Miguel de Cerro Gordo, situado al norte de la llanura de la Zarca. A pesar de ello los tobosos siguieron causando daños, aliados con los salineros o tepehuanes del desierto, (Cramaussel, 2000: 281-282), por lo que para viajar por ese camino se tenían que formar convoyes o trenes de carros que transitaban protegidos por los capitanes presidiales, quienes se convirtieron además de jefes militares en los principales abastecedores de la región.

La ruta entre Santa Bárbara y Santa Fé

Después de las expedición de Francisco Vázquez de Coronado a Nuevo México, entre 1540 y 1542, siguiendo la costa del mar del Sur u Océano Pacífico, Francisco de Ibarra siguió sus mismos pasos en 1567 llegando a Paquimé, al que dio el nombre de Casas Grandes. Los primeros en arribar a Nuevo México por la ruta del altiplano interior fueron Francisco Sánchez Chamuscado en 1581-1582 y Antonio de Espejo en 1582-1583. Estas expediciones siguieron el curso de los ríos San Gregorio,

Florido y Conchos, hasta llegar a su confluencia con el río Bravo o Grande del Norte. La expedición de Juan de Oñate fue la que abrió una ruta directa entre Todos Santos y Santa Fé en 1598. Este camino pasaba por la región donde se fundaría Chihuahua y partió de los minerales Santa Bárbara y Todos Santos

Este tramo del camino se comenzó a utilizar con mayor frecuencia a raíz del establecimiento del presidio de San Francisco de Conchos en 1685 y del descubrimiento de los minerales de Santa Eulalia y San Felipe El Real Chihuahua en 1718. Este último real tuvo un periodo de bonanza entre 1730 y 1748, por lo que se convirtió en el principal centro económico y político de la Nueva Vizcaya

A la altura de Satevó partía un ramal del camino de Tierra Adentro con rumbo a Sonora que se comenzó a utilizar a partir de 1641. Una década después se abrió otro camino más al norte que pasaba por Casas Grandes y el presidio de Janos (Cramaussel, 1997: 19). Esta última ruta fue la que probablemente utilizaron Vásquez de Coronado e Ibarra en el siglo XVI y por donde transitó el obispo Pedro Tamarón en su visita pastoral a Nuevo México, ya que entró al actual territorio Chihuahuense por el paso de Carretas donde la Sierra Madre Occidental se va desvaneciendo hacia el norte. Tamarón fue delimitando el camino real entre el presidio de Nuestra Señora del Pilar y San José del Paso del Río del Norte (Tamarón [1765], 1937: 150).

Los múltiples paisajes del camino Real de Tierra Adentro

El Camino Real de Tierra Adentro se desplegaba sobre la actual Altiplanicie Mexicana, al costado este de la Sierra

Madre Occidental. Según las estaciones del año la campiña se presentaba con diferentes toques de color matizados principalmente por la temporada de lluvias. Así el verdor del verano era sustituido por una alfombra multicolor proporcionada por girasoles, aceitillas, lampotillos, cempoales, zinnias y cosmos que rinden al otoño o el sempiterno amarillo de los pastos en el resto del año. Por otro lado, cada una de las regiones que el camino pasaba, iba presentando peculiaridades que le daban diferentes toques de belleza y referentes visuales que todavía las distinguen. Saliendo de México los poblados se sucedían constantemente y la riqueza de sus campos hacía que siempre estuvieran disponibles los tlazoles y otras pasturas para las bestias. Más al norte los espacios se amplían y la vegetación cambia, en Querétaro y otros lugares de la mesa central los agrupamientos de grandes órganos le daban al paisaje un tono típico. Más al norte los pitayos y garambuyos modifican el paisaje, mientras que en el Bajío campean las tierras de cultivo y la Bufa de Guanajuato corona la sierra donde se encuentra ese real de minas. Rumbo a Zacatecas la aridez es mayor y la monotonía se rompía con el Peñón Blanco, colosal formación granítica que se ve a gran distancia. Enormes yucas de más de cien años van entonces apareciendo, así como una gran mancha de tierras rojizas que Morfí menciona que comienzan en Pabellón, Aguas Calientes, continúan con tonos almágres en Zacatecas y terminan en Durango con la emisión férrica del Cerro de Mercado.

El camino iba siguiendo la línea de pastizales, nopaleras y bosques de mezquites, huizaches y encinos que forman una amplia franja de terreno relativamente plano, antes de encontrarse con los resacos desiertos del centro del

continente. Estas áreas proporcionaban a los viajeros agua frecuente en las numerosas lagunas y manantiales que entonces se encontraban, así como pasturas para sus animales y cierta facilidad de vadear los arroyos y ríos que iban encontrando ante la ausencia de puentes.

Hacia el norte, interminables espacios de gobernadora le daban al paisaje un aspecto de aridez, pero que con la llegada de las lluvias tenía una peculiar fragancia. Entonces aparecía otro Peñón Blanco o Cerro de Covadonga, que delimita al Bolsón de Mapimí de las tierras duranguenses. Después los espacios abiertos se hacen interminables en los pastizales de Chihuahua y su entorno cambia solamente en los derramaderos de los ríos que proporcionaban a los viajeros oasis con agua para aprovisionarse y bosques de nogales que los alimentaban. Una gran diferencia se marca en las dunas de Samalayuca, uno de los pocos ejemplos de desierto arenoso en el país. Ya en el reino de Nuevo México la Jornada del Muerto domina una buena parte del paisaje desértico del sur del estado, el Camino Real sigue paralelo a las impresionantes Montañas Rocosas y la majestuosa sierra Sangre de Cristo, desde donde se adentra a fascinante territorio de los indios pueblo.

Los ríos fueron los obstáculos naturales más importantes para transitar en el camino de Tierra Adentro, ya que hacían que durante la temporada de lluvias, entre julio y octubre, los viajeros tuvieran que esperar algunas veces hasta semanas para que los niveles de agua bajaran y pudieran pasar de un lado al otro, especialmente los mercaderes que llevaban carromatos pesados o las recuas que llevaban carga que no se podía mojar. Los que no

llevaban tanto equipaje o se arriesgaban podían pasar a nado con sus cabalgaduras o podían pasar por algún puente colgante o ser transportados por un chalán o canoa que utilizaban los habitantes ribereños. Cuando Francisco de Ibarra salió de Zacatecas hacia el norte en enero de 1554 encontró un río muy crecido que pasó a nado con sus hombres y por lo tanto le puso en nombre de río Grande, llamado también Aguanaval. Más tarde, el caballero Teodoro de Croix, comandante de las Provincias Internas, no pudo pasar el río de Nombre de Dios, en septiembre de 1777, y tuvo que caminar más de 50 kilómetros para tomar el camino de las haciendas de San Diego, El Ojo, Saucillo, Santa Gertrudis de Avino o Cieneguilla, las minas de Avinito, El Chorro y finalmente Navacoyán (Morfi, 1935: 70-72 y 99).

Hacia el centro del virreinato los ríos que los viajeros encontraban eran el de la Laja, afluente del Lerma Santiago y el de San Juan del Río, que se podían pasar con cierta facilidad. Los problemas eran mayores cuando se acercaban a Durango y tenían que vadear el río Tunal- San Pedro y seguían cuando llegaban al Aguanaval, Nazas, Florido, Conchos, San Pedro, Chuvíscar y al Río Grande. A medida que hubo más tráfico en el camino se comenzaron a construir algunos puentes en el centro del virreinato, éstos deben haber sido al principio de madera y durante el siglo XVIII se levantaron de piedra. El puente de Navacoyán, construido en 1782 en la hacienda del mismo nombre, permitió el acceso durante todo el año hacia la ciudad de Durango. Esta misma función tuvieron los puentes de Analco y del Obispo, fabricados unos años después, que permitieron pasar sobre la Acequia Grande a pesar de las avenidas.

Otro de las dificultades para transitar el camino era el que presentaban las cuestas y bajadas pronunciadas por lo que las caravanas de carros tenían que buscar un “puerto” o paso entre las montañas para poder continuar. Algunas veces los trenes de carros tenían que dar grandes rodeos para continuar la ruta. Los jinetes con sus remudas y las recuas de mulas se adaptaban con más facilidad a veredas más angostas y pronunciadas, verdaderos “caminos de herradura” que les permitían acotar las distancias y hacer los recorridos en tiempos menores.

Hacia el norte, el desierto chihuahuense era difícil de recorrer, no solamente por el peligro constante de los indios y salteadores, sino también por la escasez de aguajes y pastos. Un tramo especialmente duro era el del desierto de Samalayuca donde se atascaban tanto los carros como los caminantes. Después de cruzar el río Grande del Norte, los viajeros continuaban todavía un largo trayecto hasta alcanzar las villas de Albuquerque y Santa Fe en Nuevo México.

Las jornadas de los viajeros del camino de Tierra Adentro variaban según el medio de transporte que se utilizara teniendo un promedio de 10 leguas diarias que podrían equivaler a 45 kilómetros actualmente. Como ya se indicó, todavía en el siglo XVI grupos de tamemes hacían las travesías cargando mercancías. Paulatinamente se introdujeron las carretas de dos ruedas, tiradas por los lentos bueyes. Las recuas de mulas agilizaron el comercio por lo que pronto desplazaron a las primeras para transportar mercancías. Las manadas de mulas eran conducidas por arrieros indios y mulatos que vivían en

poblaciones que se especializaban en llevar mercancías de un lugar a otro. Los viajes cortos de mercancías o domésticas se hacían por medio de recuas de burros o en carretones más pequeños que las carretas. Por otro lado, los personajes de mayor envergadura social y económica realizaban las travesías en elegantes forlones (era un coche de cuatro asientos, sin estribos, cerrado, con puertecillas, colgada la caja sobre correones y puesta entre dos varas de madera), cupés (era un coche cerrado con un asiento en la testera y otro en la parte de adelante), o diligencias durante el siglo XIX. Debido a los peligros que los viajes representaban se formaban caravanas para protegerse entre ellos mismos o para ser resguardadas por los soldados de los presidios o los hombres armados de las haciendas que son los antecedentes de la acordada del siglo XIX o las actuales defensas rurales, fuerzas armadas que se reclutan entre los vecinos de los poblados. Un problema a resolver para los viajeros era encontrar un lugar donde pernoctar. En el siglo XVI se organizaron los hospitales en los poblados indios que eran cuidados por las cofradías, que además de cuidar enfermos, estos lugares tenían como función hospedar viajeros. En el centro del virreinato se abrieron mesones y posadas para albergar a las personas de mayores recursos, sin embargo, la mayoría de las personas rancheaban en las afueras de las poblaciones, haciendas o donde encontraran refugio.

FUENTES DE CONSULTA

- ÁLVAREZ, Salvador (1992), "Chametla: una provincia olvidada del siglo XV" en *Trace* 22, pp. 9-

24. México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.

- _____ (1997) “La hacienda-presidio en el Camino Real de tierra Adentro en el siglo XVII”, en *Actas del Primer Coloquio El Camino Real de Tierra Adentro*, pp. 183- 207. Chihuahua: National Park Service / Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- *Atlas Cartográfico Histórico* (1982) México: INEGI. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/pais/atlacarthist/ACHII.pdf
- CERVANTES Aguilar, Rafael (1985). *Fray Simón del Hierro (1700-1775) y el norte de México*, México: Instituto de Investigaciones Antropológicas / Universidad Nacional Autónoma de México.
- CRAMAUSSEL, Chantal (1990). *La provincia de Santa Bárbara (1563-1631)*, Ciudad Juárez: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.
- _____ (1997) “Historia del Camino real de Tierra Adentro. De Zacatecas a El Paso”, *Actas del*

Primer Coloquio El Camino Real de Tierra Adentro, pp. 11-33. Chihuahua: National Park Service / Instituto Nacional de Antropología e Historia.

- CRESPO Francés y Valero, José Antonio (1997). *La expedición de Juan de Oñate (30 de abril de 1598)*, Madrid: Sotuer Ediciones / Ministerio de Educación y Cultura.
- GONZÁLEZ, Juan (1705). “*San Francisco Xavier embarcado rumbo al Asia*”, Óleo sobre madera enconchado, colección particular.
- HACKETT, Charles Wilson (1926). *Historical documents relating to New Mexico, Nueva Vizcaya and approaches thereto, to 1773*, Vol. II, Washington D. C.: Carnegie Institution of Washington.
- IBARROLA, Martín de (1974). *Crónicas de conquistas y descubrimientos de la Nueva Vizcaya*, México: Editorial Porrúa.
- LÓPEZ Portillo y Weber, José (1976). *La conquista de Nueva Galicia*, Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco.

- MORFI, Agustín de (1935). *Viaje de indios y diario de Nuevo México*, México: Porrúa.
- MOTA y Escobar, Alonso de la (2009). *Descripción geographica de los reynos de Nueva Galicia, Nueva Vizcaya y Nuevo León*, (1605) Durango: Universidad Juárez del Estado de Durango.
- OBREGÓN, Baltasar de (1984). *Historia de los descubrimientos antiguos y modernos de la Nueva España* (1584) Chihuahua: Gobierno del estado de Chihuahua.
- PACHECO Rojas, José de la C. y Luis Carlos Quiñones Hernández (2008). “Tobosos, salineros e indios aliados. La ‘sinagoga’ del Tizonazo y la guerra de resistencia indígena en la Nueva Vizcaya durante el siglo XVIII”, en *Transición, Revista de Estudios Históricos*, pp. 10-37. Instituto de Investigaciones Históricas - Universidad Juárez del Estado de Durango.
- *Partidas del rey Alfonso X El Sabio (1221-1284)*, Tercera partida, De cómo gana hombre el señorío en las cosas de cualquier naturaleza que sean, título 28, ley 6.

<http://ficus.pntic.mec.es/jals0026/documentos/textos/7partidas.pdf>

- POWELL, Philip (1977). *La guerra chichimeca 1550-1600*, México: Fondo de Cultura Económica.
- PUNZO, José Luis (2007). *Los habitantes del valle de Guadiana 1563-1630. Apropiación agrícola y ganadera del valle de Guadiana*, Tesis de maestría Universidad Juárez del Estado de Durango.
- LÓPEZ Portillo y Weber, José (1976). "Relación de Gonzalo López" en *La conquista de Nueva Galicia*, pp. 348-356. Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco,
- SOLÓRZANO, Juan de (1972) [1647] *Política Indiana*. Madrid: Ediciones Atlas.
- SUÁREZ Arguello, Clara Elena (1997). "La arriería novohispana y las rutas de Tierra Adentro" en *Actas del Primer Coloquio El Camino Real de Tierra Adentro*, Chihuahua, National Park Service / Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- TAMARÓN, Pedro (1937). *La demostración del vastísimo obispado de Nueva Vizcaya, 1765*, México: Porrúa.

- TELLO, Antonio (1968) [1653]. *Crónica miscelánea de la santa provincia de Xalisco*, libro segundo, Guadalajara: Gobierno del Estado de Jalisco.

Copyright (c) 2014 Miguel Vallebuena Garcinava y José de la Cruz Pacheco Rojas



Este texto está protegido por una licencia [Creative Commons 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Usted es libre para Compartir —copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato— y Adaptar el documento —remezclar, transformar y crear a partir del material— para cualquier propósito, incluso para fines comerciales, siempre que cumpla la condición de:

Atribución: Usted debe dar crédito a la obra original de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace de la obra.

[Resumen de licencia](#) - [Texto completo de la licencia](#)