

¡LA GRAN AVENTURA!

Bienvenidos Viajeros

¡Bienvenidos a la gran aventura! Las lecciones sobre El Camino Real de Tierra Adentro les llevarán a vivir una aventura sin igual. Las cuatro lecciones llevan al viajero del presente al pasado y de la Ciudad de México a Santa Fé. Viajen a través del tiempo en carreteras, caminos y senderos. Descubran lo que se compraba, vendía, y se intercambiaba. Conozcan de qué manera ese tiempo de exploraciones le dió forma a nuestra vida actual.

Objetivos del proyecto

El objetivo principal de este proyecto es crear cuatro lecciones relacionadas con la historia de viajes y comercio de El Camino Real de Tierra Adentro, el camino de 2,480 kilómetros (1,550 millas) que llegaba de la Ciudad de México hasta Santa Fé en la época de la colonia y durante algún tiempo después. Las lecciones se han diseñado para utilizarse tanto en Nuevo México como en México, en inglés, en inglés como segunda lengua, de manera bilingüe, y en clases donde sólo se habla español.

Mucho se ha escrito acerca de El Camino Real, un accidentado trayecto que durante casi tres siglos fue la principal ruta de comercio que salía de la Ciudad de México hacia el norte. Para preparar estas lecciones se utilizaron fuentes de documentación que incluyen diarios, mapas, listas oficiales e informales de los artículos que se llevaban por el camino y descripciones de hechos que ocurrieron a lo largo del camino. Los diarios son un recurso de información especialmente interesante e incluyen a los diarios personales, los registros militares oficiales y las observaciones de comerciantes.

La mayoría de las personas que viajaban en El Camino Real eran hombres, y es básicamente a través de ellos que conocemos la historia del camino. Sin embargo, en este material también se presentan otras perspectivas y existen otras historias que contar. Un objetivo secundario de estas lecciones es que los alumnos aprendan que, con frecuencia, la historia es más extensa de lo que puede incluirse en un libro de texto, y que siempre existen visiones alternativas de los hechos y de las personas que son paralelas a las visiones convencionales. Estas visiones se han incorporado en los materiales y actividades en todos los casos donde ha sido posible.

Utilizar las lecciones

Las lecciones de esta unidad se relacionan con la historia de Nuevo México, la historia de los Estados Unidos y la historia mundial. Se pueden utilizar como actividades independientes, o para complementar textos tradicionales que se utilizan en la clase y unidades que existen sobre el tema. Cada lección está vinculada a una serie de conceptos y se puede utilizar sola, relacionarla con otros temas, o como parte de una unidad más extensa sobre El Camino Real. Se requiere de un mínimo de materiales adicionales y todos son de bajo costo o ya están disponibles en el salón de clases. El propósito es que estas lecciones sean tan flexibles como sea posible.

Relación del proyecto con materiales de arqueología

Las lecciones incluidas en esta unidad se relacionan con muchas de las lecciones de los materiales *Intrigue of the Past: A Teacher's Activity Guide for Fourth through Seventh Grades* y *Discovering Archaeology in New Mexico*. *Intrigue of the Past*, el cual contienen 28 lecciones que relacionan a la arqueología con la ética de la arqueología; y *Discovering Archaeology in New Mexico* que contiene ensayos en los que se incluyen 12,000 años de historia cultural y está escrita a un nivel adecuado para el quinto grado. En este último texto la historia del Camino Real se incluye solamente de manera superficial. Sin embargo, los ensayos que se presentan en esta publicación son específicamente sobre el tema, y las actividades están directamente relacionadas con él.

Vínculo con los estándares educativos

Para que una lección pueda ser útil para una clase, esta debe estar relacionada con los estándares y puntos de referencia educativos del estado. Los temas que se estudian en cada una de las lecciones presentadas a continuación se han correlacionado con el contenido de los estándares y puntos de referencia de Nuevo México para estudiantes del 5° al 8° grado. Los objetivos de aprendizaje también están vinculados con la taxonomía de los objetivos educativos: *Bloom's Taxonomy of Educational Objectives*. El material de lectura que se proporciona en esta unidad está correlacionado con la gráfica *Edward Fry Readability Graph*. La gráfica permite determinar el nivel académico de los materiales con base en el número de oraciones por cada 100 palabras y la cantidad de sílabas por cada 100 palabras. Todos los materiales dirigidos a estudiantes pueden incluirse en el nivel de lectura entre el 5° y 7° grado.

Iniciar la unidad y evaluar el progreso de los estudiantes

Los estudiantes deberán comenzar por crear un diario. En realidad fueron pocos los viajeros del Camino Real que escribieron diarios, pero algunas de las cosas que sabemos sobre el camino provienen de las distintas perspectivas desde las cuales se escribieron estos diarios. Como parte de la unidad, los estudiantes escribirán los sucesos del día, incluyendo sus propias observaciones o pensamientos. Ellos son responsables de organizar la información que reúnan y del progreso de su propio aprendizaje. Para el profesor, el diario servirá como herramienta para evaluar el progreso de los alumnos. Antes de comenzar con la primera lección los estudiantes recibirán el material necesario para crear su propio diario. Este proceso puede ser tan sencillo como proporcionar a los estudiantes un papel grueso y hojas rayadas, o algo más complejo como pedirles que hagan diarios forrados de tela. El proceso de crear su propio diario les proporcionará a los estudiantes elementos básicos para la observación y el registro de hechos, procesos que son esenciales para la arqueología histórica, la documentación del pasado, y para comprender cómo los registros históricos se convierten en la historia.

Patrocinadores

Este proyecto recibió financiamiento de la Oficina para el Manejo de Tierras de Nuevo México (*New Mexico Office of the Bureau of Land Management*), bajo la administración del Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo México, División de Preservación Histórica (*New Mexico Office of Cultural Affairs, Historic Preservation Division*.) Todos los materiales pueden copiarse para utilizarse en salones de clases. Para cualquier otro uso, por favor contacte a la autora para obtener su permiso.

Reconocimientos

Los mayores agradecimientos para Glenna Dean, de la Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo México, División de Preservación Histórica (*New Mexico Office of Cultural Affairs, Historic Preservation Division*.), y para Stephen Fosberg de la Oficina para el Manejo de Tierras de Nuevo México (*New Mexico Office of the Bureau of Land Management*) del Buró de Nuevo México Bureau of Land Management, por patrocinar este proyecto. También se les reconoce por su apoyo constante en el desarrollo de materiales educativos con contenidos arqueológicos e históricos. Scott O'Mack de Statistical Research, Inc., realizó la investigación de campo y escribió la sección de información para profesores en la cual se basan todos los materiales. Gracias a todas las personas que nos cedieron los derechos para utilizar las fotografías e imágenes que se incluyen en este material, y a Chris Dore de Statistical Research, Inc. por crear la hoja para trabajo en mapas a partir de imágenes satelitales reales. Gracias a todos los colegas que leyeron el manuscrito y ofrecieron sugerencia útiles. Gracias a Joe Watkins del *Department of Anthropology* de la Universidad de Nuevo México, y a Terry Klein y Lynne Sebastian de la *SRI Foundation* por su ayuda y su apoyo entusiasta. Gracias a June-el Piper por su magnífico trabajo de edición. Gracias a Sherry Fletcher de Truth or Consequences Public Schools por revisar los materiales desde la perspectiva de un educador y de un administrador. Gracias a Carole Nagengast del departamento de antropología, de la Universidad de Nuevo México quien nos ayudó a encontrar a un traductor en México. Gracias a Aurora Muñoz, de la Ciudad de México por traducir la

publicación al español, lo cual incrementará su utilidad. Gracias a Glenna Dean y para Pilar Cannizzaro, de la Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo México, División de Preservación Histórica (*New Mexico Department of Cultural Affairs, Historic Preservation Division.*) por haber revisado la traducción del texto del Inglés al Español. Y por ultimo, gracias a ustedes, los profesores que utilizarán estas lecciones en sus salones de clases. A través de sus esfuerzos, sus estudiantes recibirán una perspectiva única del pasado.

¡LA GRAN AVENTURA!

EL CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO

Un Sendero Real Entre la Ciudad de México y Santa Fé

Presentado al:

Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo México

División de Preservación Histórica

(New Mexico Department of Cultural Affairs, Historic Preservation Division)

228 E. Palace Ave.

Santa Fe, NM 87501

EUA

Presentado por:

Carol J. Ellick

SRI Foundation

333 Rio Rancho Dr. NE, Suite 103

Rio Rancho, NM 87124

EUA

Septiembre 2003

¡LA GRAN AVENTURA!

Bienvenidos Viajeros

¡Bienvenidos a la gran aventura! Las lecciones sobre El Camino Real de Tierra Adentro les llevarán a vivir una aventura sin igual. Las cuatro lecciones llevan al viajero del presente al pasado y de la Ciudad de México a Santa Fé. Viajen a través del tiempo en carreteras, caminos y senderos. Descubran lo que se compraba, vendía, y se intercambiaba. Conozcan de qué manera ese tiempo de exploraciones le dió forma a nuestra vida actual.

Objetivos del proyecto

El objetivo principal de este proyecto es crear cuatro lecciones relacionadas con la historia de viajes y comercio de El Camino Real de Tierra Adentro, el camino de 2,480 kilómetros (1,550 millas) que llegaba de la Ciudad de México hasta Santa Fé en la época de la colonia y durante algún tiempo después. Las lecciones se han diseñado para utilizarse tanto en Nuevo México como en México, en inglés, en inglés como segunda lengua, de manera bilingüe, y en clases donde sólo se habla español.

Mucho se ha escrito acerca de El Camino Real, un accidentado trayecto que durante casi tres siglos fue la principal ruta de comercio que salía de la Ciudad de México hacia el norte. Para preparar estas lecciones se utilizaron fuentes de documentación que incluyen diarios, mapas, listas oficiales e informales de los artículos que se llevaban por el camino y descripciones de hechos que ocurrieron a lo largo del camino. Los diarios son un recurso de información especialmente interesante e incluyen a los diarios personales, los registros militares oficiales y las observaciones de comerciantes.

La mayoría de las personas que viajaban en El Camino Real eran hombres, y es básicamente a través de ellos que conocemos la historia del camino. Sin embargo, en este material también se presentan otras perspectivas y existen otras historias que contar. Un objetivo secundario de estas lecciones es que los alumnos aprendan que, con frecuencia, la historia es más extensa de lo que puede incluirse en un libro de texto, y que siempre existen visiones alternativas de los hechos y de las personas que son paralelas a las visiones convencionales. Estas visiones se han incorporado en los materiales y actividades en todos los casos donde ha sido posible.

Utilizar las lecciones

Las lecciones de esta unidad se relacionan con la historia de Nuevo México, la historia de los Estados Unidos y la historia mundial. Se pueden utilizar como actividades independientes, o para complementar textos tradicionales que se utilizan en la clase y unidades que existen sobre el tema. Cada lección está vinculada a una serie de conceptos y se puede utilizar sola, relacionarla con otros temas, o como parte de una unidad más extensa sobre El Camino Real. Se requiere de un mínimo de materiales adicionales y todos son de bajo costo o ya están disponibles en el salón de clases. El propósito es que estas lecciones sean tan flexibles como sea posible.

Relación del proyecto con materiales de arqueología

Las lecciones incluidas en esta unidad se relacionan con muchas de las lecciones de los materiales *Intrigue of the Past: A Teacher's Activity Guide for Fourth through Seventh Grades* y *Discovering Archaeology in New Mexico*. *Intrigue of the Past*, el cual contienen 28 lecciones que relacionan a la arqueología con la ética de la arqueología; y *Discovering Archaeology in New Mexico* que contiene ensayos en los que se incluyen 12,000 años de historia cultural y está escrita a un nivel adecuado para el quinto grado. En este último texto la historia del Camino Real se incluye solamente de manera superficial. Sin embargo, los ensayos que se presentan en esta publicación son específicamente sobre el tema, y las actividades están directamente relacionadas con él.

Vínculo con los estándares educativos

Para que una lección pueda ser útil para una clase, esta debe estar relacionada con los estándares y puntos de referencia educativos del estado. Los temas que se estudian en cada una de las lecciones presentadas a continuación se han correlacionado con el contenido de los estándares y puntos de referencia de Nuevo México para estudiantes del 5° al 8° grado. Los objetivos de aprendizaje también están vinculados con la taxonomía de los objetivos educativos: *Bloom's Taxonomy of Educational Objectives*. El material de lectura que se proporciona en esta unidad está correlacionado con la gráfica *Edward Fry Readability Graph*. La gráfica permite determinar el nivel académico de los materiales con base en el número de oraciones por cada 100 palabras y la cantidad de sílabas por cada 100 palabras. Todos los materiales dirigidos a estudiantes pueden incluirse en el nivel de lectura entre el 5° y 7° grado.

Iniciar la unidad y evaluar el progreso de los estudiantes

Los estudiantes deberán comenzar por crear un diario. En realidad fueron pocos los viajeros del Camino Real que escribieron diarios, pero algunas de las cosas que sabemos sobre el camino provienen de las distintas perspectivas desde las cuales se escribieron estos diarios. Como parte de la unidad, los estudiantes escribirán los sucesos del día, incluyendo sus propias observaciones o pensamientos. Ellos son responsables de organizar la información que reúnan y del progreso de su propio aprendizaje. Para el profesor, el diario servirá como herramienta para evaluar el progreso de los alumnos. Antes de comenzar con la primera lección los estudiantes recibirán el material necesario para crear su propio diario. Este proceso puede ser tan sencillo como proporcionar a los estudiantes un papel grueso y hojas rayadas, o algo más complejo como pedirles que hagan diarios forrados de tela. El proceso de crear su propio diario les proporcionará a los estudiantes elementos básicos para la observación y el registro de hechos, procesos que son esenciales para la arqueología histórica, la documentación del pasado, y para comprender cómo los registros históricos se convierten en la historia.

Patrocinadores

Este proyecto recibió financiamiento de la Oficina para el Manejo de Tierras de Nuevo México (*New Mexico Office of the Bureau of Land Management*), bajo la administración del Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo México, División de Preservación Histórica (*New Mexico Office of Cultural Affairs, Historic Preservation Division*.) Todos los materiales pueden copiarse para utilizarse en salones de clases. Para cualquier otro uso, por favor contacte a la autora para obtener su permiso.

Reconocimientos

Los mayores agradecimientos para Glenna Dean, de la Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo México, División de Preservación Histórica (*New Mexico Office of Cultural Affairs, Historic Preservation Division*.), y para Stephen Fosberg de la Oficina para el Manejo de Tierras de Nuevo México (*New Mexico Office of the Bureau of Land Management*) del Buró de Nuevo México Bureau of Land Management, por patrocinar este proyecto. También se les reconoce por su apoyo constante en el desarrollo de materiales educativos con contenidos arqueológicos e históricos. Scott O'Mack de Statistical Research, Inc., realizó la investigación de campo y escribió la sección de información para profesores en la cual se basan todos los materiales. Gracias a todas las personas que nos cedieron los derechos para utilizar las fotografías e imágenes que se incluyen en este material, y a Chris Dore de Statistical Research, Inc. por crear la hoja para trabajo en mapas a partir de imágenes satelitales reales. Gracias a todos los colegas que leyeron el manuscrito y ofrecieron sugerencia útiles. Gracias a Joe Watkins del *Department of Anthropology* de la Universidad de Nuevo México, y a Terry Klein y Lynne Sebastian de la *SRI Foundation* por su ayuda y su apoyo entusiasta. Gracias a June-el Piper por su magnífico trabajo de edición. Gracias a Sherry Fletcher de Truth or Consequences Public Schools por revisar los materiales desde la perspectiva de un educador y de un administrador. Gracias a Carole Nagengast del departamento de antropología, de la Universidad de Nuevo México quien nos ayudó a

encontrar a un traductor en México. Gracias a Aurora Muñoz, de la Ciudad de México por traducir la publicación al español, lo cual incrementará su utilidad. Gracias a Glenna Dean y para Pilar Cannizzaro, de la Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo México, División de Preservación Histórica (*New Mexico Department of Cultural Affairs, Historic Preservation Division.*) por haber revisado la traducción del texto del Inglés al Español. Y por ultimo, gracias a ustedes, los profesores que utilizarán estas lecciones en sus salones de clases. A través de sus esfuerzos, sus estudiantes recibirán una perspectiva única del pasado.

ÍNDICE

Lección 1 ABRIENDO CAMINO. Cronología: Causa y efecto	1
Viaja por el Camino Real ¡Deja que comience la aventura!	4
Período colonial español (1600–1821)	4
El período mexicano (1821–1848)	5
El período estadounidense (1848– al presente)	6
Camino Real de Tierra Adentro Hechos	8
Guía para profesores	10
Informe de Coronado al Rey de España enviado desde Tigüex el 20 de octubre de 1541	11
 Lección 2 VIAJE A TRAVÉS DEL TIEMPO POR EL CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO	 14
Viaje por el Camino Real: Los lugares	17
 Lección 3 ¿QUÉ LLEVAR, QUÉ INTERCAMBIAR?	 20
CARTA 1 Juan de Oñate	23
CARTA 2 Señor Baca	24
CARTA 3 Mayordomo	25
CARTA 4 Sr. Baca	26
 Lección 4 HISTORIAS DE FAMILIAS. Los que llegaron, los que se quedaron	 27
Una familia de la colonia: Don Fernando Durán y Chávez	30
Familias de los siglos dieciseis y diecisiete (1598–1693)	31
 ANEXO A: Información para profesores	
 ANEXO B: Mapas, hojas para trabajo en mapas, fotos, e ilustraciones	
 ANEXO C: Recursos y referencias	
 ANEXO D: Ejemplo para evaluar el contenido del diario y el proceso, la cooperación, el trabajo en grupo, y el desarrollo del carácter	
 ANEXO E: Correlación entre <i>El Camino Real de Tierra Adentro: Un Sendero Real entre la Ciudad de México y Santa Fé</i> y los estándares y puntos de referencia de los temas para Nuevo México para estudiantes de quinto a octavo grado	

Lección 1

ABRIENDO CAMINO

Cronología: Causa y efecto

Materias: Ciencias sociales (historia, geografía, gobierno y civismo), literatura
Estándares y puntos de referencia de Nuevo México: Ver el anexo E
Habilidades: Conocimiento, comprensión, aplicación, análisis
Duración de las actividades: Hacer diarios – 1 clase, trabajar con mapas – 1 clase, trabajar con la cronología 2 clases, escribir un diario – 1 clase
Metodología grupal: individual y pequeños grupos

Objetivos:

Los estudiantes adquirirán conocimientos sobre los hechos históricos que dieron origen a la fundación de Nuevo México. Para lograr este objetivo, los estudiantes leerán y llevarán a cabo una búsqueda de información sobre hechos relacionados con El Camino Real de Tierra Adentro. Los estudiantes organizarán la información en una tabla. Utilizarán sus hallazgos para determinar las causas y efectos posibles relacionados con esos hechos; discutirán y resumirán sus hallazgos.

Materiales:

Incluidos en este paquete: Información general para el profesor, ensayo para los estudiantes, mapas, hoja de trabajo causa y efecto, carta de Coronado

Otros: Mapa mundial o globo terráqueo, mapas de México y Nuevo México, lápices, bolígrafos y marcadores, diarios.

Eventos clave, conceptos y vocabulario

angloamericano	siglo dieciocho	ganancia
proclamar	El Camino Real de Tierra Adentro	provincia
caravanas	expedición	pueblo
colonización	frailes franciscanos	Revuelta de los Pueblo
comercio	mercaderes	saturación
conquista	Guerra entre México y los Estados Unidos	paralelo treinta y cuatro grados
convertir	Nueva España	carretera

Antecedentes:

Sección de antecedentes “Viajando a través del Camino Real: Cronología”, página 37. La información es prácticamente la misma que se incluye en el ensayo para estudiantes que acompaña esta sección, pero con detalles adicionales.

Preparando el escenario:

Como preparación para la lección los estudiantes deben crear sus propios diarios. Pregunte a los estudiantes si alguno lleva un diario. Incluso las agendas y los calendarios son un tipo de diario. Los

diarios se utilizan por razones personales o profesionales. Algunas personas tienen diarios en los que registran los hechos y sucesos de todos los días. Los artistas plasman sus dibujos, conceptos e ideas en sus diarios y otras personas utilizan los diarios para escribir cosas personales y pensamientos. Discutan las distintas razones para tener un diario personal o cualquier tipo de diario. Al organizar la distribución del diario deben reservarse las primeras páginas para el título y el índice. La página para el título debe de contener un título (algo relacionado con viajar en El Camino Real de Tierra Adentro), el nombre del estudiante y la fecha de inicio del viaje. La fecha límite para concluirlo se proporcionará poco antes de terminar la unidad. Deberán dejarse de 2 a 4 páginas en blanco para el índice. El índice se irá completando a medida que los estudiantes vayan realizando el trabajo. Si así lo desean, los estudiantes pueden dejar una página libre al inicio del diario para colocar un mapa o un camino. Los diarios deben tener la posibilidad de añadir mapas y hojas de trabajo a medida que se avanza en el trabajo.

Comience esta lección con la exploración de un globo terráqueo o mapa. Pida a los estudiantes que localicen Madrid, España, la Ciudad de México, y Santa Fé, Nuevo México. Los mapas que se incluyen en esta unidad también pueden servir para orientar a los alumnos con relación a las distancias y los lugares.

Procedimiento:

Después de mostrar a los estudiantes la relación geográfica entre España, México y Nuevo México distribuya el ensayo a los estudiantes. Pida a los estudiantes que subrayen las fechas y eventos importantes con un marcador, bolígrafo o lápiz. También pueden utilizar el marcador para resaltar la información que sugiere las causas del suceso y sus efectos. Si los estudiantes tienen tres colores distintos, uno podría utilizarse para las fechas, el segundo para subrayar las causas y el tercero para los efectos. Los estudiantes deberán leer de manera individual y después trabajar en grupos. Usted puede crear una lista de palabras y términos, y sus definiciones para toda la clase, y pedir a los estudiantes que conserven la lista en sus diarios.

Divida la clase en grupos de 4 a 6 estudiantes. Entregue el ensayo sobre cronología a todos los estudiantes. Cada estudiante del grupo registrará sus propios hallazgos y los de los demás miembros del grupo. Los estudiantes deberán trabajar juntos y comparar su trabajo con las palabras clave y el nuevo vocabulario que se ha escrito en **negritas** dentro del texto, así como revisar que se incluyan todas las fechas y eventos. Los estudiantes harán un listado cronológico en sus diarios y en la hoja de trabajo.

Después de mencionar todos los hechos y las fechas, los estudiantes deberán buscar, para cada hecho, información relacionada con la causa y discutir por qué ocurrió cada uno. Al día siguiente verán el efecto del suceso – los cambios históricos que ocurrieron. Un ejemplo de esta tarea sería considerar de qué manera los hechos subsecuentes serían diferentes si el hecho anterior no se hubiera presentado. Por ejemplo, ¿cuáles hubieran sido las consecuencias si a partir de la guerra entre México y los Estados Unidos, México hubiera conservado el territorio que ahora es Nuevo México?

Diario: Registrar en el diario. “Carta a casa”

Aquí se realiza un ejercicio creativo de escritura. Esta actividad se incluye después de la fase de investigación de cada lección. Para esta actividad, los estudiantes deben elegir un suceso relacionado con El Camino Real. Ellos tendrán que verificar donde tuvo lugar el hecho, por medio de mapas, mediante la información proporcionada en el ensayo o a través de una pequeña investigación. Entonces elegirán e identificarán a una persona vinculada con el hecho, por ejemplo, un fraile, soldado, comerciante o colono. Con base en la información que reúnan, los estudiantes escribirán su primera carta a España. La carta puede estar dirigida a un familiar o incluso al rey de España. Se anexa un ejemplo de una carta que envió Coronado al rey de España

(ver: <http://www.pbs.org/weta/thewest/resources/archives/one/corona9.htm>)

Conclusión:

Discutan en grupo los hechos y las causas y efectos de los sucesos relacionados con El Camino Real y la colonización de Nuevo México. También hablen sobre los habitantes que vivían en México y Nuevo México antes de la llegada de los españoles. ¿Qué efecto tiene en sus vidas el establecimiento del Camino Real y la colonización? Menciona algunos de los escenarios posibles, por ejemplo si otro país hubiera colonizado el área en lugar de España.

Evaluación:

La evaluación de esta lección se basará en la lectura independiente del ensayo, la identificación de información clave, el trabajo en equipo con otros estudiantes para obtener la información clave y completar la hoja de trabajo, escribir una carta, hacer anotaciones en el diario, y participar en discusiones dentro de clase.

Se ha creado una tabla de evaluación para los diarios de los estudiantes. Si lo desea, ésta se puede adaptar para la evaluación de cada producto de cada lección en esta unidad (Anexo D).

Vínculo del proyecto con materiales de arqueología:

Intrigue of the Past: A Teacher's Activity Guide for Fourth through Seventh Grades: Chronology: The Time of My Life, pag. 22; Stratigraphy and Cross-dating, pag. 49; *Discovering Archaeology in Nuevo Mexico*: The Spanish *Entrada* and the Early Spanish Colonial Period (A.D. 1540–1700), capítulo 7 y la lección que lo acompaña, Mission Artifacts en el anexo 1–32.

Nombre: _____

Clase/Período: _____

Viaja por el Camino Real **¡Deja que comience la aventura!**

El Camino Real de Tierra Adentro, el sendero real de las tierras interiores, o simplemente, el Camino Real, era una ruta accidentada y con frecuencia peligrosa. Su longitud era de aproximadamente 1,600 millas, comenzaba en la Ciudad de México y llegaba hasta el pequeño poblado español de **Santa Fé**. Santa Fé se fundó en 1610, y desde entonces ha sido la capital de Nuevo México. Durante sus dos primeros siglos de existencia el Camino Real llevó nuevos habitantes, mercancías e información a la **provincia**. Permitió que llegaran cosechas, ganado y artesanías a los mercados de todo México. Cuando México obtuvo su independencia de España en 1821, su frontera norte se abrió al libre comercio. Nuevo México se convirtió en poco tiempo en el destino frecuente de comerciantes **angloamericanos** que llevaban mercancías al recién proclamado Camino de Santa Fé que partía desde Missouri. El Camino Real se conectaba con el Camino de Santa Fé. A partir de los hechos anteriores, Santa Fé se convirtió en un importante vínculo entre la creciente economía de los Estados Unidos y la economía mexicana establecida desde hacía mucho tiempo. Durante los siguientes 60 años, el Camino Real funcionó como la ruta principal para comerciantes mexicanos y angloamericanos que viajaban hacia el interior de México.

Período colonial español (1600–1821)

Cuando se **proclamó** en 1598, la ruta del Camino Real estaba basada en una serie de caminos creados por los nativos americanos. Estas antiguas rutas incluían abastecimientos de agua, intersecciones de ríos, campamentos y aldeas. No se puede tener la certeza pero se presume que existían veredas conectadas entre sí que fueron creadas por los nativos americanos y que recorrían gran parte o la totalidad del **Río Grande**. Sin embargo, es poco probable que los nativos americanos hayan recorrido toda la ruta del Río Grande. El Camino Real era único, fue creado por los españoles para explorar y **colonizar**. Este camino permitió a la corona española extender su territorio hasta los límites más lejanos del territorio explorado.

El norte de Nuevo México fue visitado por primera vez por los españoles en 1540 cuando Francisco Vázquez de Coronado condujo una gran **expedición** al País de los Zuni. Su expedición pasó los siguientes dos años explorando Nuevo México y las regiones adyacentes. El principal propósito de Coronado era la exploración y no la creación de asentamientos. El primer intento serio de colonización se hizo hasta casi 60 años después. En 1598, Juan de Oñate llevó camino arriba a 130 hombres y sus familias, 83 carretas cargadas con armas y provisiones y más de 7,000 cabezas de ganado. Viajaron desde el norte de **Santa Bárbara, México**, hasta el **pueblo Tewa de San Juan** en la parte superior del Río Grande. Oñate fundó el pueblo español de **San Gabriel** al otro lado del Río Grande y del pueblo de San Juan. San Gabriel fue el primer asentamiento español exitoso en Nuevo México. Sirvió como capital de la nueva provincia de Nuevo México hasta cerca de 1610 cuando Santa Fé se convirtió en la capital.

Otras expediciones españolas llegaron antes que Oñate hasta la parte superior del Río Grande, pero su expedición fue la que llegó más lejos. La exploración permitió extender la frontera de la colonia en 700 millas. La ruta de Oñate se convirtió en el Camino Real. Se le dio este nombre por servir como camino oficial entre la capital colonial de la Ciudad de México y la capital de la nueva provincia. Existieron otros caminos reales en la **Nueva España**, pero el Camino Real que llegaba hasta Nuevo México era el más largo. Durante más de 200 años, ésta fue la única ruta para llegar a las lejanas provincias del norte.

En la primera expedición de Oñate, junto con los nuevos pobladores, viajaba un grupo de **frailes franciscanos**. El trabajo de los frailes era establecer misiones y **convertir** a los habitantes del pueblo

nativo al Cristianismo. Dentro de los primeros 80 años después de la expedición de Oñate, los franciscanos fueron la razón principal del éxito de la colonia. Oñate abandonó la provincia poco después de su establecimiento. Los habitantes que él dejó atrás encontraron que la vida en la distante frontera resultaba extremadamente difícil. La colonia sobrevivió sólo porque los franciscanos pudieron convencer a los funcionarios de la Ciudad de México de apoyarla.

Las **caravanas** con provisiones empezaron a viajar por el Camino Real en 1609. Las caravanas se realizaban cada tres años. Para su supervivencia, las misiones necesitaban las provisiones básicas que les llegaban en las caravanas. El viaje de la Ciudad de México a Santa Fé tomaba alrededor de seis meses. Eran necesarios otros seis meses para repartir las provisiones en las misiones dispersas en la zona, y otros seis meses para hacer el viaje de regreso a la Ciudad de México. Para las personas que vivían en Nuevo México era bastante difícil esperar tres años entre un cargamento de provisiones y noticias y el siguiente, además la caravana tenía un calendario poco confiable. En ocasiones pasaban seis o siete años entre la llegada de una y otra caravana, y a veces las provisiones que estaban destinadas para las misiones se vendían a otras personas. Era común que sólo se les entregara parte de las provisiones. En ocasiones las provisiones se entregaban en lugares equivocados y las caravanas también se convertían en un medio de transporte público, aun cuando las leyes lo prohibían. Una caravana transportaba frailes, funcionarios de la colonia, y particulares por el Camino Real.

Las misiones de la colonia de Nuevo México sufrieron un gran retroceso en 1680 cuando los nativos americanos conocidos como Pueblo se alzaron en contra de los Españoles. La **Revolución de los Pueblo** mató a 400 españoles y sacó a las 2,200 personas restantes del norte de Nuevo México. Los sobrevivientes viajaron por el Camino Real hacia el **Paso del Norte**, un pueblo que se encontraba en el lugar que actualmente ocupa El Paso, Texas. Como resultado de la rebelión, el Paso del Norte prosperó mientras que la colonia del norte estuvo completamente abandonada durante trece años antes de volverse a ocupar. Entre los pobladores que regresaron al área alrededor de 1693 se incluían muchas de las familias que habían huido durante la Revolución de los Pueblo. Cuando todo estuvo en orden, la caravana que provenía de la Ciudad de México retomó sus actividades de transporte a través del Camino Real. El área y la población de la colonia se incrementaron y el calendario de entregas se regularizó. Para mediados del **siglo dieciocho** la caravana recorría el Camino Real hacia la colonia una vez al año. La caravana pasó del control de los franciscanos al control directo del Rey de España. Este cambio de poder se presentó cuando se incrementó el poder del gobierno local.

El período mexicano (1821–1848)

Las reglas para el comercio bajo el sistema colonial español eran muy estrictas. Los **comerciantes** de Santa Fé sólo podían comerciar con las personas que recibían la aprobación del gobierno. Los comerciantes franceses o angloamericanos, que ocasionalmente se aventuraban a hacer negocios en Nuevo México hacia el fin del período colonial, eran retirados del área o encarcelados por el gobierno colonial. Cuando México obtuvo su independencia de España en 1821, estas barreras desaparecieron. En ese momento, los pueblos y comunidades angloamericanas ya se habían extendido hacia el oeste llegando hasta Missouri. Ese mismo año Missouri se convirtió en un estado. El resultado inmediato fue la apertura del Camino de Santa Fé que salía de **Independence, Missouri** y llegaba hasta Santa Fé. Los habitantes de Nuevo México tuvieron a su alcance una gran variedad de provisiones y materiales. Pronto los comerciantes angloamericanos comenzaron a llevar grandes caravanas a Santa Fé. Las caravanas llevaban consigo una amplia variedad de productos que nunca antes estuvieron disponibles en Nuevo México. Las personas ya podían adquirir productos nuevos del este de los Estados Unidos e importaciones de Europa.

La cantidad de comercio y la venta de artículos de Missouri a Santa Fé se incrementó tan rápido que hacia 1825 había una **saturación** de mercancías en Nuevo México. En 1825, Santa Fé continuaba siendo un pequeño pueblo de 5,000 habitantes y en todo Nuevo México sólo había alrededor de 40,000 personas. Esto significaba que las caravanas de comercio que provenían de Missouri se quedaban sin clientes rápidamente. En respuesta, los comerciantes de Santa Fé comenzaron a adquirir más mercancías estadounidenses de las que necesitaban para el uso local y llevaban los productos por el Camino Real

hacia **Chihuahua** donde había un Mercado ya establecido. Los comerciantes angloamericanos imitaron la idea de aprovecharse de las relajadas leyes de comercio de un México que acababa de obtener su independencia. Llevaban sus cargas de mercancías hasta los ansiosos compradores de Chihuahua y otros centros mineros más alejados del Camino Real. Los comerciantes angloamericanos no sólo rompieron las barreras que los comerciantes de Chihuahua le habían impuesto al comercio de Santa Fé, también la relación entre Santa Fé y Chihuahua se revirtió repentinamente. Santa Fé tenía demasiadas mercancías y Chihuahua las necesitaba. Este nuevo desequilibrio en el comercio permanecería por el resto del período mexicano.

El incremento del comercio proveniente de Santa Fé marcó el comienzo de un nuevo tipo de relación entre las personas y los gobiernos de México y Estados Unidos. Esta interacción eventualmente dio origen a la guerra entre México y Estados Unidos. En los años previos a la guerra, las relaciones entre los comerciantes angloamericanos y los funcionarios mexicanos de Nuevo México se habían vuelto tensas. El gobierno mexicano quería tener el control sobre los comerciantes y sobre los objetos que vendían. El gobierno también estaba molesto porque quería obtener dinero de las mercancías que se traían a su territorio.

A los angloamericanos no les agradó verse obligados a pagar para introducir su mercancía a México y a los mexicanos no les simpatizaban los angloamericanos porque Estados Unidos apoyó a Texas cuando declaró su independencia de México en 1836. Cuando los Estados Unidos se **anexaron** formalmente el estado de Texas en 1845, básicamente se declaraba que una porción de Nuevo México se convertiría en territorio estadounidense. Esta situación, combinada con los problemas relacionados con el comercio, condujo al estallido de la guerra en 1846.

El ejército del oeste comandado por el Coronel Stephen W. Kearny ocupó Santa Fé en agosto de 1846. No hubo ninguna batalla. El gobernador de Nuevo México, Manuel Armijo, eligió evitar un conflicto armado. A finales de 1846, una fuerza norteamericana dirigida por el Coronel Alexander W. Doniphan marchó hacia abajo del Camino Real y encontró al ejército mexicano replegado primero cerca del Rancho del Bracito, al norte del Paso del Norte, y después en la Hacienda de Sacramento, justo al norte de Chihuahua.

El ejército mexicano fue vencido ampliamente en ambas localidades, y Chihuahua fue tomada por Doniphan el 1º de marzo de 1847. Resulta interesante que las caravanas de comercio que partieron de Missouri justo antes del estallido de la guerra continuaron su viaje hacia el Camino Real, en un intento de vender sus mercancías en México sin importar las circunstancias. Muchos obtuvieron **ganancias** a pesar del conflicto.

El período estadounidense (1848– al presente)

La apertura del Camino de Santa Fé que provenía de Missouri inmediatamente después de que México obtuviera su independencia de España transformó al Camino Real en una auténtica **carretera** para el **comercio**. Cuando estalló la guerra entre México y los Estados Unidos en 1846, el tráfico por el Camino Real estaba en su nivel más alto. La cantidad de productos que viajaban en las dos direcciones eran la suma de varios viajes de los que se realizaban durante el período colonial. Cuando terminó la guerra en 1848, la porción que llevaba del Camino Real al norte del Paso del Norte de pronto terminó siendo parte del territorio estadounidense. En lugar de convertirse en una ruta comercial aún más productiva para el comercio angloamericano, su importancia declinó rápidamente, al abrirse nuevas rutas más cortas hacia el interior de México. El resultado más importante de estos cambios fue un camino que lleva de la **Bahía de Galveston** pasando por **San Antonio** hacia El Paso del Norte, el cual reemplazó a Santa Fé como el puerto de entrada a México.

El Camino Real tuvo un papel limitado pero importante dentro de la Guerra Civil. En 1861, Texas **se separó** de la Unión y pasó a ser parte de la Confederación. En ese mismo año, el Fuerte Bliss, un puesto militar cerca de El Paso, fue abandonado por la Unión y ocupado por una fuerza de texanos. Desde el Fuerte Bliss, las tropas Confederadas fueron enviadas a través del Camino Real para intentar obtener posiciones de la Unión y obtener el control de la ruta de provisiones del oeste. El Fuerte Fillmore, cerca

de Las Cruces, fue capturado fácilmente y, ante la victoria, el oficial comandante declaró que todo Nuevo México era parte del territorio al sur del paralelo treinta y cuatro grados del Territorio Confederado de Arizona. Este nuevo estatus de la región duró poco tiempo. La Confederación esperó obtener el control del territorio de Nuevo México por completo y avanzó por el Camino Real hasta Albuquerque, y después hacia Glorieta en las afueras de Santa Fé, pero en mayo de 1862 la Unión la obligó a retirarse. El mismo Fuerte Bliss fue reocupado por la Unión hacia el final de ese año. El Camino Real fue el escenario de varios enfrentamientos entre la Unión y las tropas Confederadas, así como de una batalla en **Valverde**, una de las paradas del camino que se utilizaba desde el siglo dieciseis.

El final del papel del Camino Real como una importante ruta de comercio y viajes vino con la llegada del ferrocarril a Nuevo México. En 1880, el ferrocarril de Atchison, Topeka y Santa Fé se terminó de construir para recorrer el tramo de Chicago a Río Grande (que en realidad termina en algún lugar al sur de Santa Fé), y al siguiente año (junio de 1881) las vías se extendieron al sur hacia El Paso. Las líneas atravesaban el Río Grande por El Paso y se conectaban con el Ferrocarril Central de México, recientemente terminado y que seguía de cerca la ruta del Camino Real. La ruta ferroviaria de Santa Fé a El Paso era básicamente la misma del Camino Real, con unos pequeños cambios. Por su velocidad y eficiencia el ferrocarril convirtió rápidamente a las caravanas en viajes obsoletos. En épocas recientes, se han construido grandes autopistas que recorren la misma ruta del Camino Real, tanto en México como en Nuevo México. Las vías ferroviarias continúan siendo rutas importantes para transportar mercancías, pero su papel se ha visto opacado por la creciente importancia de los camiones de carga.

Camino Real de Tierra Adentro Hechos

NOMBRE _____

FECHA _____

[illegible]

[illegible]

Guía para profesores

1540–1598 Exploración

- 1540 Los españoles visitaron por primera vez el norte de Nuevo México.
- 1598 La Nueva España se declaró oficialmente territorio español y comenzó a administrarse desde la Ciudad de México.
 - Se trazó por primera vez el Camino Real, con base en senderos originales de los nativos americanos. Juan de Oñate realizó el primer intento exitoso de colonización en Nuevo México y fundó el pueblo de San Gabriel.

1600–1821 El Período Colonial Español

- 1609 Se estableció la caravana de provisiones para las misiones franciscanas.
- 1610 Se fundó Santa Fé.
- 1680 Los Pueblo iniciaron una revuelta, mataron a 400 españoles y sacaron a los 2,200 colonos restantes del norte de Nuevo México.
- 1821 México obtuvo su independencia de España, y se abrió el Camino de Santa Fé.

1821–1848 El Período Mexicano

- 1825 Saturación de mercancías en Nuevo México.
- 1836 Texas declara su independencia de México.
- 1845 Texas se anexa formalmente a los E.U.A.
- 1846 Estalla la guerra entre México y Estados Unidos.
 - El Coronel Stephen E. Kearny ocupó Santa Fé, sin encontrar resistencia. (Agosto)
 - El ejército estadounidense dirigido por el Coronel Alexander E. Doniphan recorrió el Camino Real. (Finales de 1846)
- 1847 El Coronel Alexander E. Doniphan fue capturado en Chihuahua, México. (Marzo 1º)
- 1848 Conclusión de la Guerra entre los Estados Unidos y México.

1848–Presente

- 1861 Texas se separó de la Unión y pasó a formar parte de la Confederación.
- 1862 Las tropas de la Unión forzaron a las de la Confederación a retirarse del Fuerte Bliss. (Mayo)
- 1862 La Unión ocupó nuevamente el Fuerte Bliss.
- 1880 Se terminó la construcción del ferrocarril de Atchison, Topeka y Santa Fé que recorría el trayecto de Chicago a Río Grande

Informe de Coronado al Rey de España enviado desde Tiguex el 20 de octubre de 1541

*(Cartas de Francisco Vázquez de Coronado a vuestra Majestad, en las que éste
anuncia el descubrimiento de la provincia de Tiguex.)*

SACRA CESÁREA CATÓLICA MAJESTAD:

Desde esta provincia de Tiguex a 20 días de abril de este año le escribo a vuestra Majestad en respuesta a una carta de vuestra Majestad de los 11 días de junio del año pasado. He dado un informe detallado de esta expedición al virrey de la Nueva España quien me ordenó realizarla a nombre de vuestra Majestad en este país que fue descubierto por el Fraile Marcos de Niza, de la orden provincial del Bendito San Francisco. Lo he descrito todo, y el contingente que me acompaña, como vuestra Majestad me pidió relatar en mis cartas; y le he escrito que mientras estaba comprometido con esta conquista y con la pacificación de los nativos de esta provincia, algunos indios nativos de otras provincias cercanas me han dicho que sus aldeas son más grandes y que hay mejores casas que las de los nativos de este país; y que los dioses que los gobernaban eran servidos en bandejas de oro, y otras cosas magníficas, y como le he dicho a vuestra Majestad no puedo creerlo hasta que mis ojos no lo vean, porque ese fue un relato de los indios y la mayor parte fue contada con movimientos y señales, y aunque el relato me parezca bueno es importante que sea investigado al servicio de vuestra Majestad. He determinado ir a ver con los hombres que tengo aquí. Salí de la provincia a 23 días de abril hacia el lugar a donde los indios querían llevarme.

A nueve días de marzo llegué a algunas planicies, tan vastas que no encontraba los límites hacia ningún lugar, aunque viajé más de 300 leguas. Y encontré muchas vacas en ellas, del tipo de vacas que ya había descrito a vuestra Majestad, de las que existen en este país y que son imposibles de contar; las había desde que comencé mi recorrido por las planicies hasta que regresé al lugar donde las vi por primera vez, no pasó un sólo día en que dejara de verlas. Después de 17 días llegué a un poblado de indios que se hacen llamar Querechos, que viajan con estas vacas, ellos no tienen cultivos y comen carne cruda y beben la sangre de las vacas que matan y ponen las pieles de las vacas en el sol, con lo que todas las personas de este país se visten. Tienen pequeñas tiendas hechas con las pieles de las vacas, asoleadas y engrasadas, muy bien hechas, en las cuales viven mientras viajan cerca de las vacas y moviéndose con ellas. Tienen perros que les ayudan a llevar su carga, sus tiendas, sus postes y sus pertenencias. Estas personas tienen los mejores cuerpos que he visto en las Indias. No sabían contarme sobre el país al que me estaban llevando. Viajé durante cinco días a donde los guías querían llevarme, hasta que llegué a unas planicies, sin más marcas como si nos hubiésemos sumergido bajo el agua, en donde ellos se extraviaron, porque no había una sola roca, ni un montoncito de tierra, ni un matorral, ni nada por donde guiarse. Hay una pastura muy fina, con buen pasto. Y cuando estuvimos perdidos en esas planicies, algunos hombres a caballo salieron a cazar vacas se encontraron con indios que también estaban cazando, enemigos de los que había visto en el poblado anterior, y de otro tipo de personas llamadas Teyas; tienen su cuerpo y su cara pintados, son gente grande como los otros, de buena constitución, comen carne cruda al igual que los Querechos, y viven y viajan también con las vacas de la misma manera que ellos. De ellos obtuve una idea del país a donde me estaban llevando el cual no era como me lo habían dicho, porque las casas no estaban hechas de piedra como muchos guías las habían descrito, sino de postes y pieles, y sólo tenían una pequeña cantidad de maíz.

Encontrarme en estas planicies sin límite me preocupaba enormemente, tenía gran necesidad de beber agua, y era tan escasa que bebía más lodo que agua. Aquí los guías me confesaron que no habían dicho la verdad sobre el tamaño de las casas, porque éstas estaban hechas de paja, pero que habían dicho eso por la gran cantidad de habitantes y otras cosas sobre sus hábitos. Los Teyas no estaban de acuerdo con esto, y por esta división entre unos indios y los otros, y también porque los hombres que me acompañaban sólo habían comido carne durante los últimos días, porque se nos había terminado el maíz que traíamos cargando desde su provincia y porque habían pasado más de 40 días desde que llegué con los Teyas antes de salir a la ciudad adonde me están llevando los guías. Me daba cuenta de los problemas y peligros que encontraría en el viaje por la falta de agua y maíz, me pareció lo mejor, seguir adelante y

encontrar algo al servicio de vuestra Majestad,

Seguiré adelante con sólo 30 hombres hasta que pueda llegar y ver la ciudad y dar a vuestra Majestad un relato verdadero de lo que encuentre en ella. Envié al resto de las fuerzas que tenía para llegar a esta provincia bajo el mando de Don Tristán de Arellano porque habría resultado imposible evitar la pérdida de muchos hombres, hubiese enviado a todos, por la falta de agua, y porque también tendrían que matar toros y vacas para poder subsistir. Y sólo con los 30 hombres que tomé como escolta, viajé durante cuarenta y dos días después de dejar a la fuerza, viviendo todo este tiempo solamente de la carne de los toros y vacas que matábamos, y nos costaron de varios caballos que ellos mataron porque como le escribí a vuestra Majestad, se trata de animales bravos y feroces; y pasamos muchos días sin agua y cocinando con excremento de vaca, porque no hay ningún otro tipo de comida en estas planicies, alejadas de los barrancos y los ríos, que son muy pocos.

Fue por la gracia de Dios, que después de haber viajado por estos desiertos durante 70 días, llegué a la provincia que ellos llaman Quivira, a la que los guías me estaban conduciendo, y de la cual me habían descrito que tenía casas de piedra, de varios pisos, y no son de piedra, son de paja, y las personas que viven en ellas son tan bárbaras como las que he visto en el pasado antes de éstas. Ellos no tienen capas, ni el algodón con qué hacerlas, sino que usan las pieles del ganado que matan y que ponen al sol, porque tienen su asentamiento a la orilla de un río muy grande. Ellos comen carne cruda como los Querechos y los Teyas que son enemigos unos de otros, pero son el mismo tipo de gente, y estos de Quivira tienen la ventaja en las casas que construyen y en la siembra del maíz. En esta tierra, de la cual son nativos los guías que me trajeron, me recibieron pacíficamente, y dijeron cuando lo propuse que no podría verlo todo en dos meses aunque no hay más de 25 poblados de casas de paja; de este lugar y del resto del país que vi y conocí, le envían obediencia a vuestra Majestad y se ponen bajo su real voluntad.

Las personas aquí son altas. He medido a varios indios y he encontrado que miden hasta 10 palmos de estatura: Las mujeres están bien proporcionadas y parecen más mujeres moras que indias. Los nativos me dieron un pedazo de cobre que solía usar un jefe indio y colgaba alrededor de su cuello; se lo envié al virrey de la Nueva España, porque no había visto aquí ningún otro objeto de metal a excepción de unas pequeñas campanas de cobre que también le envíe y un pequeño pedazo de metal que parece oro. No sé de dónde provino aunque creo que las personas que tengo a mi servicio se los dieron a los indios de quienes lo recibí, porque no puedo encontrar de dónde proviene ni saber su origen. Existe una diversidad de lenguajes en este país y yo no tengo a nadie que los entienda, porque hablan su propio lenguaje en cada villa, esto me ha complicado las cosas, porque me he visto obligado a enviar capitanes y hombres en muchas direcciones para saber si hay algo en este país que pueda poner al servicio de vuestra Majestad. Y aunque, he buscado no he encontrado o escuchado de nada, sólo estas provincias que son un asunto muy pequeño.

La provincia de Quivira está a 950 leguas de México. Llegué a ella a los cuarenta grados de latitud. El país en sí mismo es lo mejor que he visto para producir todos los productos de España, además la tierra es muy gruesa y negra y mantiene su humedad por los arroyos, manantiales y ríos, encontré ciruelas como las que se producen en España [encontré todo lo que se tiene en España] y nueces y uvas y moras muy buenas y dulces. He tratado a los nativos de esta provincia, y a los demás que he encontrado en los lugares que he visitado lo mejor que me ha sido posible, de acuerdo con lo que vuestra Majestad me ha encomendado, no han recibido ningún daño de mi parte o de alguno de mis acompañantes. Permanecí durante veinticinco días en esta provincia de Quivira, para ver y explorar el país y para ver si había algo más que pudiera poner al servicio de vuestra Majestad, porque los guías que me trajeron ya me hablaron de otras provincias además de esta. Y de lo que estoy seguro es que no hay oro ni ningún metal en este país, y por lo que me han contado solo hay pequeñas aldeas, y en muchas de ellas no siembran nada ni tienen casas, solo tienen pieles y postes, y caminan con las vacas. Los informes que me habían dado eran falsos, porque querían persuadirme de venir con todo mi ejército, porque creyeron que así en los desiertos despoblados, y por falta de agua, ellos nos dejarían ahí y nosotros y nuestros caballos moriríamos de hambre.

Y los guías confesaron esto, y dijeron que lo habían hecho bajo las órdenes de los nativos de estas provincias. Ante esto después de escuchar sus intenciones, que menciono arriba, regresé a estas provincias

para cumplir con el ejército que había enviado de regreso y para dar un informe a vuestra Majestad del valor de esta provincia, porque yo le escribí a vuestra Majestad que lo haría después de llegar allá.

He hecho todo lo que he podido, como su leal sirviente y vasallo, para servir a vuestra Majestad y para descubrir un país en donde se pueda servir a Dios Nuestro Señor y se pueda acrecentar el patrimonio real de vuestra Majestad. Desde que llegué a la provincia de Cibola, a la cual fui enviado por el virrey de la Nueva España, quien me envió en nombre de vuestra Majestad. Al no encontrar ninguna de las cosas mencionadas por el Fraile Marcos, he logrado explorar este país a más de 200 leguas a la redonda de Cibola y el mejor lugar que he encontrado es Tiguex, en donde me encuentro ahora. No será posible establecer un asentamiento aquí, porque además de encontrarse a 400 leguas del mar del norte y a más de 200 del mar del sur, con lo cual es imposible tener algún tipo de comunicación, el país es tan frío que como le he escrito a vuestra Majestad, aparentemente no es posible pasar el invierno aquí, porque no hay madera, ni telas con las cuales se puedan proteger los hombres, a excepción de las pieles que usan los nativos y un poco de algodón. Yo he enviado al virrey de la Nueva España informes de todo lo que he visto en los países donde he estado, y Don García López de Cárdenas, quien ha hecho mucho y servido a vuestra Majestad en esta expedición besará las manos de vuestra Majestad y le cedo el honor de dar a vuestra Majestad cuentas de todo lo vivido aquí, como quien lo ha visto por si mismo. Le ruego a Nuestro Señor proteja a vuestra Majestad Santa y Católica y le dé mayores reinos y mayor poder, como es el deseo de todos sus leales sirvientes y vasallos. Desde esta provincia de Tiguex, a 20 días de octubre del año de 1541.

El menor vasallo y sirviente de vuestra Majestad, sus muy reales pies y manos beso

FRANCISCO VAZQUEZ DE CORONADO

Lección 2

VIAJE A TRAVÉS DEL TIEMPO POR EL EL CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO

Materias: Ciencias sociales (historia, geografía, gobierno y civismo), ciencias, literatura, matemáticas

Estándares y puntos de referencia de Nuevo México: Ver Apéndice E

Habilidades: Conocimiento, comprensión, aplicación, análisis, síntesis, evaluación

Duración: Matemáticas y trabajo en mapas – 1 clase; Calcular distancias –1 clase; Investigación histórica – 2–3 clases; Escribir en el diario – 1 clase

Metodología grupal: individual y pequeños grupos

Objetivos:

Los estudiantes harán una lista de los pueblos modernos y las paradas originales a lo largo del Camino Real, identificarán las distancias entre parajes, reunirán información sobre la edad y origen de los pueblos por los que atraviesa el Camino Real, y determinarán el tiempo viaje ente la Ciudad de México y Santa Fé basándose en un viaje realizado en alrededor de los años 1800. Calcularán distancias de viaje, especularán sobre la ubicación de los parajes, e inferirán la ubicación de los sitios arqueológicos a partir de los datos.

Materiales:

Incluidos: Ensayo para estudiantes, mapas

Otros: Papel, diarios de los estudiantes, mapas actuales de Nuevo México y México, y la publicación “*The Place Names of New México*” de Robert Hixson Julyan, University of Nuevo México Press, 1996, 1998

Eventos clave, conceptos y vocabulario:

fotografía aérea	planes para la preservación histórica	parajes
árido	interna	ribereña
asentamientos	punto de troncos y sogas	semiárido
arrastrar	intermediarios	terminal
documental	levantamiento de planos en el lugar	cuencas
cruces o vados		

Antecedentes:

Actualmente, en los Estados Unidos, dudamos muy poco en subirnos al auto y conducir 10 millas hacia el trabajo, o en hacer un viaje de fin de semana en el que recorramos unas 200 millas. Para muchos no es nada irracional, la idea de hacer un viaje familiar por el país, disfrutando el camino. Viajes como éste pueden abarcar una distancia de unas 5,000 millas de principio a fin y se pueden realizar en pocas semanas. Todo esto es posible gracias a la tecnología. Los autos, trenes y autobuses han transformado nuestra manera de recorrer las distancias. Pero el automóvil, inventado en 1886, es un medio de

transporte bastante reciente. El primer tren que se utilizó en los Estados Unidos se trajo de Inglaterra en 1829. Éste llevaba carbón de una mina hacia el canal Delaware-Hudson y recorría una distancia de sólo 3 ó 4 millas. El primer tren de pasajeros apareció hasta 1831. Antes de la invención de los motores que funcionan con vapor o gasolina los viajes y la transportación de mercancías tenían que hacerse a pie, a caballo, o en una carreta. Las distancias recorridas dependían de cosas básicas como la disponibilidad de agua y la capacidad de los animales para cargar las mercancías.

En esta lección, los estudiantes observarán mapas modernos, aprenderán nombres de lugares en caminos paralelos al Camino Real de Tierra Adentro, e investigarán la edad de los pueblos. Localizarán los **parajes** originales –paradas o campamentos a lo largo del Camino Real- calcularán distancias entre parajes, y el tiempo que les tomaría viajar de la Ciudad de México a Santa Fé hoy en día a través de las autopistas y en el pasado en una caravana de carretas.

La información para profesores relacionada con esta sección comienza en la página 41.

Preparando el escenario:

Comience hablando acerca de los viajes. ¿Adónde viajan sus estudiantes? ¿Qué tanto se han alejado de su casa o comunidad? Algunos estudiantes han viajado en trenes, aviones, botes, o automóviles. Tal vez algunos estudiantes han viajado con una mochila al hombro. ¿Qué tan lejos llegaban en un día? ¿Qué tan lejos viven de la escuela? ¿Viajan en bicicleta, autobús, o en automóvil? ¿Cuánto tiempo les llevaría caminar una milla o un kilómetro? Seleccionen su propio pueblo en un mapa y un segundo pueblo que se localice a 12 millas o 20 kilómetros de distancia. ¿Cuál es el límite de velocidad en el camino que une a los dos pueblos anteriores? ¿Cuánto tiempo tarda un automóvil en ir de un pueblo al otro? ¿Cuánto tiempo se tardarían caminando, sin tener preocupaciones adicionales? Ahora piensen cuánto tiempo se tardarían si estuvieran jalando la carreta y sus hermanos y hermanas menores que algunas veces viajaran dentro de la carreta y otras caminaran al lado de la carreta. Ahora piensa en las bebidas y el tipo de comida que tendrías que llevar en la carreta porque en esos tiempos no existían tiendas.

Después de una discusión general, y dependiendo del acceso a recursos adicionales, puede pedir a los estudiantes que usen el ensayo que se incluye en esta lección o puede pedirles que hagan una investigación original sobre el tema. Si elige pedirles que hagan la investigación original, se pueden asignar los temas a los equipos de acuerdo con un segmento del mapa o tal vez una zona ambiental o geográfica. Entonces cada grupo podrá contribuir con sus conocimientos al conocimiento general de toda la clase con el propósito de finalizar la lección

Procedimiento:

Los estudiantes comenzarán esta lección localizando la ruta más directa para viajar en automóvil por los caminos y autopistas que aparecen en los mapas modernos de México y en las rutas de los Estados Unidos. La ruta deberá trazarse desde la Ciudad de México hasta Santa Fé. Entonces tendrán que medir la distancia en millas y kilómetros, por que en México se utilizan kilómetros y en Nuevo México se utilizan las millas para calcular las distancias. Los estudiantes tendrán que investigar los límites de velocidad de los caminos y calcular la distancia que podrían recorrer en un día.

$$1 \text{ kilómetro (km)} = 1,000 \text{ m} = 0.6214 \text{ millas}$$

$$1 \text{ milla} = 5,280 \text{ pies} = 1.6093 \text{ km}$$

Por ejemplo, 8 horas de viaje a una velocidad promedio de 50 millas por hora (mph) es de 400 millas/643.72 km. Los límites de velocidad más bajos y las escalas más largas darán como resultado menos millas recorridas en un día. Las paradas se planearán en pueblos y ciudades convenientes en donde puedan disponer de gasolina, comida y hospedaje.

La segunda parte de esta actividad involucra calcular la distancia recorrida por las caravanas en el Camino Real. ¿Qué tan lejos podía llegar una caravana de carretas con animales y personas? Los

caminos actuales no siempre siguen exactamente la ruta del Camino Real, muchas secciones pasan sobre el camino o cerca de él. Los estudiantes deberán consultar mapas y calcular las paradas a lo largo del Camino Real en distancias de 6–10 millas por día, dependiendo de la dificultad de las condiciones del terreno. ¿Cuántos días se requerirían para viajar por el Camino Real utilizando estos parámetros?

La tercera parte de la lección incluye investigación histórica. Pida a los estudiantes que observen mapas modernos y las distancias entre las salidas en las autopistas o entre los pueblos que están al lado de la carretera. ¿Cuál es la distancia promedio entre pueblos? (Pueden dar una aproximación y después hacer los cálculos matemáticos.) ¿Cuáles están más próximos y cuáles más lejanos? ¿Cuáles pueden ser algunas de las razones para que existan estas diferencias? Después pida a los estudiantes que comparen los pueblos modernos con los nombres de las paradas a lo largo del Camino Real ¿Qué pueblos existen todavía en la actualidad? ¿Qué pueblos surgieron a partir de los parajes? Una excelente fuente de información es la publicación: *The Place Names of Nuevo México* de Robert Hixson Julyan, University of Nuevo México Press, 1996, 1998. Los estudiantes deben compilar información en sus diarios. Se hará una investigación sobre los pueblos individuales y se escribirán borradores de ensayos ensayos cortos y los formatos finales. El proceso de escritura puede pasar por la edición propia, de compañeros o del profesor antes de producir la copia final. Todas las etapas tienen que estar presentes en los diarios de los estudiantes para mostrar su progreso.

Diario: Registrar en el diario. “Un día en la ruta”

El ejercicio de escritura creativa que se plantea en esta actividad es un registro en el diario que describa un día en la ruta, Cada estudiante deberá elegir dos parajes adyacentes y describir el recorrido de un todo un día para llegar de un paraje al siguiente. El registro en el diario deberá incluir información sobre cómo era ese día, cómo estaba el clima, cómo era el terreno, y si hubo algún inconveniente en el camino. La información de los hechos puede tomar de la investigación que han realizado hasta el momento. Pueden crear ilustraciones de plantas del área o hacer un bosquejo que refleje la apariencia de su campamento.

Conclusión:

Pida a los estudiantes que compartan los datos que escribieron en sus diarios. Hablen sobre las dificultades de viajar 1,600 millas desde la Ciudad de México hasta Santa Fé y sobre las diferencias entre tomar una autopista hoy y recorrer el Camino Real en los años 1700. ¿Qué parajes se convirtieron en pueblos? ¿Qué evidencia de los parajes se puede encontrar todavía en la actualidad y cómo la buscarías? ¿Cómo encontrarías e identificarías la ruta?

Evaluación:

La evaluación de esta lección se basará en investigación independiente y/o en la lectura del ensayo, en la identificación de información clave, en el trabajo en mapas, en el cálculo de distancias, en el trabajo en equipo para en la obtención de información clave, en las anotaciones hechas en el diario, y en la participación en discusiones en el salón de clases.

Vínculo del proyecto con materiales de arqueología:

Esta lección se vincula con: *Intrigue of the Past: A Teacher’s Activity Guide for Fourth through Seventh Grades: Culture Everywhere*, p.11; *State Place Names*, p.127; *Discovering Archaeology in Nuevo México: The Spanish Entrada and the Early Spanish Colonial Period (A.D. 1540B1700)*, capítulo 7.

Nombre: _____

Clase/Período: _____

Viaje por el Camino Real: Los lugares

El Camino Real de Tierra Adentro era un camino **interno** que conectaba a la Ciudad de México con el pueblo de Santa Fé. Ambos lugares tienen una elevación de 7,000 pies con respecto al nivel del mar, ambos están rodeados de montañas y los dos se localizan a una distancia considerable de las rutas marítimas que conectaban a la Nueva España con la madre patria. La Ciudad de México, capital de la Nueva España, tenía otro camino real que llegaba hasta la ciudad de Veracruz ubicada en la costa del Golfo de México. Veracruz era el puerto principal para la llegada de todos los barcos provenientes de España, o de las colonias españolas de El Caribe. Santa Fé, una pequeña capital provincial, estaba más de 1000 millas del mar desde cualquier ruta, y solamente tenía relación con España a través del Camino Real que llegaba hasta la Ciudad de México.

Entre las altiplanicies de la Ciudad de México y Santa Fé existe una gran área relativamente poco poblada. La mayor parte del terreno se puede considerar zona **árida** o **semiárida**, sin embargo el Camino Real atravesaba una gran variedad de zonas ambientales a lo largo de sus 1,600 millas que estaban llenos que desafíos para los viajeros. El reto más imponente era el desierto de Chihuahua, especialmente la porción entre Chihuahua y el Paso del Norte, un camino de sólo 200 millas. El **Desierto de Chihuahua** consiste en una serie de asentamientos y valles separados por montañas bajas y escarpadas. Se encuentra entre las dos cordilleras principales de México, la **Sierra Madre Occidental** y la **Sierra Madre Oriental**. La cantidad de lluvias anual es muy baja, aunque ocasionalmente las tormentas de verano traen consigo fuertes lluvias. Hay poca vegetación. Las plantas del área son el mesquite, el arbusto de creosote, la acacia, el agave, la yuca y el ocotillo. Entre los animales de caza que eran una importante fuente de alimentación para los viajeros, se encuentran: la liebre americana, el conejo de rabo blanco, el berrendo, el venado mula, el carnero, y la codorniz. La elevación del desierto sobre el nivel del mar es de 3,700 a 4,700 pies, lo que origina una variedad de temperaturas, incluyendo días de verano sofocante y noches de frío invernal. Los abastecimientos permanentes de agua entre Chihuahua y El Paso se limitan a algunos manantiales alejados unos de otros.

El desierto de Chihuahua continúa hacia el norte otras 200 millas, pero en su mayor parte el Camino Real seguía al Río Grande, un abastecimiento confiable de agua. El **Valle del Río Grande** aportaba la vegetación **ribereña**, como los álamos de virginia, los sauces, y la pastura para los animales. También en general era una ruta estable y sin obstrucciones. Cerca de **Socorro**, a unas 75 millas al sur de la **moderna Albuquerque**, la ruta del Camino Real salía del desierto y entraba a una zona con una mayor elevación, una región montañosa, que seguía al Valle del Río Grande hacia el norte. A unas 40 millas al norte de Albuquerque, el camino se dirigía hacia el nordeste, fuera del valle, y hacia la altiplanicie de Santa Fé. En Santa Fé, la **terminal** en el norte, el Camino Real regresaba a un elevado bosque de pinos similar al que había dejado cerca de la Ciudad de México.

Los factores más importantes que determinaban la ruta del Camino Real eran la presencia de un terreno adecuado para las carretas y el ganado (no muy escarpado ni demasiado suave) y la presencia de agua. El terreno escarpado simplemente se evitaba, pero el suelo suave de lodo o arena podía representar un problema temporal ocasionado por la lluvia y el viento. Una importante sección del Valle del Río Grande hacia el norte del Paso del Norte con frecuencia era evitada por los viajeros del Camino Real en parte porque la firmeza del terreno resultaba impredecible. Por lo general, los viajeros, elegían pasar por la **Jornada del Muerto**, una ruta de 90 millas que atravesaba un estéril terreno desértico con pocos abastecimientos de agua, pero en el cual no corrían el riesgo de quedarse atrapados en el terreno lodoso o lleno de arena que se encontraba en esa sección del valle.

La ubicación de los suministros de agua en el Camino Real determinaba la longitud de un típico día de viaje. Generalmente los viajeros solamente tenían la posibilidad de utilizar los mismos abastecimientos de agua que los demás. La mayor parte de los recursos de agua fuera del Valle del Río Grande eran manantiales y probablemente la mayoría fueron descubiertos por los nativos americanos

mucho antes de la llegada de los españoles. Un día típico de viaje de un suministro de agua al siguiente, se conocía como *jornada*, y a los lugares en donde se detenían a acampar los viajeros se les conocía como *parajes*. Muchos *parajes* se utilizaron repetidamente durante la historia del Camino Real, y algunos se convirtieron con el tiempo en asentamientos permanentes.

La ruta completa del Camino Real fue bastante constante a través del tiempo, pero las modificaciones menores de la ruta eran comunes en ciertos tramos del camino. La ruta que recorría el Río Grande estaba especialmente propensa a sufrir cambios por las alteraciones naturales en el curso del río. Antes de la construcción de modernas presas y reservas de agua en el siglo veinte, el Río Grande se desbordaba con facilidad, especialmente durante la primavera cuando la nieve derretida en las cumbres llegaba las **cuencas** a los ríos. Las inundaciones con frecuencia ocasionaban que el río cambiara su curso, que eliminara secciones adyacentes del camino o que fuera necesario buscar nuevos puntos para cruzarlo.

Por la corriente del río, los lugares con **cruces** o **vados** se tenían que elegir con cuidado, incluso cuando el agua era poco profunda. También, había que considerar siempre existía la posibilidad que la corriente que la corriente arrastrara a las carretas o a las cargas de las mulas río abajo. También, había que considerar que el fondo del río en un cruce podía ser demasiado suave para soportar el peso de las carretas o el ganado. Se construían simples **puentes de troncos y sogas** en varios lugares del Río Grande, pero pocos permanecían por más de un año o dos antes de ser arrastrados por las inundaciones. En el vado mayor, justo río arriba del Paso del Norte, se construyó un puente de 500 pies de largo por 17 de ancho entre 1797 y 1798 con grandes leños de álamo de virginia. El puente se vino abajo el mismo año en que fue construido y los puentes que lo reemplazaron y que se construyeron en el mismo sitio tuvieron destinos similares. Para 1815, se abandonó la idea de tener un puente en ese sitio. Cruzar el río con carretas, ganado, y carga, sin la ayuda de un puente, fue una parte inevitable del viaje por el Camino Real a lo largo de toda su historia.

Al sur de Chihuahua, los asentamientos mineros eran la razón de la existencia de la ruta original del Camino Real así como la causa principal de las modificaciones posteriores a esta ruta. Desde la Ciudad de México hasta Chihuahua, el Camino Real pasaba de un centro minero al siguiente, lo cual refleja la expansión de las minas de plata durante el período colonial temprano. Entre las poblaciones más grandes se encontraban **Querétaro, Celaya, León, Aguascalientes, Zacatecas, Durango**, y finalmente la propia Chihuahua. Surgieron otros asentamientos entre estos lugares pero estaban alejados de la ruta existente del Camino Real por lo cual era necesario para los viajeros desviarse de la ruta para llegar al nuevo asentamiento y en ocasiones esto originaba modificaciones a la ruta principal.

Al norte del Paso del Norte, los pueblos de nativos en el Valle del Río Grande fueron los primeros asentamientos que se conectaban a través del Camino Real pero pronto se convirtieron en asentamientos españoles (o asentamientos mixtos de españoles y nativos americanos.) La mayoría de estos asentamientos tiene actualmente una contraparte moderna. En el banco este del río, por donde corría originalmente el Camino Real, las poblaciones incluían a: San Antonio, **San Pedro, La Joya, Tomé**, Albuquerque, **Bernalillo, San Felipe, Cochiti**, y **San Juan**. Posteriormente surgieron asentamientos en el banco oeste del río, los cuales originaron el establecimiento de una rama paralela del camino que corría por ese banco. Los asentamientos del oeste incluían a Socorro, **Alamillo, Sabinal, Belén**, y **Atrisco**. También estaba Santa Fé, por supuesto, la terminal norte del camino, localizada a 25 millas al noroeste de **Santo Domingo**, el *paraje* del Río Grande que se localizaba más al norte.

A lo largo de la mayor parte de la historia del Camino Real, cuatro localidades tuvieron roles especialmente importantes en la determinación del uso que se le daba al camino. La Ciudad de México, el pivote económico y de la vida cultural de la Nueva España y posteriormente del México independiente, era la fuente- o por lo menos una estación necesaria- de todas las mercancías e ideas que partían hacia el norte por el Camino Real. También era el mercado más grande de mercancías producidas en la provincia y el centro cultural y administrativo de la provincia. Chihuahua, por el control que ejercían los **intermediarios** sobre el comercio de Santa Fé, se convirtió en un centro de poder económico en el siglo dieciocho. Cuando el Camino de Santa Fé se abrió y el flujo de las mercancías a través del Camino Real sufrió un revés, la importancia de Chihuahua cambió pero no disminuyó porque la ciudad se convirtió en el destino principal de los comerciantes angloamericanos que viajaban hacia el sur desde

Santa Fé. El Paso del Norte, es el predecesor de las modernas ciudades de El Paso y **Ciudad Juárez**, siempre fue importante por dos razones geográficas. Primero, era un oasis ribereño al final de un tramo estéril y desierto que lo separaba de Chihuahua; y segundo era el sitio con el cruce más importante del Río Grande. El Paso del Norte también fue importante como refugio de los colonizadores españoles que fueron expulsados de Nuevo México a raíz de la rebelión de los Pueblo de 1680. Fue el lugar donde se reagruparon y a partir del cual reocuparon eventualmente la provincia.

Hacia 1880 el Camino Real fue abandonado, su papel como ruta de comercio y viajes disminuyó a través del tiempo con la presencia de los ferrocarriles y posteriormente de las modernas autopistas. Actualmente, gran parte del Camino Real tanto en México como en los Estados Unidos ha sido destruido por desarrollos de varios tipos, incluyendo la agricultura, la expansión urbana, y la construcción de los rieles ferroviarios y las autopistas que reemplazaron al camino. No obstante, algunas porciones del camino, cuya población es escasa, permanecen intactas especialmente en las áreas entre Chihuahua y Santa Fé. Muchos de los segmentos del camino que sobreviven se han trazado utilizando una combinación de investigación documental, **fotografía aérea**, **levantamiento de planos en el lugar**, y arqueología. En México, entre Ciudad Juárez y Chihuahua, aproximadamente a 150 km (93 millas) del camino se han trazado, incluyendo unos escasos segmentos continuos que varían entre 20 y 30 km (12 a 16 millas) de longitud. También se han identificado varios *parajes* en el estado de Chihuahua y se han vinculado con los nombres de lugares que aparecen en los registros históricos.

En Nuevo México, la ruta del Camino Real recientemente ha sido el foco de varios planes de preservación histórica por parte de agencias federales y estatales, y se han hecho esfuerzos para identificar segmentos intactos del camino y *parajes* relacionados. Este trabajo se centró principalmente en tres áreas: La Jornada del Muerto, la desviación del Río Grande que mide de 90 millas y que está al norte del moderno Las Cruces; **El Bosque del Apache**, actualmente un refugio nacional de la vida silvestre, ubicado en un tramo del Río Grande hacia el sur de Socorro; y un área ubicada en el extremo norte del Camino Real cerca de **La Bajada** y Santa Fé. Este trabajo ha sido parte de un esfuerzo para declarar Camino Nacional Histórico a la porción estadounidense del Camino Real como, lo cual facilitaría los esfuerzos para preservar e identificar la antigua ruta del camino. Un esfuerzo conjunto por parte de agencias estadounidenses y mexicanas ha llevado a la propuesta de crear el Camino Real International Heritage Center (El Centro Internacional del Patrimonio del Camino Real INET,) que se localizará a unas 35 millas hacia el sur de Socorro, y desde sus instalaciones se podrá observar el Valle del Río Grande y la antigua ruta del Camino Real.

Lección 3

¿QUÉ LLEVAR, QUÉ INTERCAMBIAR?

Materias: Ciencias sociales (historia, geografía, gobierno y civismo), literatura, matemáticas

Estándares y puntos de referencia de Nuevo México: Ver Anexo E

Habilidades: Conocimiento, comprensión, aplicación, análisis, síntesis, y evaluación

Duración: 3–5 clases, dependiendo de la profundidad de la investigación

Metodología de grupos: Individual, en pequeños grupos, toda la clase

Objetivos:

Los estudiantes verán cómo se viaja y cómo se lleva a cabo el comercio en el Camino Real, cómo se mueven las mercancías de un país al otro, cómo ha cambiado esto con el tiempo y de qué maneras permanece igual. Los estudiantes también buscarán los medios de transporte y el comercio de mercancías que se practicaba en períodos específicos. Harán listas de los objetos que se llevaban en las expediciones, incluyendo los necesarios para el viaje y los que se utilizaban para el comercio. Explicarán el propósito de la expedición, compararán y buscarán las diferencias entre el proceso y el propósito de cada tipo de expedición, formularán una hipótesis que incluya las razones para hacer cambios con base en el conocimiento adquirido en lecciones pasadas, e interpretarán los resultados.

Materiales:

Incluidos en el paquete: Cartas dirigidas a los líderes de las expediciones

Otros: (1 por estudiante) una caja, costal, saco, o pedazo de papel que mida 45 cm x 60 cm (18" x 24") y los diarios de los estudiantes

Eventos clave, conceptos, y vocabulario:

carretas Conestoga

muleros

residencia

atajo

sabanero

territorio

destino

provisiones

Las listas de provisiones contienen muchas palabras que no son comunes en el lenguaje actual. Si usted les entrega las listas de provisiones a los estudiantes, ellos tendrán que investigar términos y determinar su significado y uso.

Puntos de referencia:

Los puntos de referencia para profesores de esta sección comienzan en la página 36.

Preparando el escenario:

Los comerciantes ganan dinero por las mercancías transportadas. Entre más espacio disponible tengan para llevar mercancías para vender o intercambiar, mayores serán sus ganancias. El comerciante deberá empacar sus artículos personales en un espacio pequeño y sobrevivir con lo que tenga al alcance. ¿Qué llevarías a un viaje que te mantendría alejado de tu casa durante por lo menos un año, cada vez?

Los estudiantes empezarán a conceptualizar el espacio y los materiales al empacar un “baúl”. Cada estudiante recibirá una caja o una bolsa que representará el espacio disponible que tienen en la carreta para llevar sus objetos personales. Para esta introducción funcionaría bien tener cajas que se

consigan en supermercados, cajas para fruta, cajas para leche, o grandes bolsas de papel. De ser posible, pida a los estudiantes que se lleven su caja a casa. Esta se convertirá en la medida estándar que se utilizará en esta sección introductoria. Si esta opción no es posible, haga rectángulos de 45 cm x 60 cm (18" x 24") de papel de carnicero. Ellos podrán colocar sus pertenencias unas sobre otras hasta una altura de 45 cm (18"). Los alumnos tendrán que decidir qué pertenencias podrían llevarse para el viaje.

¿Cuántos pares de pantalones necesitan? ¿Cuántas camisas? ¿En dónde se dormirían? (Una bolsa de dormir es un artículo adicional a los objetos de su caja o bolsa.) ¿Qué necesitarán para el verano? ¿Qué podrían necesitar para el invierno? ¿Tienen espacio para llevar una baratija o recuerdo de casa?

Los estudiantes tendrán que hacer una lista de artículos que llevarían en el viaje y que podrían colocar en el espacio disponible (no es necesario que traigan los objetos reales.) Divida la clase en grupos de trabajo y pídale que comparen las listas; algunos pueden haber pensado en artículos que otros olvidaron y algunos estudiantes pudieron incluir artículos ajenos a una expedición. Una vez que se ha decidido la lista, pregunte qué más deberían llevar en la carreta, simplemente para la supervivencia. ¿Comida? ¿Agua y recipientes para agua? ¿Material para reparar la carreta? ¿Herraduras para caballos, bueyes o mulas? ¿Armas? Los estudiantes deberán tomar en cuenta la falta de electricidad, baterías e incluso la ausencia de los bolígrafos.

Procedimiento:

Divida a los alumnos en cuatro u ocho grupos, dependiendo del número de estudiantes de la clase. Cada grupo se preparará para una expedición. El primer grupo es el de la expedición de Oñate de 1598, el segundo grupo es una caravana de provisiones para las misiones de 1609, el tercero es un atajo de mulas de carga de 1693, y el cuarto es una caravana de carretas Conestoga de 1830. A cada grupo se le asignará un período de tiempo para viajar y practicar el comercio. Como parte de una introducción a su aventura, proporcione a cada grupo la carta que corresponde a su período. Los estudiantes tendrán que:

1. elegir a un líder para su viaje,
2. investigar qué provisiones necesitarían para su viaje,
3. organizar sus planes de viaje y presentar un plan de viaje a sus funcionarios de gobierno, y
4. realizar una investigación sobre el período de tiempo y las provisiones que serían útiles para el comercio.

Los estudiantes tendrán que estar preparados para discutir el propósito de llevar las provisiones que eligieron: cuáles son necesarias para sobrevivir en el viaje y cuáles se utilizan para el comercio. También tendrán que prepararse para hablar sobre el trayecto de viaje de su caravana y sobre las razones políticas de sus misiones. Se reunirá la información para discutirla como parte de las conclusiones, para que toda la clase pueda darse cuenta de los cambios que han ocurrido con el tiempo.

Diario: Registrar en el diario. “El final del Viaje”

Al final de su investigación, los estudiantes escribirán una carta al representante del gobierno que solicitó la expedición. Describirán el viaje, a las personas con quienes comerciaron, cualquier problema inesperado que se les presentó en el camino y sus planes para expediciones futuras.

Conclusión:

Los estudiantes explicarán su expedición: la ruta, el tiempo de viaje, la forma de viajar, las provisiones que llevaron para la supervivencia básica y las que utilizaron para el comercio. Después de compartir las ideas con el grupo, pida los estudiantes que hablen de las diferencias entre las distintas expediciones. ¿Cómo cambió con el tiempo la forma de viajar por el Camino Real? ¿Cómo cambió el comercio? ¿Cómo se pueden relacionar estos cambios con las causas y efectos que se registraron en la Lección 1?

Evaluación:

La evaluación de esta lección se realizará con base en la investigación individual y en grupo, en la identificación de las provisiones necesarias para la expedición, en el trabajo en equipo para la obtención de información clave, en las anotaciones hechas en el diario, y en la participación en las discusiones y presentaciones en clase.

Vínculo del proyecto con materiales de arqueología:

Context, p. 19; *Stratigraphy and Cross-dating*, p.49; *Discovering Archaeology in Nuevo México: The Spanish “Entrada” and the Early Spanish Colonial Period* (A.D. 1540–1700), capítulo 7 y la lección que los acompaña, *Mission Artifacts* en el anexo 1–32.

CARTA 1

Juan de Oñate:

Por este medio se le solicita dirigir una expedición durante el año de 1598. El propósito de la expedición será extender los límites de la colonia hacia el norte del territorio. Usted deberá contribuir con el establecimiento de una población en la frontera de la colonia. Esta expedición requerirá de una gran cantidad de personas para tener éxito.

Por recomendación del gobierno usted deberá proceder con más de cien hombres. Ya que por tratarse de establecer un asentamiento, los hombres deberán llevar consigo a sus esposas e hijos. Usted tendrá que llevar las provisiones necesarias para el viaje, incluyendo herramientas y armas. El ganado que lleven consigo les servirá como alimento y para la cría de ganado en el nuevo asentamiento.

Viajará con ustedes un grupo de frailes franciscanos. Su trabajo será establecer misiones y convertir a los nativos. Usted deberá estar preparado para afrontar cualquier situación.

Se requerirá que usted entregue informes regularmente. El primer reporte consistirá en una lista de las provisiones y materiales que necesitará para su viaje. El segundo informe será en una lista de las mercancías que usted llevará para utilizar en su nuevo hogar. El tercer informe será sobre sus avances en el camino. El informe final lo realizará después de haber llegado a su destino.

Firma,

**El Gobernador de México
En el nombre del Rey de España**

CARTA 2

Señor Baca:

El gobierno le ha encomendado organizar una caravana de provisiones para las misiones en el año de 1631. Su viaje lo llevará hasta el extremo norte de las colonias. Veinte frailes viajarán con usted para reunirse con los 46 frailes que ya habitan en el lugar. Por cada dos frailes se le proporcionará una carreta con provisiones y equipo. Tendrá a su disposición otras 22 carretas para llevar las provisiones de los frailes que ya se encuentran en el territorio de la colonia. Para la seguridad de los frailes su caravana estará escoltada por una compañía de 12 soldados supervisados por un capitán.

Se requerirá que usted entregue informes regularmente. El primer informe consistirá en una lista de las provisiones y materiales necesarios para su viaje. El segundo informe consistirá en una lista de los objetos que usted llevará para abastecer a las misiones. El tercer informe hará referencia a sus avances en el camino. El informe final lo realizará después de haber llegado a su destino.

Vaya con Dios. Firmado por,

El dirigente de la iglesia en la Ciudad de México

CARTA 3

Mayordomo:

El Gobierno Colonial de España le solicita llevar un “atado” de mulas que se utilizará como animales de carga en la ciudad capital de Santa Fe. Para realizar este viaje usted necesitará 100 mulas, alrededor de una docena de “arrieros”, un “atajador” con experiencia, un “sabanero”, un muchacho que viaje al frente de su atado y que sirva como vigilante, y una cocinera “madre”. Sus muleros viajarán a caballo, y usted necesitará una “mulera”, una yegua cuyo trabajo es dirigir al grupo de mulas, que sólo lleva una campana atada al cuello.

Las mulas son animales importantes. Cuando se les trata adecuadamente pueden cargar hasta 400 libras de provisiones.

Se requerirá que usted entregue informes regularmente. El primer reporte consistirá en una lista de las provisiones y materiales necesarios para su viaje. El segundo informe consistirá en una lista de los objetos que usted llevará consigo. El tercer informe hará referencia a sus avances en el camino. El informe final lo realizará después de haber llegado a su destino.

Firmado por,

El Gobernador Real

CARTA 4

Sr. Baca:

Una caravana de carretas formada por 38 carretas Conestoga llegará a Santa Fé hacia finales de septiembre de 1846 desde Independence, Missouri. El conductor de las carretas deberá regresar de inmediato a Independence. Se solicitan sus servicios para guiar al atado de mulas desde Santa Fé hasta San Juan de los Lagos que es su destino final, un importante asentamiento minero a orillas del Camino Real al sur de Chihuahua. El objetivo es llevar la mercancía hasta San Juan de los Lagos a tiempo para la feria anual de comercio que se realiza durante las dos primeras semanas de diciembre. Las carretas Conestoga están muy usadas. Este será su destino final para nuestra compañía. Ya que al parecer existe un mercado para este tipo de carretas en México, solicitamos venda lo que le sea posible y regrese con una carga menor que se pueda transportar en las mismas mulas.

Se requerirá que usted entregue informes regularmente. El primer informe consistirá en una lista de las provisiones y materiales necesarios para su viaje. El segundo informe será en una lista de las mercancías que usted llevará consigo. El tercer informe hará referencia a sus avances en el camino. El informe final lo realizará después de haber llegado a su destino.

Firmado por,

El propietario y administrador de la Compañía de Comercio de Santa Fé

Lección 4 HISTORIAS DE FAMILIAS

Los que llegaron, los que se quedaron

Materias: Ciencias sociales (historia, geografía), matemáticas, literatura

Nuevo México estándares y puntos de referencia: Ver anexo E

Habilidades: Conocimiento, comprensión, aplicación, análisis, síntesis, y evaluación

Duración: Parte 1: Historias de Familias – 3–5 clases; Parte 2: Ubicar los Nombres – 3–5 clases

Metodología de grupos: Individual y en pequeños grupos

Objetivos:

Los estudiantes aprenderán sobre los colonos originales que se aventuraron hacia Nuevo México con Oñate. Realizarán una investigación personal relacionada con los apellidos y descubrirán los lugares nombrados a partir de personas o eventos relacionados con el Camino Real. Los estudiantes comenzarán por resolver una historia con un problema matemático y leer un ensayo. Desarrollarán un instrumento de investigación y realizarán entrevistas. Reflexionarán sobre cómo pueden ser distintas las historias de acuerdo con la perspectiva desde la que están escritas.

Materiales:

Incluidos en el paquete: Ensayo para los estudiantes, lista de familias que participaron en la expedición de Oñate.

Otros: Papel, diarios de los estudiantes, mapas actuales de Nuevo México y México, y la publicación “*The Place Names of New Mexico*” escrito por Robert Hixson Julyan, University of New Mexico Press, 1996, 1998

Eventos claves, conceptos, y vocabulario:

No se ha incluido vocabulario nuevo en el ensayo para estudiantes.

Antecedentes:

La raíz de la palabra historia es *histCr*, que significa saber en griego. Cuando se mira hacia el pasado, se debe notar que hay más de una historia. La historia se escribe desde una perspectiva específica.

Generalmente la perspectiva es la de un ganador, un literato, una persona rica o una persona del sexo masculino. La historia es un “hecho” basado en la perspectiva cultural de un individuo, una experiencia de vida, una visión de los eventos presenciados. Una persona no puede presenciar todos los detalles. Incluso cuando un hecho se registra desde varias perspectivas, las perspectivas no suelen incluir a niños, mujeres, analfabetas o esclavos.

En la clase, pueden mencionarse asuntos que inicien una controversia y discusión en torno a la colonización y el origen de los asentamientos. En este proceso, puede ser de utilidad para los estudiantes una discusión sobre cómo se registra la historia. Permita que todas las voces participen en un proceso intelectual. Comparen y encuentren las diferencias en las historias personales. ¿Qué es similar y qué es diferente? ¿Cuál puede ser la causa de estas diferencias?

Preparando el escenario:

Los estudiantes comenzarán su cuarta lección con dos actividades. La primera es un problema de historia

que personaliza el paso del tiempo al pensar en términos de generaciones. La segunda es un ensayo corto sobre Don Fernando Durán y Chávez.

Un problema de historia

Contando las generaciones

Si tus antepasados llegaron a Nuevo México con Oñate en 1598 a la edad de 20 años, se casaron y formaron una familia ese año, y cada generación se casó y tuvo hijos a la edad de 20 años ¿Cuántas generaciones de tu familia han vivido en Nuevo México antes que tú?

Respuesta:

20 generaciones. Tus padres serían una generación, tus abuelos una segunda generación, etc. Consulta la cronología creada en la Lección 1.

Procedimiento:

Los estudiantes trabajarán de manera individual en genealogías familiares y períodos, y trabajarán en grupo para descubrir poblaciones nombradas a partir de los exploradores y los primeros colonos españoles. Comience por distribuir la lista de las familias que llegaron a Nuevo México durante los siglos dieciseis y diecisiete (1598–1693.) ¿Alguno de estos nombres coincide con el de algún estudiante de la clase? ¿Alguno de los estudiantes tiene una historia familiar que lo relacione con estas familias de la colonia o con el Camino Real?

Parte Uno

Los estudiantes comenzarán por crear una página en la que registrarán una historia familiar. Esta se podrá utilizar para registrar nuevos documentos escritos, fotografías, o como herramienta para entrevistar a los miembros de la familia. Los estudiantes comenzarán con preguntas generales. Se deberán utilizar las siguientes preguntas como base para desarrollar preguntas más profundas.

¿Por cuánto tiempo ha vivido nuestra familia en Nuevo México?

¿En dónde vivían antes de mudarse a esta ciudad?

¿Qué trajo a nuestra familia a vivir aquí?

¿En la clase hay estudiantes nativos americanos, cuyas familias anteceden a la llegada de los españoles?
¿Cómo puede diferir su historia de las historias de los descendientes de los colonizadores españoles?

La información se registrará en las formas y después se transferirá a los diarios. Cuando los estudiantes terminen sus historias individuales, tienen que compartirlas. Déles tiempo suficiente a los alumnos para leer todas las historias. Tendrán que registrar todas las similitudes o diferencias en sus diarios y escribir una historia basada en las historias de todos. Cuando las historias estén escritas, pueden compartirse. ¿Cuáles son las diferencias? ¿Cuáles son las similitudes?

Parte dos

Utilizando la lista de colonos, los estudiantes observarán un mapa de Nuevo México y localizarán las poblaciones y lugares geográficos que han recibido el nombre de alguno de los primeros colonizadores. La investigación puede realizarse utilizando la publicación *The Place Names of Nuevo México* de Robert Hixson Julyan (University of Nuevo México Press, 1996, 1998.) También se puede encontrar información adicional en los materiales que se mencionan en la sección de referencias, en mapas y en Internet. Los estudiantes pueden ampliar su investigación e incluir información sobre la persona que le dio el nombre a la población o lugar.

Diario: Registrar en el diario. “Una carta al pasado, una carta hacia el futuro.”

Para concluir esta unidad, los estudiantes escribirán una carta. Algunos escribirán la carta desde el presente a los viajeros originales o colonizadores que viajaron por el Camino Real. Las cartas deberán incluir lo que ha aprendido el estudiante en su viaje personal por esta unidad e informar a los viajeros cómo se vive en la actualidad y cuál fue el impacto del Camino Real en el lugar.

La otra opción es escribir una carta como uno de los colonizadores originales. Estos estudiantes elegirán un lugar cercano al Camino Real sobre el que hayan aprendido. La carta deberá estar dirigida a alguien en el presente, y contestar la pregunta “¿Qué le gustaría que sus descendientes supieran de usted y de su vida en el Camino Real?” Al igual que todas las anotaciones que ha hecho previamente en el diario, las cartas deberán ser parte de un ejercicio de escritura creativa que incorpore los hechos aprendidos por el estudiante a través de la investigación.

Conclusión:

Considerar quiénes fueron las familias fundadoras y el impacto que tuvo la colonización de Nuevo México en las personas que llegaron y en las que ya vivían ahí desde varias perspectivas culturales (Poblaciones españolas e indígenas de México y Nuevo México.) Considerar cuántas generaciones de familias que se han representado en la clase han vivido en el país. ¿Cuándo se le considera a alguien nativo? ¿Cuántas generaciones tienen que pasar para que haya un nativo? Si los colonizadores hubieran pensado a futuro en 20 generaciones, ¿qué hubieran imaginado para este lugar? ¿Cuál es el futuro del Camino Real? ¿Cuál es el futuro de la “historia” del Camino Real? Tomando en cuenta todo lo aprendido, ¿cómo se podría reescribir la historia de viajes y comercio del Camino Real?

Evaluación:

La evaluación de esta lección se realizará con base en la investigación individual y en grupo, en el trabajo en equipo para la obtención de información clave, en las anotaciones hechas en el diario, y en la participación en las discusiones y presentaciones en clase.

Vínculo del proyecto con materiales de arqueología :

Esta lección se vincula con: *Intrigue of the Past: A Teacher’s Activity Guide for Fourth through Seventh Grades: Archaeology and Ethnographic Analogy: The Anasazi and the Hopi*, p. 73; *State Place Names*, p.127; *Discovering Archaeology in Nuevo México: The Spanish Entrada and the Early Spanish Colonial Period (A.D.1540–1700)*, capítulo 7.

Nombre: _____

Clase/Período: _____

Una familia de la colonia Don Fernando Durán y Chávez

Hace más de 400 años, los primeros miembros de la familia Chávez viajaron hacia Nuevo México con Juan de Oñate. Los registros históricos hacen la primera mención del apellido Chávez en un registro oficial del gobierno en 1631 en el que se decía que Don Pedro [Gómez] Durán y Chávez era responsable de cobrar dinero para el gobernador. Durante la Revuelta de los Pueblo el nieto de Don Pedro Durán y Chávez, Don Fernando Durán y Chávez, su esposa, Lucía Hurtado de Salas, y sus cuatro hijos escaparon junto con otros colonos sobrevivientes por el Camino Real hacia Guadalupe del Paso (El Paso.)

Gran parte de los Chávez permanecieron en el norte de México, en el área que ahora se conoce como Chihuahua. Después de la Revuelta de los Pueblo, Don Fernando Durán y Chávez y su familia regresaron a Nuevo México en 1693 con la caravana Vargas. Se mudaron a su antigua casa en Bernalillo tan pronto como regresaron a Nuevo México.

En 1707, la familia se mudó hacia Atrisco, cerca de lo que se convertiría en la moderna ciudad de Albuquerque. La familia continuó viviendo en Albuquerque durante el siglo siguiente. Hacia principios de los años 1800, Diego Antonio, uno de los nietos de Don Fernando, se casó y se mudó a Laguna, Nuevo México. Ahí nació su hijo Juan Bautista Chávez. Juan Bautista creció y se casó en 1841 con María Manuela Romero, de Sabinal, Nuevo México. Sabinal era un pueblo sobre el Río Grande al sur de Albuquerque, y la pareja se mudó ahí para criar a su familia. Tenían cuatro hijos y una hija. Cuando los cuatro hijos crecieron, salieron juntos del Valle de Río Grande, probablemente para buscar una tierra propia en la que pudieran trabajar ellos mismos.

Hacia la década de los años 1880, los cuatro hermanos vivían ya en Johns, Arizona, en donde se estaba formando un nuevo asentamiento de hispano parlantes. Cerca del año de 1900, uno de los hermanos, Santiago Chávez, decidió establecerse a unas 40 millas al este de St. Johns, cerca del Lago Zuni en Nuevo México. Santiago vivió en su propiedad con su esposa y otros miembros de su familia durante los siguientes 30 años. La propiedad quedó abandonada a mediados de la década de 1930 y nunca volvió a habitarse. Santiago y su esposa tuvieron seis hijos. Sus nietos, bisnietos y tataranietos viven en distintos lugares de Nuevo México y Arizona. Los descendientes de los tres hermanos de Santiago y de su hermana también están distribuidos alrededor de Nuevo México y Arizona.

Ascendencia de Santiago Chávez

[Nota: originalmente Chávez se escribía Chaves, pero aquí se usa la forma de escritura más reciente antes de 1556, Valverde de Llerena, Extremadura, España]

Fernando Durán y Chávez, nacido de 1609, [pueblo desconocido], Nuevo México

Fernando Durán y Chávez II, nacido en 1651, Bernalillo, Nuevo México

Pedro Durán y Chávez, nacido en 1674, [pueblo desconocido], Nuevo México

Diego Antonio Durán y Chávez, nacido en 1724, Albuquerque, Nuevo México

Pedro Antonio Durán y Chávez, nacido en 1744, Albuquerque, Nuevo México

Diego Antonio Durán y Chávez, nacido en 1791, Albuquerque, Nuevo México

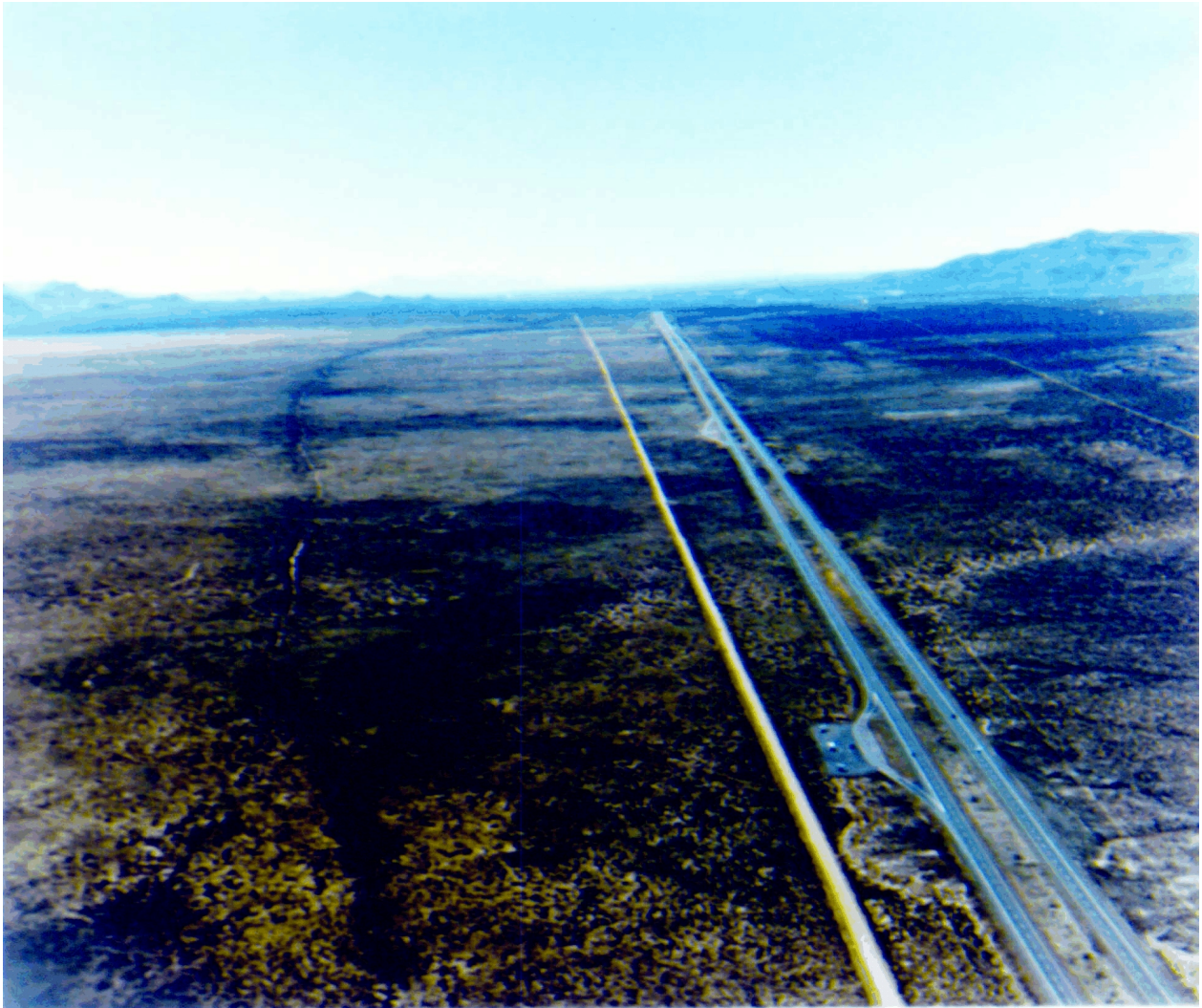
Juan Bautista Chávez, nacido en 1817, Laguna, Nuevo México

José Santiago Chávez (mejor conocido como Santiago Chávez), nacido en 1849, Sabinal, Nuevo México

Familias de los siglos dieciseis y diecisiete (1598–1693)

Abendaño	Gómez Parra	Mondragón	Salas
Aguilar	(Gómez Barragán)	Montaño	Salazar
Albizu	Gómez de Torres	Montaño de	Sánchez
Aliso	(Torres)	Sotomayer	Sánchez de Monroy
Anaya Almazán	González	Montoya	Sandoval
Apodaca	González Lobón	Monroy (Sánchez	Santa Cruz
Aragón (López de	González Bernal	de Monroy and	Sedillo (Cedillo Rico de
Aragón)	González de	Mondragón)	Rojas)
Archuleta	Apodaca (Apodaca)	Moraga	Serna
Arratia	Griego	Morán	Sisneros (Cisneros)
Arteaga	Guadalajara	Naranjo	Soto
Ávila	Guillén	Nieto	Sosa
Ayala	Gutiérrez	Nuñez Bellido	Suazo
Baca	Heras, de las	(Rodríguez Bellio)	Tapia
Barrios	Hernández	Olguín (López	Telles Jirón
Berbal	Herrera	Holguín)	Torres
Bohórquez	Herrera Corrales	Olivera	Trujillo
Brito	Hidalgo	Ortega	Valencia
Cabinillas	(Cabinillas)	Ortiz	Varela Jaramillo
Cadimo	Hinojos	Pacheco	Varela de Losada
Campusano	Holguín (Olguín)	Padilla	Vásquez
Candelaria	Hurtado	Paredes	Vera
Carvajal (Vitoria	Jiménez	Parra	Xavier
Carvajal)	Jorge	Pedraza	Ximenez (Jiménez)
Casaus	Jurado de Gracia	Peralta	Zamora
Castillo (López del	Ledesma	Perea	Zamorano
Castillo)	León (Brito)	Pérez	
Cedillo (Sedillo)	Leyva	Pérez de Bustillo	
Chávez (Durán y	López	Pérez Granillo	
Chávez)	López de Gracia	Perramos (Ramos)	
Cruz (Cruz Catalán)	López Holguín	Quintana	
Cuéllar	(Olguín)	Ramírez	
Domínguez de Mendoza	López Mederos	Ramos (Perramos)	
Durán	López de Ocanto	Rascón	
Enríquez	López Sambrano	Ribera	
Escallada	Lucero de Godoy	Río, del	
Escarramad	Luis	Robledo	
Fernández de la Fuente	Luján	Rodríguez	
Fonte	Luna	Rodríguez Bellido	
Fresqui	Madrid	Rodríguez de	
Gallegos	Maese	Salazar	
Gamboa	Márquez (Márquez	Rodríguez de	
García	Sambrano)	Zevallos	
García Holgado	Martín Barba	Romero	
García Muerte	Martín Serrano	Ruiz	
García de Noriega	Mestas	Ruiz Cáceres	
Gómez Barragán	Miranda	Ruiz de Hinojos	
Gómez Robledo	Mizquia	(Hinojos)	
Gómez de Luna (Luna)	Mohedano	Sáiz	

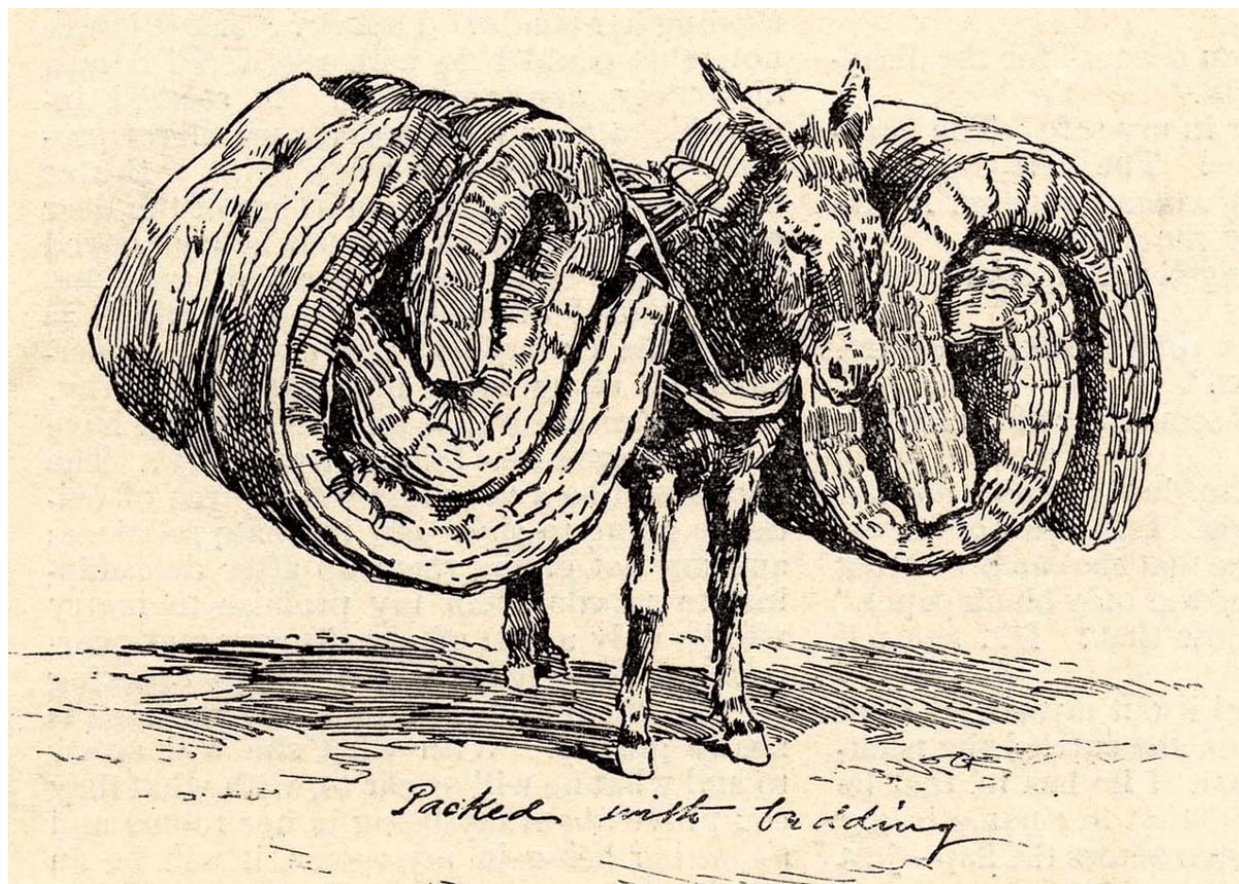
Viajeros modernos en la Autopista 25 paralela a El Camino Real, fotografía de Teresa Sánchez-Martínez, cortesía del Departamento de Autopistas y Transporte de Nuevo México.



Buey y carreta, fotografía de Ben Wittick, cortesía del Museo Centenario, UTEP.



“Empaque de Lencería”, de *Harper's Weekly*, cortesía de la Colección de Gráficos de la Biblioteca de Historia, Museo de Nuevo México (MNM), Caja 1, elemento 20B.



Franciscano Misionero del siglo dieciocho, dibujado por José Cisneros (de Riders across the Century, Texas Western Press, UTEP)



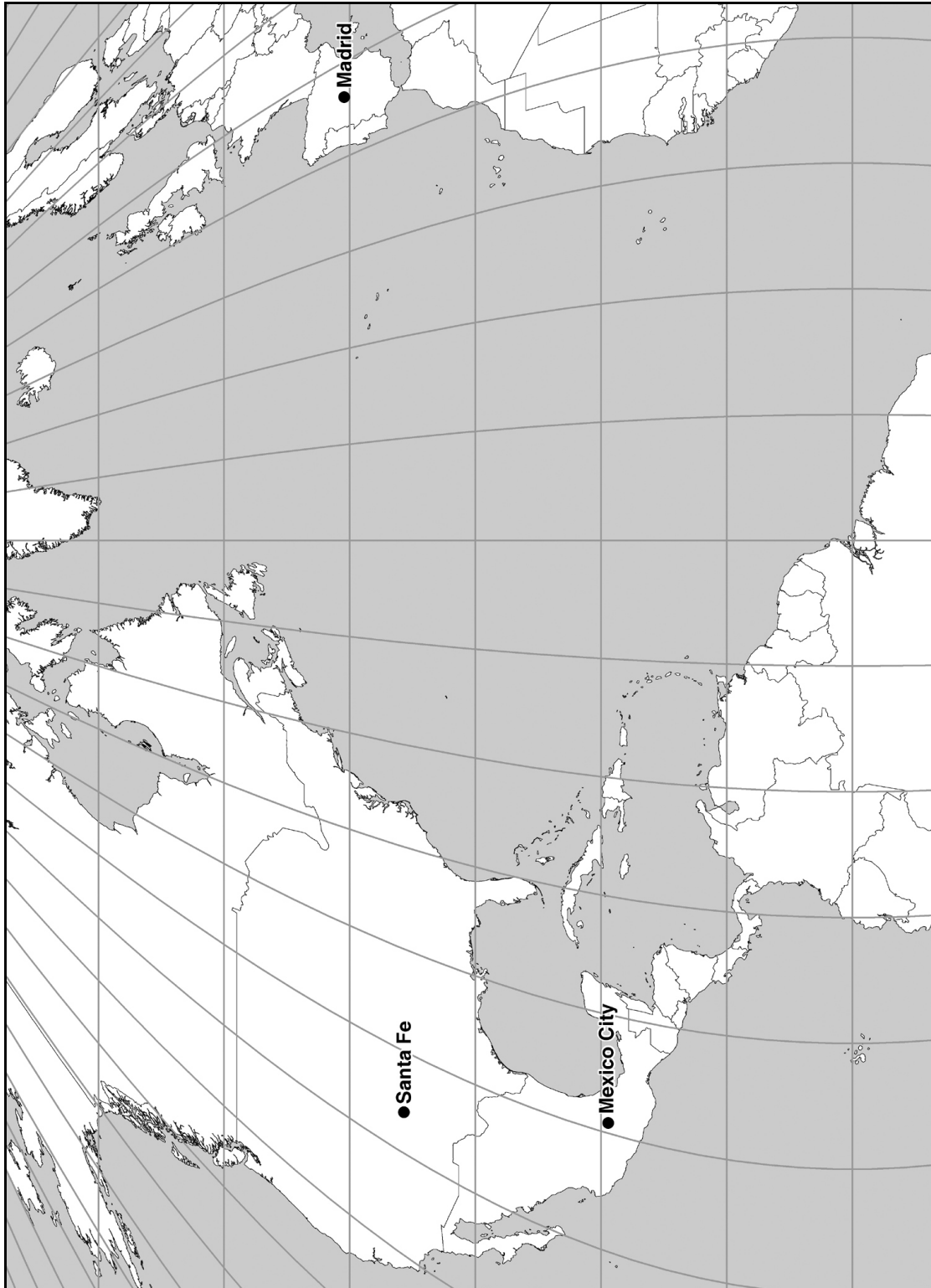
Juan De Oñate, dibujado por José Cisneros (de Riders across the Century, Texas Western Press, UTEP.)



Nombre: _____

Clase/Período: _____

Mapa de Trabajo No. 1 ilustrando a Madrid, España; Ciudad de México, México; Santa Fé, Nuevo México.



Nombre: _____

Clase/Período: _____

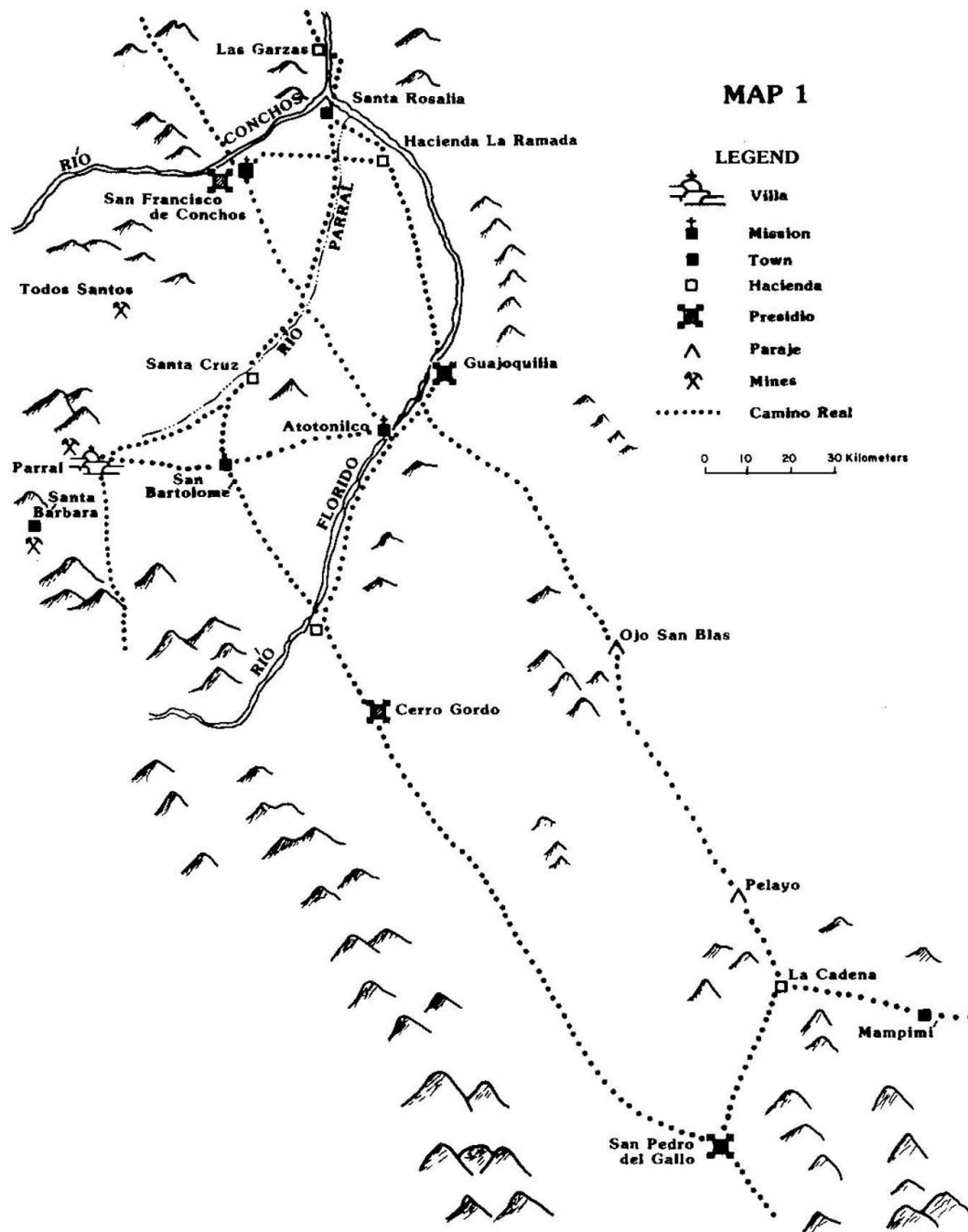
Mapa de Trabajo No.2. Un mapa de Nueva España mostrando la ruta de El Camino Real.



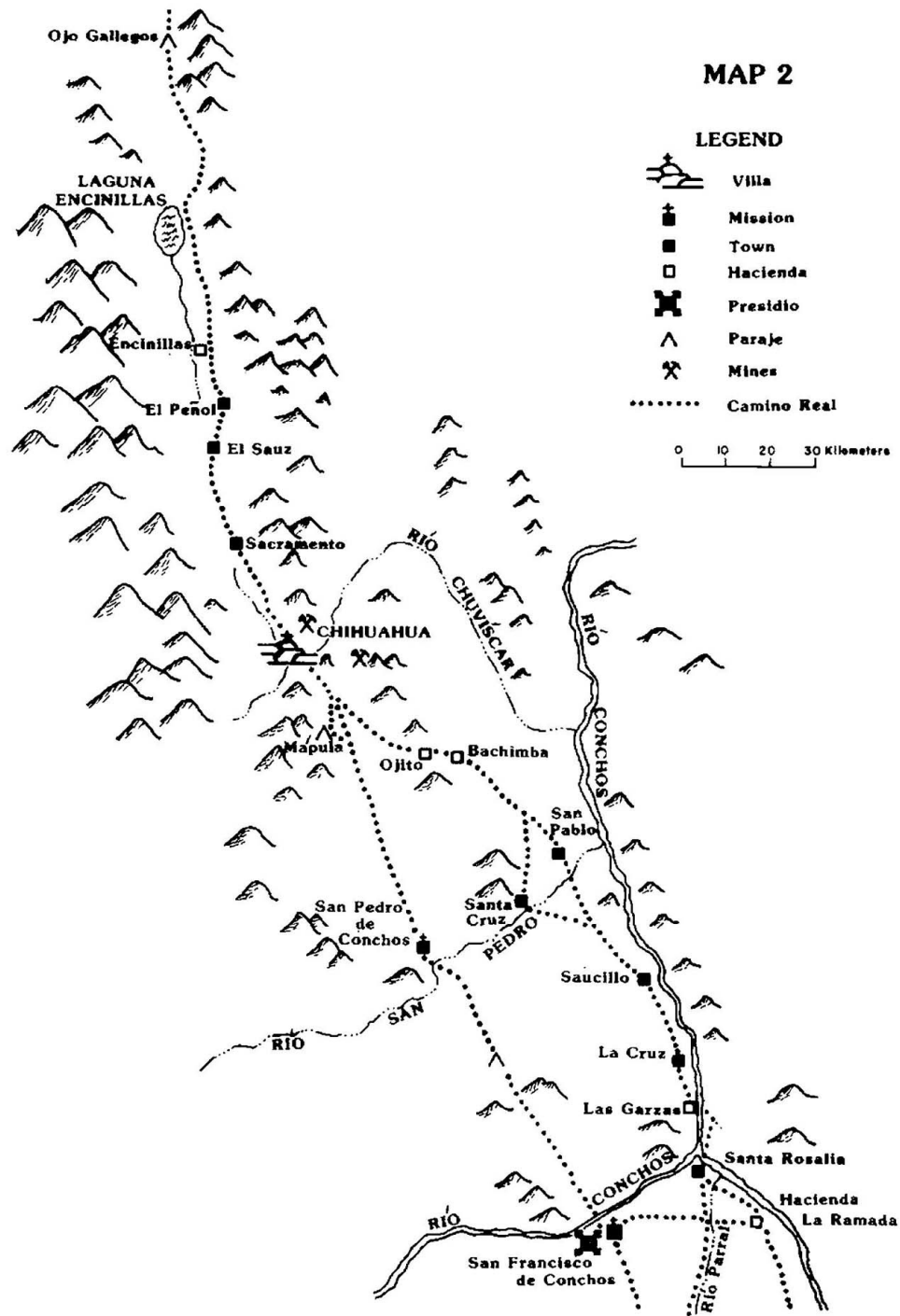
Mapa de Trabajo con clave para profesores. Un mapa de Nueva España mostrando la ruta de El Camino Real.



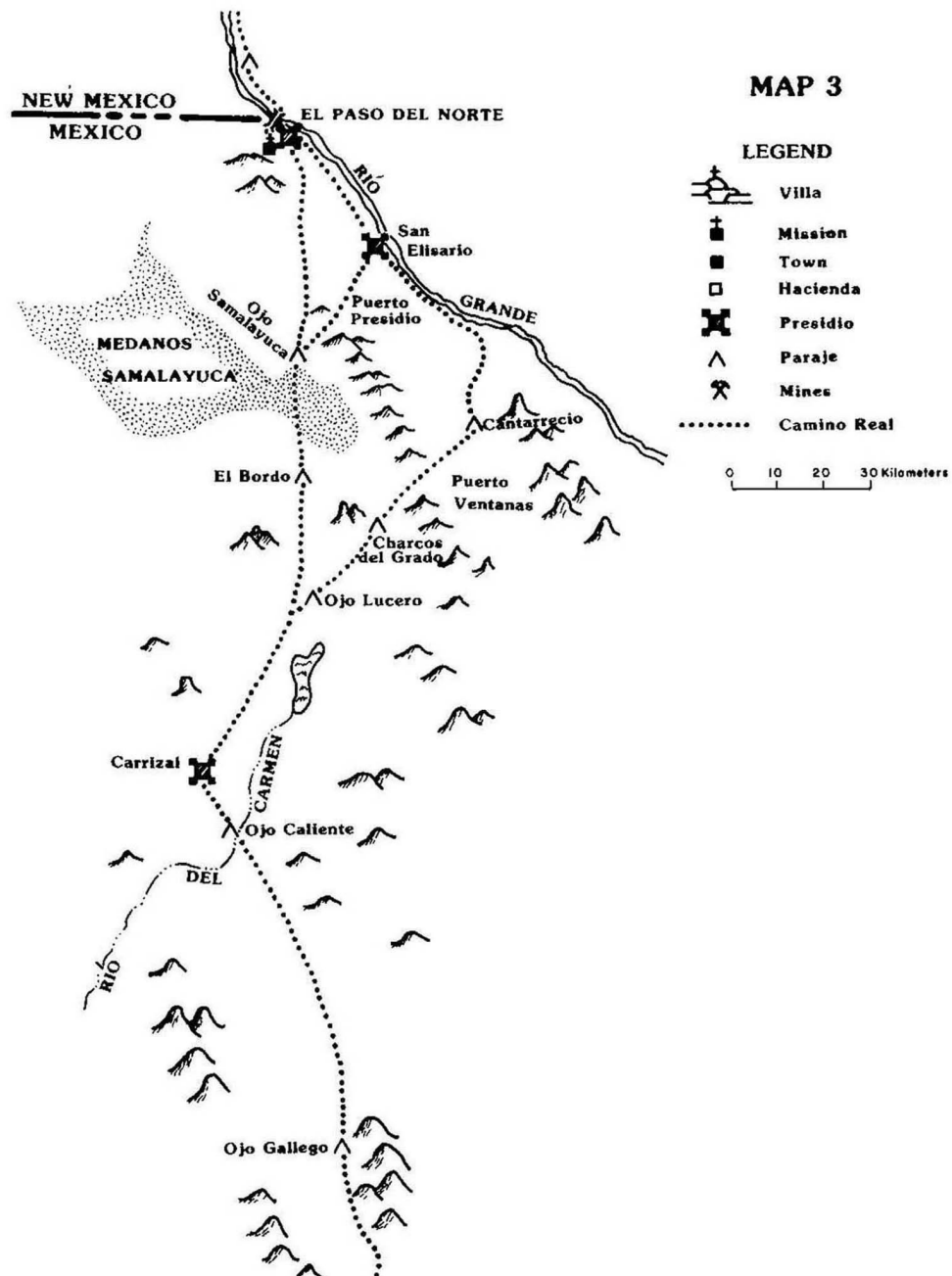
Vista aérea y a nivel de tierra de varias porciones de El Camino Real en México: Mapa No. 1. De *El Camino Real de Tierra Adentro*, Ensayos recopilados por Gabrielle G. Palmer, 1993. Cortesía de John Roney.



Vista aérea y a nivel de tierra de varias porciones de El Camino Real en México: Mapa No. 2. De *El Camino Real de Tierra Adentro*, Ensayos recopilados por Gabrielle G. Palmer, 1993. Cortesía de John Roney.



Vista aérea y a nivel de tierra de varias porciones de El Camino Real en México: Mapa No. 3. De *El Camino Real de Tierra Adentro*, Ensayos recopilados por Gabrielle G. Palmer, 1993. Cortesía de John Roney.



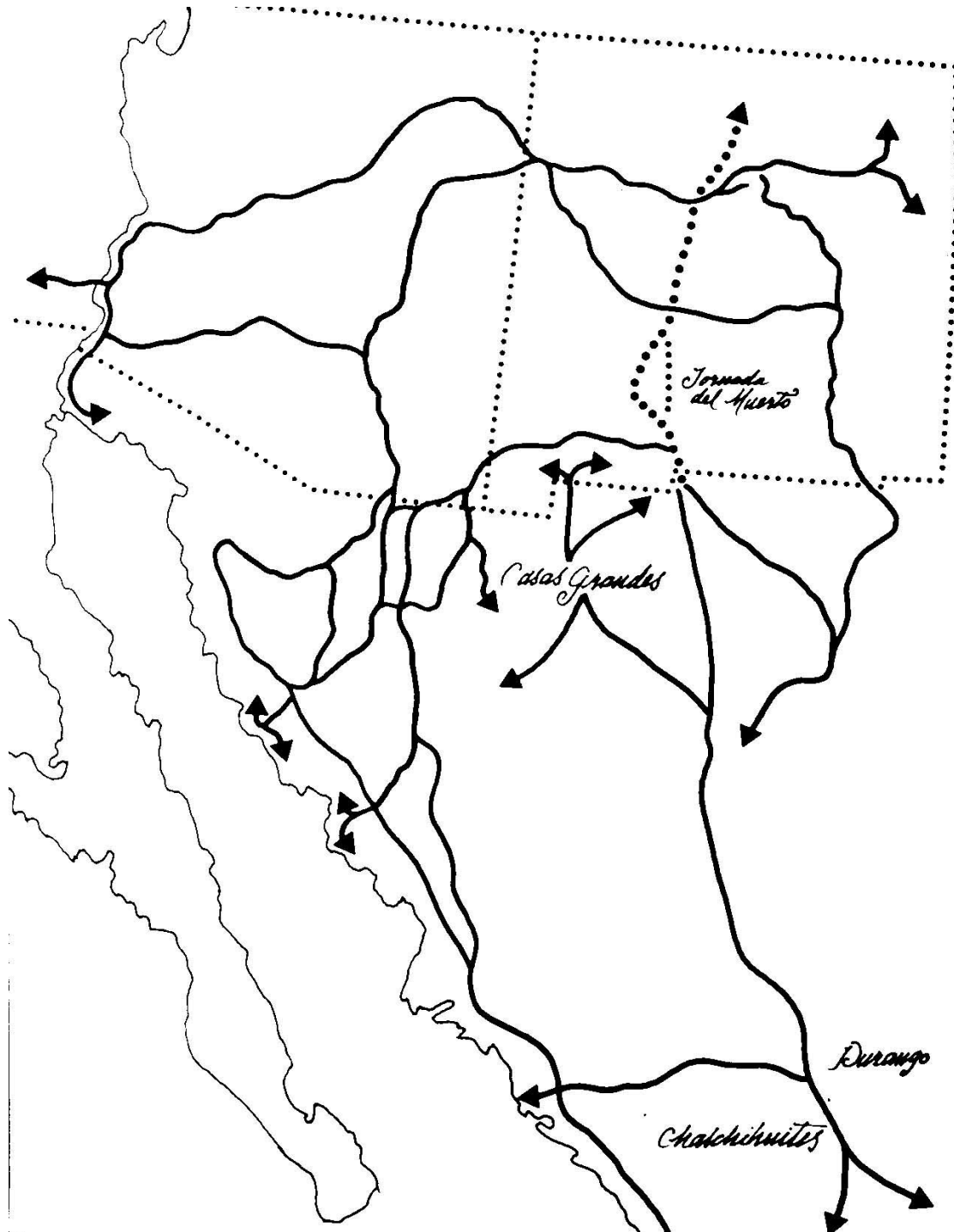
Mujer pionera española, acerca 1650, dibujada por José Cisneros (de Riders across the Century, Texas Western Press, UTEP.)



Oscar Schiller con el equipo de mulas de G.W. Hodge, cortesía del Museo de Nuevo México (MNM), negativo No. 14875.



Senderos indígenas fueron usados por los españoles cuando ellos entraron al Suroeste por primera vez (Senderos indígenas de los Rio Grande Pueblo están marcados en puntitos). De *El Camino Real de Tierra Adentro*, Ensayos recopilados por Gabrielle G. Palmer, 1993.



Tren de Vagones, de Simonin, *Le Tour de Monde*, cortesía del Departamento de Historia del Oeste, Biblioteca Pública de Denver. #F9700.



ANEXO A

Información para profesores

INFORMACIÓN PARA PROFESORES

Viaje a través del Camino Real: Cronología

por Scott O'Mack

Cuando terminó la guerra entre México y los Estados Unidos en 1848, México cedió un vasto terreno a los Estados Unidos bajo las condiciones del Tratado de Guadalupe Hidalgo. Las tierras que se cedieron abarcaban la región que ahora se conoce como el Sudoeste de los Estados Unidos e incluía lo que después se convirtió en el Estado de Nuevo México. Antes de 1848, durante 27 años, Nuevo México fue una distante provincia al norte de la República Mexicana, y antes de eso fue por más de dos siglos, un remoto puesto fronterizo colonial del imperio Español administrado desde la Ciudad de México, la capital de la nueva España. Desde el momento en que se declaró oficialmente como territorio español en 1598 hasta la construcción de las vías del ferrocarril en la región en la década de 1880, Nuevo México se vinculaba con la Ciudad de México y con la economía mundial a través del Camino Real de Tierra Adentro, “El sendero real de las tierras interiores,” o simplemente el Camino Real.

El Camino Real era un accidentado, y con frecuencia peligroso trayecto de 1,600 millas que partía del la Ciudad de México al pequeño poblado español de Santa Fé, fundado en 1610 y que desde entonces ha sido la capital de Nuevo México. Durante los primeros dos siglos, el Camino Real trajo a colonizadores, mercancías, e información hacia Nuevo México y llevó cosechas, ganado, y artesanías a los mercados de todo México. Cuando México obtuvo su independencia de España en 1821, su frontera norte se abrió al comercio exterior, y Nuevo México se convirtió rápidamente en el destino de una constante afluente de comerciantes angloamericanos que traían consigo mercancías desde Missouri a través del recientemente proclamado Camino de Santa Fé. El Camino Real, que se conectaba con el Caminode Santa Fé, se convirtió en un vínculo esencial entre la creciente economía estadounidense y la ya establecida economía mexicana, sirviendo así durante los siguientes 60 años como la ruta principal entre los comerciantes mexicanos y angloamericanos que viajaban hacia el interior de México.

Período colonial español (1600–1821)

Cuando se proclamó en 1598, la ruta del Camino Real incorporaba a una serie de caminos creados por los nativos americanos que vinculaban abastecimientos de agua, intersecciones de ríos, campamentos y aldeas. La mayoría de estas veredas son difíciles de reconstruir, pero se presume que un camino creado por los nativos americanos recorría gran parte o la totalidad del Río Grande hasta llegar al Nuevo México actual y que los caminos creados por los nativos americanos se entrecruzaban en las porciones no habitadas del territorio que eventualmente se convirtió en el Camino Real. Es poco probable que, antes de la llegada de los españoles, los nativos americanos hayan viajado de manera regular a través del largamente despoblado desierto del norte de México. En ese sentido, el Camino Real fue una novedad creada por los deseos de exploración y colonización de los españoles, era el medio que le permitiría a la corona española extender su territorio y crear asentamientos hasta los límites más lejanos del territorio explorado.

El norte de Nuevo México fue visitado por primera vez por los españoles en 1540 cuando Francisco Vázquez de Coronado condujo una gran expedición al País de los Zunis y pasó los dos años siguientes explorando Nuevo México y las regiones adyacentes. El principal propósito de Coronado era la exploración y no la creación de asentamientos, y aunque determinó que parte del territorio de Nuevo México era adecuado para crear asentamientos, el primer intento serio de colonización se hizo hasta casi

60 años después. En 1598, Juan de Oñate llevó a 130 hombres y sus familias, 83 carretas cargadas con armas y provisiones y más de 7,000 cabezas de ganado, desde el norte de Santa Bárbara, que actualmente es el sur de Chihuahua, hasta el pueblo Tewa de San Juan localizado en la parte superior del Río Grande. Poco después, Oñate fundó el pueblo español de San Gabriel al otro lado del Río Grande, y éste fue el primer asentamiento español exitoso en Nuevo México. En 1610, San Gabriel fue reemplazado por Santa Fé como capital de la nueva provincia cristiana de Nuevo México.

Otras expediciones españolas llegaron antes que Oñate hasta la parte superior del Río Grande, pero su expedición fue la que permitió extender la frontera de la colonia en 700 millas. La ruta de Oñate se convirtió en el Camino Real, un sendero real, nombrado así por ser el camino oficial entre la capital colonial de la Ciudad de México y el centro administrativo de la nueva provincia. Existieron otros caminos reales en la Nueva España –como el camino que llevaba de la Ciudad de México al Puerto de Veracruz– pero el Camino Real que llegaba hasta Nuevo México era el más largo y fue la única ruta para llegar a las lejanas provincias del norte por más de 200 años.

En la primera expedición de Oñate, junto con los nuevos pobladores, viajaba un grupo de frailes franciscanos autorizados por la colonia española para comenzar una tarea que se consideraba de igual importancia que la colonización de la provincia, y que era la conversión al Cristianismo de los indígenas conocidos como Pueblo. Durante los primeros 80 años después de la expedición de Oñate, los franciscanos fueron la razón principal del éxito de la colonia. Oñate abandonó la provincia poco después de su establecimiento. Los habitantes que él dejó atrás encontraron que la vida en la distante frontera resultaba extremadamente difícil, sin las riquezas mineras, las actividades agrícolas o ganaderas que ellos habían imaginado. Los franciscanos lograron convencer a los funcionarios de la Ciudad de México de que la empresa que tenían que realizar merecía ser subsidiada y gracias a eso sobrevivió la colonia.

El subsidio más importante que recibían los misioneros franciscanos era la caravana de provisiones que comenzó a viajar por el Camino Real en 1609. Originalmente se planeó que las caravanas se realizaran cada tres años para llevar provisiones básicas a las misiones. El viaje de la Ciudad de México a Santa Fé tomaba alrededor de seis meses, eran necesarios otros seis meses para repartir las provisiones en las misiones dispersas en la zona, y otros seis meses para hacer el viaje de regreso a la Ciudad de México. Para las personas que vivían en Nuevo México era bastante difícil esperar tres años entre un cargamento de provisiones y noticias y el siguiente, además la caravana tenía un calendario poco confiable: En ocasiones pasaban seis o siete años entre la llegada de una y otra caravana. Lo más difícil era que, se suponía que los franciscanos tendrían el control exclusivo de la caravana pero algunas de las personas vinculadas con la caravana, como el gobernador de la provincia, los comerciantes, y los contratistas que operaban la caravana, comprometían ilegalmente las mercancías transportadas en la caravana. Las provisiones que estaban destinadas a las misiones y sus dependientes se entregaban incompletas, o en lugares equivocados, o la caravana se retrasaba, desviaba, o no se empacaba de adecuadamente para tener espacio para las mercancías de algún particular. La caravana también se convirtió en una especie de transporte público.

Los esfuerzos de los misioneros franciscanos y la colonia de Nuevo México sufrieron un desafortunado retroceso en 1680 cuando los nativos americanos conocidos como Pueblo se rebelaron y mataron a 400 españoles y desterraron a las 2,200 personas restantes del norte de Nuevo México. Los sobrevivientes viajaron por el Camino Real hacia el Paso del Norte, un pueblo que se encontraba en el lugar que actualmente ocupa El Paso, Texas en donde se unieron a los españoles ya establecidos. Como resultado de la rebelión, El Paso del Norte se desarrolló mientras que la colonia del norte estuvo completamente abandonada durante trece años antes de volverse a ocupar por nuevos contingentes de colonizadores, incluyendo a muchas de las familias que habían huido durante la rebelión. Cuando se logró la “reconquista” la caravana que provenía de la Ciudad de México retomó sus actividades de transporte a través del Camino Real, nuevamente con el propósito oficial de llevar provisiones a las misiones franciscanas, pero también retomó sus funciones extraoficiales de proveedora y medio de comunicación para el resto de la colonia. Gradualmente se incrementó la cantidad de entregas de la

caravana, de la misma manera que se incrementó la población, y para la segunda mitad del siglo dieciocho la caravana llegaba a la colonia una vez al año. El control de la caravana también pasó de los franciscanos al control directo del Rey de España, este cambio fue el resultado de una mayor influencia por parte de la administración local de la colonia.

El inicio del siglo diecisiete también vio surgir a Chihuahua como un importante centro minero en la frontera norte. Como parada del Camino Real y como un importante mercado de provisiones que viajaban del norte hacia el sur, Chihuahua llegó a tener un papel central en el comercio que se realizaba a través del camino. Para la segunda mitad del siglo dieciocho, el comercio entre la Ciudad de México y Santa Fé era dominado por comerciantes que trabajaban desde Chihuahua y utilizaban su posición como intermediarios para controlar precios, entregas, créditos, e incluso el valor de la moneda, y los habitantes de Nuevo México se convirtieron rápidamente en sus deudores.

El período mexicano (1821–1848)

Bajo el sistema colonial español, las prohibiciones relacionadas con el comercio con extranjeros habían evitado por largo tiempo que los comerciantes de Santa Fé hicieran negocios con alguien además de sus contrapartes de Chihuahua. Los comerciantes franceses o angloamericanos, que ocasionalmente se aventuraban a hacer negocios en Nuevo México hacia el final del período colonial, eran expulsados o encarcelados por el gobierno. Cuando México obtuvo su independencia de España en 1821, estas barreras desaparecieron. Al mismo tiempo, la expansión de los asentamientos angloamericanos se había extendido hasta Missouri, que se convirtió en estado en ese mismo año. El resultado inmediato fue la apertura del Camino de Santa Fé que salía de Independence, Missouri y llegaba hasta Santa Fé, además de una creciente afluencia de mercancías para los habitantes de Nuevo México, incluyendo muchos productos de manufactura reciente en el este de los Estados Unidos y productos importados de Europa.

El flujo de comercio entre Missouri y Santa Fé se incrementó tan rápido que hacia 1825 había una saturación de mercancías en Nuevo México. En 1825, Santa Fé continuaba siendo un pequeño pueblo de 5,000 habitantes y en todo Nuevo México sólo había alrededor de 40,000 personas, lo cual significaba que las caravanas de comercio que provenían de Missouri se quedaban sin clientes rápidamente. En respuesta, los comerciantes de Santa Fé comenzaron a adquirir más mercancías estadounidenses de las que necesitaban para el uso local y llevaban los productos por el Camino Real hacia Chihuahua donde había un mercado ya establecido. Los comerciantes angloamericanos siguieron el ejemplo y aprovecharon las liberales (o poco reforzadas) políticas de comercio de un México que acababa de obtener su independencia y llevaban sus cargas de mercancías hasta los ansiosos compradores de Chihuahua y otros centros mineros más alejados del Camino Real. Los comerciantes angloamericanos no sólo terminaron con el monopolio impuesto por los comerciantes de Chihuahua al comercio de Santa Fé, la relación entre Santa Fé y Chihuahua también se revirtió repentinamente. Este nuevo desequilibrio en el comercio permanecería por el resto del período mexicano.

El incremento del comercio proveniente de Santa Fé marcó el comienzo de un nuevo tipo de relación entre las personas y los gobiernos de México y Estados Unidos, una interacción que eventualmente dio origen a la guerra entre México y Estados Unidos. En los años previos a la guerra, las relaciones entre los comerciantes angloamericanos y los funcionarios mexicanos de Nuevo México se habían vuelto tensas por las intenciones del gobierno mexicano de obtener ganancias por permitir el acceso de mercancías a su territorio. A los angloamericanos no les agradó verse obligados a pagar para introducir su mercancía a México y a los mexicanos no les simpatizaban los angloamericanos porque el gobierno de los Estados Unidos apoyó a Texas cuando declaró su independencia de México en 1836. Cuando los Estados Unidos se anexaron formalmente el estado de Texas en 1845, se declaró una porción de Nuevo México como territorio estadounidense, una situación que condujo al estallido de la guerra en 1846.

El Coronel Stephen W. Kearny del ejército del oeste ocupó Santa Fé en agosto de 1846. Sin

ninguna oposición, el gobernador de Nuevo México, Manuel Armijo eligió evitar un conflicto armado, aparentemente por prudencia. A finales de 1846, una fuerza norteamericana dirigida por el Coronel Alexander W. Doniphan marchó hacia abajo del Camino Real y encontró al ejército mexicano replegado primero cerca del Rancho del Bracito, ubicado al norte del Paso del Norte, y después en la Hacienda de Sacramento, justo al norte de Chihuahua. El ejército mexicano fue vencido ampliamente en ambas localidades, y Chihuahua fue tomada por Doniphan el 1º de marzo de 1847. Resulta interesante que las caravanas de comercio que partieron de Missouri justo antes del estallido de la guerra continuaron su viaje hacia el Camino Real, tal vez delante o detrás de Doniphan, en el intento de vender sus mercancías en México sin importar las circunstancias. Muchos obtuvieron ganancias a pesar del conflicto.

El período estadounidense (1848– al presente)

La apertura del Camino de Santa Fé que provenía de Missouri inmediatamente después de que México obtuviera su independencia de España transformó al Camino Real en una auténtica carretera para el comercio. Cuando estalló la guerra entre México y los Estados Unidos en 1846, el tráfico por el Camino Real estaba en su nivel más alto y el volumen de productos que viajaban en ambas direcciones sobrepasaba por mucho al volumen que se transportaba durante el período colonial. Cuando terminó la guerra en 1848, la porción que llevaba del Camino Real al norte del Paso del Norte de pronto terminó siendo parte del territorio estadounidense, en lugar de convertirse en una ruta comercial aún más productiva para el comercio angloamericano, su importancia declinó rápidamente porque se abrieron nuevas rutas más cortas hacia el interior de México. El camino más importante fue el camino que partía de la Bahía de Galveston, pasaba por San Antonio y llegaba al Paso del Norte, el cual reemplazó a Santa Fé como el puerto de entrada a México.

El Camino Real tuvo un papel limitado pero importante dentro de la Guerra Civil. En 1861, Texas se separó de la Unión y pasó a ser parte de la Confederación. En ese mismo año, el Fuerte Bliss, un puesto militar cerca de El Paso, fue abandonado por la Unión y ocupado por los texanos. Desde el Fuerte Bliss, las tropas Confederadas fueron enviadas a través del Camino Real para intentar obtener posiciones de la Unión y obtener el control de la ruta de provisiones del oeste. El Fuerte Fillmore, cerca de Las Cruces, fue tomado fácilmente y, ante la victoria, el oficial comandante declaró que todo Nuevo México era parte del territorio al sur del paralelo treinta y cuatro grados del Territorio Confederado de Arizona. Este nuevo estatus de la región duró poco tiempo. La Confederación esperaba obtener el control del territorio de Nuevo México por completo y avanzó por el Camino Real hasta Albuquerque, pero en mayo de 1862 la Unión la obligó a retirarse hacia el Fuerte Bliss. El mismo Fuerte Bliss fue reocupado por la Unión hacia el final de ese año. El Camino Real fue el escenario de varios enfrentamientos entre la Unión y las tropas Confederadas, así como de una dura batalla en Valverde, una de las paradas del camino que se utilizaba desde el siglo dieciséis.

Con la llegada del ferrocarril a Nuevo México, llegó el final del papel del Camino Real como una importante ruta de comercio y viajes. En 1880, el ferrocarril de Atchison, Topeka y Santa Fé se terminó para recorrer el tramo de Chicago a Río Grande (que en realidad termina en algún lugar al sur de Santa Fé), y dos años después, la misma línea se extendía hacia el sur hasta El Paso. Después de cruzar el Río Grande, en El Paso, se conectaba con el Ferrocarril Central de México, recientemente terminado y que seguía de cerca la ruta del Camino Real. La ruta ferroviaria de Santa Fé a El Paso era básicamente la misma del Camino Real, con unos pequeños cambios. La velocidad y eficiencia del ferrocarril provocó que las caravanas se convirtieran en viajes obsoletos. En épocas recientes, se han construido grandes autopistas que recorren la misma ruta del Camino Real, tanto en México como en Nuevo México. Las vías ferroviarias continúan siendo rutas importantes para transportar mercancías, pero su papel se ha visto opacado por la creciente importancia de los camiones de carga.

Viaje por El Camino Real: Los lugares

Como lo indica su nombre completo en español, El Camino Real de Tierra Adentro era un camino interno que conectaba dos ciudades, a la Ciudad de México y al pueblo de Santa Fé que se localizaba en la altiplanicie interior de la colonia española. Ambos lugares tienen una elevación de 7,000 pies con respecto al nivel del mar, ambos están rodeados de montañas y los dos se localizan a una distancia considerable de las rutas marinas que conectaban a la Nueva España con la madre patria. La Ciudad de México, capital de la Nueva España, tenía otro camino real que llegaba hasta la ciudad de Veracruz ubicada en la costa del Golfo de México. Veracruz era el puerto principal para la llegada de todos los barcos provenientes de España, o de las colonias españolas de El Caribe. Santa Fé, una pequeña capital provincial, estaba más de 1000 millas del mar desde cualquier ruta, y solamente tenía relación con España a través del Camino Real que llegaba hasta la Ciudad de México.

Entre las altiplanicies de la Ciudad de México y Santa Fé existe una gran área relativamente poco poblada. La mayor parte del terreno se puede considerar zona árida o semiárida, sin embargo el Camino Real atravesaba una gran variedad de zonas ambientales a lo largo de sus 1,600 millas que estaban llenas de desafíos para los viajeros. El reto más imponente era el desierto de Chihuahua, especialmente la porción entre Chihuahua y el Paso del Norte, un camino de sólo 200 millas. Esta era la sección del Camino Real que proclamó inicialmente Juan de Oñate en 1598. El Desierto de Chihuahua consiste en una serie de asentamientos y valles separados por montañas bajas y escarpadas. Se encuentra entre las dos cordilleras principales de México, la Sierra Madre Occidental y la Sierra Madre Oriental. La cantidad de lluvias anual es muy baja, aunque ocasionalmente las tormentas de verano traen consigo fuertes lluvias. Hay poca vegetación. Las plantas del área son el mesquite, el arbusto de creosote, la acacia, el agave, la yuca y el ocotillo. Entre los animales de caza que eran una importante fuente de alimentación para los viajeros, se encuentran: la liebre americana, el conejo de rabo blanco, el berrendo, el venado mula, el carnero, y la codorniz. La elevación del desierto sobre el nivel del mar es de 3,700 a 4,700 pies, lo que origina una variedad de temperaturas, incluyendo días de verano sofocante y noches de frío invernal. Los abastecimientos permanentes de agua entre Chihuahua y El Paso se limitan a algunos manantiales alejados unos de otros.

El desierto de Chihuahua continúa hacia el norte por otras 200 millas, pero en su mayor parte el Camino Real seguía al Río Grande, un abastecimiento confiable de agua. El Valle del Río Grande aportaba la vegetación ribereña, como los álamos de virginia, los sauces, y la pastura para los animales. También en general era una ruta estable y sin obstrucciones. Cerca de Socorro, a unas 75 millas al sur de la moderna Albuquerque, la ruta del Camino Real salía del desierto y entraba a una zona con una mayor elevación, una región montañosa, que seguía al Valle del Río Grande hacia el norte. A unas 40 millas al norte de Albuquerque, el camino se dirigía hacia el nordeste, fuera del valle, y hacia la altiplanicie de Santa Fé. En la terminal en el norte, Santa Fé, el Camino Real regresaba a un elevado bosque de pinos similar al que había dejado cerca de la Ciudad de México.

Los factores más importantes que determinaban la ruta del Camino Real eran las condiciones del terreno, ya que tenía que ser adecuado para las carretas y el ganado (ni muy escarpado ni demasiado suave) y la presencia de agua. El terreno escarpado se evitaba fácilmente, pero el suelo suave de lodo o arena podía representar un problema temporal ocasionado por la lluvia y el viento. Una importante sección del Valle del Río Grande hacia el norte del Paso del Norte con frecuencia era evitada por los viajeros del Camino Real en parte porque la firmeza del terreno resultaba impredecible. Por lo general, los viajeros, elegían pasar por la Jornada del Muerto, una ruta de 90 millas que atravesaba un estéril terreno desértico con pocos abastecimientos de agua, pero en el cual no corrían el riesgo de quedarse atrapados en el terreno lodoso o lleno de arena que se encontraba en ese tramo del valle.

La ubicación de los suministros de agua en el Camino Real determinaba la longitud de un típico día de viaje. Generalmente los viajeros solamente tenían la posibilidad de utilizar los mismos

abastecimientos de agua que los demás. La mayor parte de los abastecimientos de agua fuera del Valle del Río Grande eran manantiales que probablemente fueron descubiertos y utilizados por los nativos americanos mucho antes de la llegada de los españoles. Un día típico de viaje de un suministro de agua al siguiente, se conocía como *jornada*, y a los lugares en donde se detenían a acampar los viajeros se les conocía como *parajes*. Muchos *parajes* se utilizaron repetidamente durante la historia del Camino Real, y algunos se convirtieron con el tiempo en asentamientos permanentes.

La ruta completa del Camino Real fue bastante consistente a través del tiempo, pero las modificaciones menores a la ruta ocasionadas por los cambios ambientales o por el establecimiento de asentamientos permanentes cerca del camino eran comunes en ciertos tramos. La ruta que recorría el Río Grande estaba especialmente propensa a sufrir cambios por las alteraciones naturales en el curso del río. Antes de la construcción de modernas presas y reservas de agua en el siglo veinte, el Río Grande se desbordaba con facilidad, especialmente durante la primavera cuando la nieve derretida en las cumbres llegaba las cuencas a los ríos. Las inundaciones con frecuencia ocasionaban que el río cambiara su curso, que eliminara secciones adyacentes del camino o que fuera necesario buscar nuevos puntos para cruzarlo.

Por la corriente del río, los lugares con cruces o *vados* se tenían que elegir con cuidado, incluso cuando el agua era poco profunda. Siempre existía la posibilidad que la corriente arrastrara a las carretas o a las cargas de las mulas río abajo. También, había que considerar que el fondo del río en un cruce podía ser demasiado suave para soportar el peso de las carretas o el ganado. Se construían simples puentes de troncos y sogas en varios lugares del Río Grande, pero pocos permanecían por más de un año o dos antes de ser arrastrados por las inundaciones. En el vado mayor, justo río arriba del Paso del Norte, se construyó un puente de 500 pies de largo por 17 de ancho entre 1797 y 1798 con grandes leños de álamo de virginia que flotaban río abajo desde Sabinal. El puente se vino abajo el mismo año en que fue construido y los puentes que lo reemplazaron y que se construyeron en el mismo sitio tuvieron destinos similares. Para 1815, se abandonó la idea de tener un puente en ese sitio. Cruzar el río con carretas, ganado, y carga, sin la ayuda de un puente, fue una parte inevitable del viaje por el Camino Real a lo largo de toda su historia.

Al sur de Chihuahua, el desarrollo de los asentamientos mineros era la razón de la existencia de la ruta original del Camino Real así como la causa principal de las modificaciones posteriores a esta ruta. Desde la Ciudad de México hasta Chihuahua, el Camino Real pasaba de un centro minero al siguiente, lo cual refleja la expansión de las minas de plata durante el período colonial temprano. Entre las poblaciones más grandes se encontraban Querétaro, Celaya, León, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, y finalmente la propia Chihuahua. Surgieron otros asentamientos entre estos lugares pero estaban alejados de la ruta existente del Camino Real por lo cual era necesario para los viajeros desviarse de la ruta para llegar al nuevo asentamiento y en ocasiones ésto originaba modificaciones a la ruta principal.

Al norte del Paso del Norte, los pueblos de nativos en el Valle del Río Grande fueron los primeros asentamientos que se conectaban a través del Camino Real pero pronto se convirtieron en asentamientos españoles (o asentamientos mixtos de españoles y nativos americanos.) La mayoría de estos asentamientos tiene actualmente una contraparte moderna. En el banco este del río, por donde corría originalmente el Camino Real, las poblaciones incluían a: San Antonio, San Pedro, La Joya, Tomé, Alburquerque, Bernalillo, San Felipe, Cochiti, y San Juan. Posteriormente surgieron asentamientos en el banco oeste del río, los cuales originaron el establecimiento de una rama paralela del camino que corría por ese banco. Los asentamientos del oeste incluían a Socorro, Alamillo, Sabinal, Belén, y Atrisco. También estaba Santa Fé, por supuesto, la terminal norte del camino, localizada a 25 millas al noroeste de Santo Domingo, el *paraje* del Río Grande que se localizaba más al norte.

A lo largo de la mayor parte de la historia del Camino Real, cuatro localidades tuvieron roles especialmente importantes en la determinación del uso que se le daba al camino. La Ciudad de México, el pivote económico y de la vida cultural de la Nueva España y posteriormente del México independiente, era la fuente- o por lo menos una estación necesaria- de todas las mercancías e ideas que partían hacia el norte por el Camino Real. También era el mercado más grande de mercancías producidas en la provincia y el centro cultural y administrativo de la provincia. Chihuahua, por el control que ejercían los intermediarios sobre el comercio de Santa Fé, se convirtió en un centro de poder económico en el siglo dieciocho. Cuando se abrió el Camino de Santa Fé, el flujo de las mercancías a través del Camino Real sufrió un revés, y la importancia de Chihuahua cambió pero no disminuyó porque la ciudad se convirtió en el destino principal de los comerciantes angloamericanos que viajaban hacia el sur desde Santa Fé. El Paso del Norte, es el predecesor de las modernas ciudades de El Paso y Ciudad Juárez, siempre fue importante por dos razones geográficas. Primero, era un oasis ribereño al final de un tramo estéril y desierto que lo separaba de Chihuahua; y segundo era el sitio con el cruce más importante del Río Grande. El Paso del Norte también fue importante como refugio de los colonizadores españoles que fueron expulsados de Nuevo México a raíz de la rebelión de los Pueblo de 1680. Fue el lugar donde se reagruparon y a partir del cual reocuparon eventualmente la provincia.

Hacia 1880 el Camino Real abandonó su papel como ruta de comercio y viajes el cual disminuyó a través del tiempo primero con la presencia de los ferrocarriles y posteriormente con la construcción de las modernas autopistas. Actualmente, gran parte del Camino Real tanto en México como en los Estados Unidos ha sido destruido por desarrollos de varios tipos, incluyendo la agricultura, la expansión urbana, y la construcción de los rieles ferroviarios y las autopistas que reemplazaron al camino. No obstante, algunas porciones del camino, cuya población es escasa, permanecen intactas especialmente en las áreas entre Chihuahua y Santa Fé. Muchos de los segmentos del camino que sobreviven se han trazado utilizando una combinación de investigación documental, fotografía aérea, levantamiento de planos en el lugar, y arqueología. En México, entre Ciudad Juárez y Chihuahua, aproximadamente a 150 km (93 millas) del camino se han trazado, incluyendo unos escasos segmentos continuos que varían entre 20 y 30 km (12 a 16 millas) de longitud. También se han identificado varios *parajes* en el estado de Chihuahua y se han vinculado con los nombres de lugares que aparecen en los registros históricos.

En Nuevo México, la ruta del Camino Real recientemente ha sido el foco de varios planes para la preservación histórica por parte de agencias federales y estatales, y se han hecho esfuerzos para identificar segmentos intactos del camino y *parajes* relacionados. Este trabajo se centró principalmente en tres áreas: La Jornada del Muerto, la desviación del Río Grande que mide de 90 millas y que está al norte del moderno Las Cruces; El Bosque del Apache, actualmente un refugio nacional de la vida silvestre, ubicado en un tramo del Río Grande hacia el sur de Socorro; y un área ubicada en el extremo norte del Camino Real cerca de La Bajada y Santa Fé. Este trabajo ha sido parte de un esfuerzo para declarar Camino Nacional Histórico a la porción estadounidense del Camino Real como, lo cual facilitaría los esfuerzos para preservar e identificar la antigua ruta del camino. Un esfuerzo conjunto por parte de agencias estadounidenses y mexicanas ha llevado a la propuesta de crear el Camino Real International Heritage Center (El Centro Internacional del Patrimonio del Camino Real), que se localizará a unas 35 millas hacia el sur de Socorro, y desde sus instalaciones se podrá observar el Valle del Río Grande y la antigua ruta del Camino Real.

Comercio en el Camino Real: Equipo y Preparación

A lo largo de la historia del Camino Real, las cifras sobre el tráfico que pasaba por el Camino Real no se referían al movimiento de personas, sino al movimiento de mercancías, ya fueran provisiones para el uso personal de quienes las llevaban, o mercancía para intercambiarse cuando llegaran a su destino. El transporte efectivo para las mercancías, más que para las personas, era el que determinaba el medio de transporte que se utilizaría a través del Camino Real.

El tráfico del Camino Real estaba constituido por tres diferentes tipos de transportes para mercancías en tres diferentes períodos. En el período español temprano, desde 1609 hasta la Rebelión de los Pueblo en 1680, el tráfico principal en el Camino Real era la caravana de provisiones que entregaba mercancías a las misiones franciscanas del norte de Nuevo México utilizando una carreta pesada. Hacia el final del período colonial, desde la “reconquista” de los Pueblo en 1693 hasta la Independencia de México en 1821, las carretas de la caravana de las misiones se sustituyeron gradualmente por mulas de carga, más eficientes y económicas que las carretas. Posteriormente, con la apertura del Camino de Santa Fé después de la independencia de México, las caravanas de carretas se convirtieron otra vez en el transporte predominante, pero esta vez las cadenas estaban formadas por expediciones para el comercio privado y las carretas eran de manufactura estadounidense. Cada medio de transporte estaba bien adaptado a su período y propósito. Las diferencias en equipamiento y preparaciones requeridas para cada tipo de transporte nos ayudan a ilustrar la diversidad de transportes que existían antes de que los automóviles y los camiones reconstruyeran al mundo.

Viaje en carreta en el período colonial temprano

La caravana de las misiones que viajaba con provisiones a Nuevo México se instituyó oficialmente en 1609, es decir, una década después de la expedición original de Juan de Oñate en la que descubrió el Valle de Río Grande. Entre los años entre la expedición de Oñate y el comienzo de la caravana de provisiones para las misiones, otras expediciones también llevaron provisiones y los pobladores del Río Grande, todos ellos básicamente siguieron el ejemplo de Oñate en su preparación. Una mirada al equipo y provisiones que se llevaba en la expedición original de Oñate muestra la práctica que adquirieron los españoles para la exploración de fronteras distantes y la creación de asentamientos. La lista también proporciona un interesante contraste con las provisiones de las caravanas que le siguieron, las cuales se crearon para llevar provisiones a los poblados establecidos.

La expedición de Oñate, 1598

Lo más sorprendente de la expedición de Oñate era su tamaño. Ciento treinta hombres, además de las esposas y los hijos de muchos de ellos, llenaron 83 carretas, carros, y carrozas. Ellos llevaban una gran cantidad de provisiones, herramientas y armas, porque estaban conscientes de que no podían confiar en encontrar provisiones locales de comida y equipo en el camino. La expedición estaba acompañada por más de 7,000 cabezas de ganado, la cual servirá como fuente principal de alimentación en el camino y para criar ganado en el nuevo asentamiento. La caravana de vehículos y ganado media casi tres millas. Además de la cantidad considerable de pertenencias personales de cada viajero, el ganado, las herramientas, las armas, y las provisiones reunidas para utilizarse en la expedición, las provisiones destinadas a la expedición incluían lo siguiente:

Relación de vehículos y equipo

24 carretas completamente equipadas	2 carretas oficiales	8 sillas de montar pesadas
2 carretas con ruedas cubiertas de acero	25 juegos de arneses para mulas	6 sillas de montar ligeras

Armas y armaduras

3 cañones de bronce para campo de batalla	6 arcabuces	12 alabardas
3 cañones de bronce para campo de batalla	18 barriles de pólvora	6 espadas
2 cañón de bronce pequeño	6 escudos de piel	6 corsés
1 cañón de acero de bajo calibre	6 lanzas	12 juegos de armaduras para 12 hombres (además de 2 caballos cada uno con armadura)

Comida

105 <i>fanegas</i> de maíz (una <i>fanega</i> es igual a 1.6 <i>bushels</i>)	689 quintales de harina (un quintal es igual a cerca de 102 libras)	56 libras de azúcar
152 <i>fanegas</i> de trigo	15 botellas de aceite	

Ganado

799 reses	2,900 ovejas	101 yeguas
500 becerros	53 cerdos	119 caballos
198 bueyes (para jalar las carretas)	96 potros	41 mulas y asnos
846 cabras		

Hierro y herramientas

4,890 herraduras (para caballos, mulas, y asnos)	45 hachas	Una cantidad no especificada de almádenas, otros martillos, tenazas, limas, limas para pezuñas, barras, piquetas, mazos
79,000 clavos para herraduras	3 candados con llave	Hierro extra para hacer láminas, barras, flejes para barril, y otros artículos
35 rejas de arado	5 martillos para herrero	78 <i>quintales</i> de plomo para laminar
3 azadones	2 yunques	10 <i>quintales</i> of mercurio
10 azuelas	1 torno	6 pares de fuelles
8 sierras pequeñas	3 cuchillos	26 barras puntiagudas para picar a los animales
12 cinceles	2 hoces	
17 barrenas	13,500 clavos cortos (para usos distintos a la colocación de herraduras)	

Ropa y tela

5 chaquetas de ante	3 pares de refajos tejidos	1 rollo de tafetán amarillo de China
2 chaquetas de gamuza	3 pares refajos bordados	1 rollo de tafetán verde de China
825 pares de zapatos y botas de piel	10 telas para <i>huipiles</i>	5 yardas de tafetán iridiscente de China
5 jubones de gamuza (estas y las siguientes 8 prendas eran para los sirvientes de Oñate)	42 rollos de tela de algodón (12 rollos de 12 yardas cada uno)	10 yardas de tela nativa (materiales mixtos)
7 jubones de tela de Holanda	441 yardas de tela para costal	5 yardas de tela gris nativa y burda
9 jubones de tela burda de Anjou	3 rollos de tela de Campeche	7 yardas de tela burda de lana blanca
12 pares de calcetas blancas tejidas	1 rollo de tela de Holanda	10 yardas de tela azul nativa
4 <i>huipiles</i> blancos (el <i>huipil</i> es una camisa sin mangas para mujeres, tradicionalmente se usa en el centro de México)	1 rollo de tafetán negro	21 yardas bayeta negra nativa
5 <i>huipiles</i> de lana burda	1 rollo de damasco Negro de China	

Medicamentos

6 jeringas	83 libras de ungüento de basilicon	2 pintas de agua de rosas
6 estuches de lancetas (2 lancetas en cada estuche)	3 libras de ungüento blanco	1 pinta de vinagre de rosas
10 libras de corteza de canela	2 libras y 6 onzas de laxante	12 onzas de azufre
142 libras de zarzaparrilla	1 libra 2 onzas de extracto de rosas	152 onzas de alumbre
5 libras de ungüento verde	1 libra 2 onzas of melaza	5 onzas de <i>polvos reales</i>
32 libras de ungüento cicatrizante	4 libras de bálsamo	3 onzas de almáciga
22 libras de ungüento de jeziaco	22 libras of diaquilón	42 onzas de verdín

Otras provisiones: 41 montones de papel

La expedición de Oñate también llevaba una variedad de mercancías para sus encuentros con los nativos americanos, estos artículos se mencionan en la siguiente sección que incluye artículos para el comercio. Todos los hombres de la expedición también llevaban sus propias provisiones, incluyendo ganado, carros, carretas, armas y armaduras. Una lista completa de los artículos que se llevaban en la expedición de Oñate sería mucho más larga de lo que permitiría el espacio disponible.

La caravana de provisiones para las misiones, 1609–1680

El principal vehículo de carga en la época de la expedición de Oñate era el carro español de dos ruedas, con ruedas de madera sólida y barrotes laterales, pero, aparentemente, la expedición también incluía algunas carretas pesadas y otras grandes de cuatro ruedas jaladas por mulas. La carreta de bueyes continuó utilizándose para el transporte local en Nuevo México en el tiempo de la colonia y en épocas posteriores, y la carreta pesada se convirtió en el vehículo más utilizado para llevar provisiones a las misiones.

La caravana de provisiones generalmente consistía en 32 carretas pesadas, cada una tenía ruedas

con recubrimiento de acero y un toldo arqueado de tela burda llamada *jerga de Michoacán*. Cada carreta podía cargar unas 4,000 libras (1,818 kg) y, cuando estaban totalmente cargadas, requerían de un equipo de ocho mulas para jalarlas. La caravana estaba organizada en dos secciones de 16 carretas, cada sección tenía su propio *mayordomo*, o jefe de las carretas, y a su vez se dividía en dos grupos de ocho carretas, la carreta guía de cada grupo llevaba el banderín real. Toda la caravana era escoltada por una compañía de 12 a 14 soldados bajo la supervisión de un capitán.

La caravana llevaba una cantidad sorprendente de provisiones, lo cual era un reflejo de la extensión y dificultad del viaje. Cada carreta llevaba lo siguiente:

40 yardas de <i>jerga de Michoacán</i> , para el toldo de la carreta	6 <i>petates</i> pequeños para empacar	8 tiras de cuero para empacar y para hacer látigos, cabestros, y correas para las carretas
8 cobertores de <i>jerga de Michoacán</i> , uno para cada mula del equipo	36 cuerdas para cinches y arneses	3 libras de hilo grueso para coser la cubierta de las carretas, los costales, las mantas, y los <i>petates</i>
2 sacos de <i>jerga de Michoacán</i> (4 yardas para cada saco) para empacar	24 jáquimas (cabezal)	4 agujas para coser
1 <i>petate</i> grande (tapete de paja para empacar)	8 pieles de oveja para los collares de las mulas	

Cada carreta también llevaba las siguientes refacciones:

26 clavos para ruedas de 2 libras	4 ganchos de hierro de 2 libras	4 pezoneras para hacha de 12 libras
3 ruedas de 27 libras	6 abrazaderas de 2 libras	2 <i>costillas</i> de 3 libras (arcos que sostienen al toldo de la carreta)
2 <i>hujas</i> de 20 libras	4 arandelas de 2 libras	
2 <i>hujas</i> de 15 libras	2 tornillos de 5 libras	

Cada grupo de 8 carretas llevaba los siguientes artículos:

2 ollas de bronce de 372 libras	16 ejes	6 hachas de carpintero
2 ollas de cobre de 25 libras para preparar atole	150 peldaños	4 hachas para cortar leña
2 ollas de 20 libras para cocinar carne	32 camas (para animales)	9 barrenas
4 sartenes de hierro de 20 libras	144 herraduras	4 cinceles
12 coladores grandes	2 cajas de herramientas	1 sierra grande
6 coladores pequeños	500 libras de sebo para lubricar piezas	1 sierra pequeña
12 recipientes hondos	1 almódena de 30 libras	2 calibradores grandes
12 frascos	1 palanca de 25 libras	2 barras de 25 libras
12 metates con 2 manos cada uno	6 azuelas	6 hachas para escarbar
8 barriles de agua		

Para cada carreta había un equipo adicional de ocho mulas, así como 32 mulas extra para toda la caravana. Además del *mayordomo*, los *chóferes de las carretas*, una variedad de trabajadores, y una escolta militar, la caravana también incluía a cuatro hombres nativos que servían como guías y a 16 mujeres nativas que servían como cocineras. En la siguiente sección se mencionan las mercancías que

estaban destinadas a distribuirse entre los misioneros franciscanos de Nuevo México y que eran llevadas por la caravana de provisiones para las misiones.

Las mercancías que llevaban para su uso durante el viaje no se conocen por completo, pero incluían los siguientes artículos que se le daban a cada fraile que salía por primera vez hacia su trabajo como misionero:

1 mula con silla y arnés	1 sartén	2 <i>fanegas</i> de lentejas
10 vaquilla	1 <i>comal</i>	2 <i>fanegas</i> de sal
10 ovejas	1 un recipiente para moler	600 libras de harina
2 pares de zapatos	6 platos de peltre	300 libras de galletas
2 pares de calcetas	2 ensaladeras de peltre	2 galones de aceite
2 pares de medias	15 yardas de <i>jerga de Michoacán</i>	5 pintas de vinagre
2 cobertores	12 cuerdas de fibra de agave	8 <i>fanegas</i> de maíz
34 yardas de <i>jerga de Michoacán</i> para sacos o costales	1 olla de bronce (para compartir con otros dos frailes)	4 <i>almudes</i> de chiles
6 yardas de tela de Ruán, Francia	1 salsera de bronce (para compartir con otros dos frailes)	6 libras de ostiones
1 juego de bolsa para silla de montar	52 libras de tocino	122 libras de manteca o mantequilla
9 yardas de tela para colchón	41 libras de queso	2 cajas de ajos y cebollas
1 lienzo o bolsa de piel como colchón	25 libras de camarón (todos los pescados y las carnes se secaban y se salaban)	8 libras de azúcar
1 sombrero con caja	54 libras de abadejo	6 libras de pasas
1 botella de vino	122 libras de <i>tollo</i> (un tipo de pescado)	4 libras de almendras
1 breviario (libro de oraciones e himnos)	2 <i>fanega</i> de frijoles para fabada	4 libras de conservas
1 frasco para beber	2 <i>fanega</i> de frijoles nativos	2 galones de vino
1 caja con llave	2 <i>almudes</i> de garbanzos (un <i>almud</i> es igual a la doceava parte de un <i>bushel</i>)	

Esta lista se preparó en 1631 cuando 20 frailes viajaron con la caravana de provisiones hacia Nuevo México, en donde se unieron a 46 frailes que ya residían en la zona. A cada dos frailes que realizaban el viaje se les daba una carreta para llevar sus provisiones, esto significaba que de 32 carretas de la caravana, 10 estaban cargadas con las provisiones destinadas a los nuevos frailes. Las 22 carretas restantes llevaban provisiones para los frailes que ya estaban en Nuevo México, y cualquier cosa que el contratista encargado del viaje pudiera incluir de manera extraoficial.

Las mulas de carga hacia el final del período colonial, 1693–1821

La caravana de provisiones que partía hacia Nuevo México dejó de funcionar en el Camino Real a partir de la “reconquista” de 1693, pero en el siguiente siglo las pesadas carretas de la caravana se reemplazaron gradualmente por mulas de carga. El terreno rugoso del Camino Real, y el costo de mantener las carretas ocasionaron que se buscaran métodos más simples y menos costosos para transportar carga como los lomos de los animales. Pronto se reconoció la eminente utilidad de las mulas para llevar carga por el Camino Real. Hacia el final del período colonial, además de ser el transporte

principal para el creciente número de caravanas de comercio que recorrían el Camino Real hacia el norte y el sur, las mulas de carga se convirtieron en el principal medio de transporte de las caravanas de provisiones para las misiones.

Una mula es la cruce estéril de un caballo y un burro, comúnmente de una yegua y un burro macho, y a veces de un semental y una burra hembra. Una mula combina las virtudes de sus dos padres: es similar a un caballo por su tamaño y fuerza, pero es tan estable y tolerante a las privaciones como un burro. Las mulas tienen sus peculiaridades: son famosas por ser rebeldes y a veces difíciles de manejar, pero ni los caballos ni los burros podrían haber soportado las cargas que las mulas llevaban por el rugoso y escarpado terreno del Camino Real. Una sola mula puede cargar hasta 180 kilos (400 libras) y recorrer entre 18 y 24 kilómetros (12 y 15 millas) por día, bajo las condiciones más difíciles. Las mulas eran muy valoradas por sus habilidades como animales de carga, y eran más costosas que los burros y que los caballos ordinarios. Los cuidados que recibían estaban a la altura de su valor: mientras que los burros o caballos recibían malos tratos o se les descuidaba, las mulas siempre eran alimentadas y recibían buenos tratos, a pesar del rigor de su trabajo, y esto tenía un fuerte impacto en su salud.

Composición de un *atajo* de mulas

Un conjunto de mulas para llevar carga se conocía como *atajo* y estaba formado por unas 50 a 200 mulas. Por cada 50 mulas había entre cinco y seis *arrieros*, o muleros, quienes les colocaban la carga, las conducían, y cuidaban. Estos hombres trabajaban por salarios muy bajos, pero estaban muy capacitados y eran indispensables para la eficiencia de la caravana. Generalmente los *arrieros* viajaban a caballo para realizar su trabajo, montaban y usaban la cuerda de manera sobresaliente. La mayoría de los *arrieros* eran hijos de *arrieros*, o al menos habían crecido en ranchos donde aprendieron a manejar a las mulas. El papel del *arrieros* en la sociedad colonial española era similar al papel que posteriormente ocuparon los *vaqueros* en México y en el suroeste de los Estados Unidos: eran personajes llenos de color con una ropa y tradiciones que los distinguían, y eran objeto de pensamientos románticos o de desprecio.

Además de los *arrieros*, el *atajo* de mulas tenía un *mayordomo* o supervisor, que podía ser dueño de algunas de las mulas o simplemente estar contratado por el dueño de las mulas. El *mayordomo* era responsable de entregar la carga y de todas las decisiones importantes, como cuándo y dónde hacer paradas y con qué propósito. También estaba *atajador*, o conductor, un *arriero* que viajaba a la cabeza del *atajo* examinando el camino y buscando pasturas adecuadas. El *atajador* supervisaba el trabajo de los *sabaneros*, o los *arrieros* quienes tomaban turnos para llevar a pastar a las mulas. Los *sabaneros* eran los responsables de llevar a pastar a las mulas al final de un día de viaje, y de cuidarlas durante la noche. Finalmente, estaba la cocinera, a quien se le llamaba ficticiamente *la madre* (del *atajo* de mulas.)

Uno de los componentes más notables de un *atajo* de mulas era la yegua de la campana, conocida como *la mulera*, *la atajadora*, o *la yegua caponera*. La *mulera* era una yegua que servía como guía del *atajo* de mulas, no llevaba nada más que una campana atada alrededor de su cuello. Por razones poco claras, incluso para los *arrieros*, las mulas de un *atajo* tenían algún tipo de conexión psicológica con la *mulera*, la seguían por la vía sin dudar y siempre querían estar cerca de ella cuando pastaban o para pasar la noche. Josiah Gregg, un estadounidense que solía viajar por el Camino Real en los años de la independencia mexicana, escribió: lo que la abeja reina es a un panal, es la *mulera* a un *atajo*. La devoción de las mulas hacia la *mulera* facilitaba el trabajo del *atajador* para guiar al *atajo* de mulas y lo hacía más sencillo de lo que hubiera sido si no tuviera semejante ayuda.

Cómo se cargaban las mulas

El trabajo más importante de los *arrieros* en un *atajo* de mulas era empacar correctamente de la carga en las mulas. Si la carga se colocaba incorrectamente sobre el lomo de una mula, esta carga podía lesionar al animal, moverse y caerse en el camino, o hacer que el *arriero* perdiera tiempo al tener que ajustar

constantemente la carga. El uso de mulas de carga por muchas generaciones de *arrieros* mexicanos resultaba ser un arte y una ciencia, y los observadores externos fascinados describían detalladamente el proceso de carga. Cuando los angloamericanos entraron en contacto por primera vez con los *atajos* de mulas mexicanos a principios del siglo diecinueve, reconocieron rápidamente la efectividad de los métodos utilizados por los *arrieros*. De hecho, el ejército de los Estados Unidos adoptó eventualmente el sistema mexicano para cargar a sus mulas, así como la terminología utilizada por los *arrieros*.

La pieza básica del equipo para poner carga en una mula era el *aparejo*, una simple silla que en realidad no era más que un cuadrado de piel relleno de paja que se colocaba como un libro abierto sobre el lomo de la mula. El único lazo que sostenía al *aparejo* era una *baticola*, un lazo de piel que pasaba por debajo de la cola de la mula y se ataba en la parte de atrás del *aparejo* para evitar que éste se moviera hacia delante cuando la mula iba camino abajo. El *aparejo* se colocaba sobre un cobertor de una tela rústica conocida como *jerga*, la cual se colocaba sobre la *salea*, un pedazo de piel de oveja no curado, que se utilizaba para evitar que se moviera. El *aparejo* se ataba en el lomo de la mula con una ancha banda de pasto tejido, que se jalaba fuertemente alrededor del estómago del animal para minimizar el movimiento de la carga. Cualquier movimiento del *aparejo* o su carga significaban un sufrimiento para el animal y eventualmente una infección que la inutilizaba para el *atajo*. Las mulas hacían su mejor esfuerzo para evitar que les apretaran el cincho- por ejemplo, inflando sus estómagos- pero los *arrieros* tenían sus trucos para hacer que las mulas poco cooperadoras aceptaran que se los apretaran. Por el ajuste exagerado de los cinchos, y los trucos utilizados con las mulas tercas se podría pensar que se les trataba con crueldad, pero el destino de una mula con un *aparejo* colocado incorrectamente era una crueldad mayor.

La *carga* llevada por una mula podría ser cualquier cosa, desde sacos de grano hasta objetos grandes y de formas inconvenientes como muebles. Si la *carga* era un sólo artículo, se amarraba al lo largo del *aparejo*. Cuando se trataba de dos objetos del mismo tamaño y peso, se ataba uno a cada lado del *aparejo*. La mercancía se sujetaba con una sola cuerda que se enredaba ingeniosamente alrededor de la carga y la envolvía apretándola alrededor del estómago de la mula. Los *arrieros* eran tan hábiles para apretar la cuerda de la carga como la del cincho. Para asegurar que la mula se quedara quieta cuando le estaban colocando la carga, los ojos de la mula se cubrían con una tira de piel adornada llamada *tapojos*. Una vez que se colocaba la *carga*, se ponía un *petate*, tapete de paja, sobre ella para protegerla del ambiente. Los *petates* también se utilizaban para cubrir las *cargas* después de que las mulas se descargaban en la noche.

A pesar de los mejores esfuerzos de los *arrieros* por apretar correctamente las cargas, el continuo ajuste en el camino siempre era necesario porque los objetos se asentaban y se movían. Era importante que los *arrieros*, quienes con frecuencia trabajaban en pares, reajustaran la carga de la mula sin forzar al *atajo*, disminuir la velocidad o detenerse, ya que cualquier interrupción en el ritmo de las mulas las distraería de su agotador trabajo. La velocidad y la facilidad con la cual los *arrieros* podían ajustar la carga sin retrasarse eran legendarias, así como su habilidad admirable para colocar las cargas pesadas en los lomos de las mulas sin ninguna ayuda.

Carretas angloamericanas en el Camino Real, 1821–1848

Los comerciantes mexicanos siguieron utilizando Los *atajos* de mulas de carga en los años que siguieron a la independencia de México, pero la apertura en ese mismo período del Camino de Santa Fé que venía desde Missouri influyó en la presencia de las caravanas de carretas angloamericanas en Santa Fé, que pronto llegaron hasta el Camino Real. Para 1830, la mayoría de mercancías eran transportadas por estas distinguidas carretas de manufactura estadounidense conocidas como Conestogas, carretas de Pittsburgh, o carretas de pradera.

Conestoga era solamente una de las marcas de la carreta construida en Pensilvania que se utilizaba en el Camino de Santa Fé, pero era la favorita de los comerciantes. Su nombre se convirtió en el

sinónimo del diseño básico que compartía con otras marcas. Las carretas estilo Conestoga se hacían a partir de una variedad de maderas que se elegían cuidadosamente por su peso y su fuerza, y se reforzaban acero los puntos de mayor tensión. Estas carretas eran ligeras pero también resistentes y relativamente poco costosas. Eventualmente se descubrió que las pesadas carretas españolas de los siglos diecisiete y dieciocho eran menos económicas que las mulas de carga para transportar mercancías a través del Camino Real, incluso para los comerciantes angloamericanos que en ocasiones vendían sus carretas y regresaban a casa con una carga más ligera empacada en mulas (algunas veces se trataba únicamente del oro y la plata que habían obtenido por sus ventas.)

La carreta Conestoga podía llevar alrededor de 2,045 kilos (4,500 libras) de carga cuando se cargaba a su máxima capacidad. Su caja tenía el fondo hundido y sus laterales y la parte posterior sobresalían. El diseño servía para colocar la carga hacia el centro de la carreta durante el viaje y esto minimizaba los efectos del movimiento. La carreta se cubría con un gran toldo de tela estirado sobre arcos de madera, los extremos del lienzo se apretaban fuertemente para proteger la carga de los elementos externos. La cubierta de lienzo blanco, los refuerzos pintados de negro brillante, y la pintura roja y azul con la que se cubría comúnmente el resto de las carretas Conestoga del Camino de Santa Fé y del Camino Real las hacía tener una apariencia llamativa.

Las carretas eran jaladas por grupos de mulas o bueyes, dependiendo de la preferencia de los dueños de las carretas; ambos animales eran utilizados con la misma frecuencia. Las mulas eran más rápidas que los bueyes y tenían una mayor resistencia a la falta de pastura o agua, pero los bueyes eran más económicos, más fuertes y menos temperamentales. Una queja común acerca de las mulas era su tendencia a asustarse y a salir en estampidas, con frecuencia durante los ataques de los nativos americanos hostiles, pero también cuando había disturbios menores. No era común que los bueyes hicieran lo mismo. El riesgo de ataque por parte de los nativos americanos como los Apache y Comanche era considerable en algunos tramos del camino, tanto en el Camino de Santa Fé como en el Camino Real. Una de las ventajas que tenían los comerciantes angloamericanos que viajaban en Conestogas era lo bien que servían las carretas para protegerse de este tipo de ataques, siempre que la carreta estuviera bien armada y no la tomaran completamente por sorpresa, era fácil defenderse de un ataque cuando las carretas se colocaban en círculo. Los comerciantes mexicanos pronto se dieron cuenta de que las caravanas de carretas angloamericanas eran relativamente inmunes al ataque de los nativos americanos, y muchos viajaban con sus mulas de carga cerca de una caravana de carretas.

Comercio a lo largo del Camino Real: Mercancías

El tipo de mercancía que se intercambiaba a lo largo del Camino Real cambió con el tiempo, pasó de la joyería poco costosa que llevaba la expedición de Oñate, que se destinaba a los encuentros de la expedición con los nativos americanos, a las finas telas y otros productos que llevaban los comerciantes angloamericanos de Missouri a Chihuahua hacia el siglo diecinueve. Esta sección menciona los tipos de mercancías que viajaban en ambas direcciones a través del Camino Real primero durante el período español colonial, cuando Nuevo México estaba conectado al mundo de la economía exclusivamente a través de la Ciudad de México, y después durante el período mexicano, cuando los productos del este de los Estados Unidos empezaron a llegar a Nuevo México por el Camino de Santa Fé.

Período español colonial, 1598–1821

La expedición de Oñate

El principal propósito de la expedición de Oñate de 1598 era crear un asentamiento en la parte superior del Valle del Río Grande y construir misiones en el lugar y no el de realizar comercio con las personas locales. Por lo tanto, la mayoría de las mercancías llevadas por la expedición se destinaban a usarse en el transcurso del camino o para establecer el asentamiento al final del viaje. No obstante la expedición cargaba una cantidad significativa de productos destinados a intercambiarse con los nativos americanos que encontraran a su paso. La siguiente lista de mercancías proviene de una inspección oficial de mercancías de la expedición de Oñate que se llevó a cabo justo antes de su partida. Estas mercancías probablemente sirvieron para intercambiar, como regalos para impresionar, u obtener el apoyo de los nativos americanos. En su mayor parte, se desconoce cómo percibían los nativos americanos recibir estos objetos, pero es seguro que al menos algunos de estos objetos terminaban en las manos de los nativos americanos: en las excavaciones arqueológicas de las ruinas de varios pueblos del siglo diecisiete se encontraron muestras de los mismos artículos que incluyen en la lista de la inspección de Oñate.

Los artículos para intercambiar que se llevaban en la expedición de Oñate eran:

30,000 cuentas de vidrio azules, negras y de otros colores	72 anillos de azabache	16 medallas de estaño
900 cuentas de vidrio conocidas como aguamarinas	25 anillos de aleaciones de metales	680 medallas de aleaciones de metales
4,500 cuentas de vidrio conocidas como aguamarinas falsas	22 anillos de hueso	algunas pequeñas ilustraciones de oropel
7 pequeños montones de cuentas blancas conocidas como “perlas indias”	20 dedos	10 a 12 botones pequeños de vidrio
46 montones (1,000 cuentas por montón) de pequeñas cuentas de vidrio	cuentas de madera para 7 rosarios, pintadas como coral	6 flautas pequeñas para niños
25 peines ordinarios	31 rosarios de cuentas de vidrio	6 leznas
162 cuchillos de bohemia	23 otros rosarios	1 libra 6 onzas de hilo de castilla azul y blanco
180 cuchillos de carnicero	56 Tlaxcala cajas para rosarios	7 onzas de limas
89 tijeras ordinarias	63 collares de cuentas de vidrio	Hilo Portugués
19 pequeños espejos Flamencos	44 gargantillas de cuentas de vidrio	5 onzas de estambre fino
7,250 agujas de zapatero	Algunas cuentas para gargantillas hechas con una aleación de metales	1 lote de trompetas Paris para niños
990 aretes de vidrio	54 amuletos de hueso	1 diadema de azabache

6 aretes pequeños de vidrio de colores en forma de calabaza	8 pares de silbatos de arcilla de Texcoco	9 sombreros pequeños
234 campanas halcón	31 imágenes de estaño de Agnus Dei (Cordero de Dios)	

Los miembros de la expedición de Oñate sabían que una vez que se asentaran en Nuevo México podían pasar años antes de que una expedición les diera la oportunidad de intercambiar o adquirir cosas que no podían conseguir localmente. Por lo tanto, cada miembro de la expedición traía consigo tantas pertenencias como el espacio y las finanzas personales se los permitía. Durante la inspección previa al inicio del viaje, se hizo un inventario de las pertenencias de cada miembro de la expedición, desde el soldado más pobre hasta el capitán más rico. Una mirada a algunos ejemplos de estos inventarios individuales nos da una idea del tipo de cosas que tendrían más demanda posteriormente en Nuevo México. Estas mercancías eran llevadas por el Camino Real a través de la caravana de provisiones para las misiones, a pesar de que esta práctica estaba prohibida oficialmente.

La siguiente es una lista de los artículos llevados durante la expedición de Oñate por Alonso Quesada, uno de los capitanes que estaban bajo el mando de Oñate y claramente uno de los hombres más ricos entre los que estaban haciendo el viaje.

2 sirvientes del sexo masculino	3 toallas	10 pares de zapatos de cuero cordobés
1 sirviente del sexo femenino (esposa de uno de los sirvientes varones)	4 sábanas	3 pares de zapatos de cuerdo cordobés de ante y algunas botas blancas.
armadura personal, que incluía una cota de malla, una barbera, correas y una chaqueta, todas eran parte de la armadura	1 bolsa para dormir de frisa	2 pares de botas de piel de becerro
1 arcabuz con todos sus accesorios, más 2 libras de pólvora y 4 libras de perdigones	4 almohadas	6 pares de zapatos de piel de becerro
1 lanza corta	1 colchón	3 pares de espuelas
1 lanza de capitán	4 trajes distintos	12 pares de herraduras, con 300 clavos
1 espada	4 sombreros (2 costosos, 2 sencillos)	1 juego de herramientas para poner herraduras a los caballos
1 daga	4 jubones (2 de seda, 2 de lino)	2 correas, algunas cinchas, y 2 baticolas
armadura de ante para caballo	2 jubones de piel de búfalo	8 costales de frisa
3 sillas de montar ligera	4 pares de medias de seda	1 barra de hierro
1 silla de montar pesada	4 pares de medias de lana	2 almohazas
4 caballos de caballería	4 pares pantalones de lino	1 hacha para leña
2 mulas con arnés	10 camisas de lino	1 olla grande de cobre
2 caballos con arnés	3 pares de ligeros	1 olla de cobre
12 caballos ordinarios	3 pares de mangas	1 comal de cobre
15 yeguas	2 ropa interior para la <i>cota de mallas</i> (armadura)	1 piedra para moler
1 burro	agujas, dedos, tijeras, hilo blanco e hilo de seda	3 <i>platonos</i> de pewter
1 tienda de frisa de 54 yardas	144 botones	1 mortero grande de latón

1 pequeña tienda de frisa	72 cintas	tenazas para reparar la cota de mallas (armadura)
1 cama	3 cajas de cuchillos	punzones y herramientas para hacer armas
2 cobertores	6 estribos	7 libros, religiosos y no religiosos
1 colcha	100 pastillas de jabón	1 soldado, totalmente armado y equipado, incluyendo arcabuz, armadura, armadura para el caballo, ropa y calzado

Esta larga lista contrasta enormemente con la lista de pertenencias de Francisco García, un hombre promedio que viajó en la expedición, quien se describió a si mismo como un soldado e iba acompañado de su esposa y una hija pequeña. Él llevaba únicamente lo siguiente:

1 cota de mallas, con barbera y correas	algunas armaduras para caballo	1 chaqueta de piel de ante
1 arcabuz, con polvorín y pólvora	3 caballos	1 juego de herramientas para poner herraduras a los caballos
1 silla de montar ligera	2 mulas	1 juego de fuelles, con tubos para fundir plata
otra silla de montar		

Algunos de los hombres que viajaban en la expedición no tenían ni llevaban nada. Oñate les proporcionaba comida y equipo.

La caravana de provisiones para las misiones

Cuando se estableció la caravana de provisiones para las misiones en el Camino Real en 1609, se pretendía que transportara exclusivamente productos destinados a las misiones franciscanas de Nuevo México. Como se discutió anteriormente, la caravana servía a este propósito durante la mayor parte del período colonial, mientras que también servía de manera extraoficial como el único medio para adquirir mercancías para viajar hacia cualquier dirección del Camino Real. Las mercancías que llevaba oficialmente la caravana de provisiones para las misiones desde la Ciudad de México hasta Santa Fé (o posteriormente de Chihuahua hacia Santa Fé) en el sentido estricto no eran mercancías para el comercio, porque estaban destinadas para su distribución en las misiones de Nuevo México, una mirada a los artículos que llevaban las caravanas nos da una idea de las cosas que no podían obtenerse o producirse en Nuevo México. No existen listas comparativas de los artículos que se llevaban extraoficialmente en la caravana, pero sin duda en estas listas se incluirían muchos de los mismos artículos, con la excepción obvia de los artículos específicos para la ocupación de los frailes. Los artículos para intercambio más importantes, eran artículos de hierro de todo tipo, especialmente herramientas y armas, telas domésticas e importadas, botas, zapatos, y otros artículos de vestir, chocolate, azúcar, tabaco, y licor

La siguiente es una lista de artículos que llevaba la caravana de provisiones de las misiones de 1631 para su distribución entre las misiones que ya estaban funcionando en Nuevo México (esta lista se puede comparar con los artículos llevados por la misma caravana para el uso de los frailes que viajaron a Nuevo México por primera vez: Ver la sección de equipo y preparación. Cada fraile recibía:

45 galones de vino sacramental	2 tijeras	6 rosarios comunes
--------------------------------	-----------	--------------------

852 libras de cera para velas	1 libra de hilo doméstico o estambre	2 piezas de cordón trenzado
26 galones de aceite para iluminar al santo sacramento	12 leznas con asas	1 <i>cedazo blanco</i> (aparentemente un tipo de tamiz o colador)
8 galones adicionales de aceite para el fraile	12 agujas angulares	1 <i>cedazo negro</i>
4 galones de vinagre	12 agujas anchas	1 par de espuelas
100 yardas de tela para bolsas o costales	24 agujas normales	1 arnés de jerez
12 yardas de tela de Ruán, Francia	12 herraduras	35 pesos en medicina
12 yardas de lino	3 pares de sandalias	1 hoja hecha de tela de Ruán, Francia
1 montón de papel	2 pares de medias de lana	1 camisa
2 sábanas	1 sombrero de fraile	
20 cuchillos de carnicero	1 candado de fraile	

Cada fraile también recibía los siguientes artículos para utilizarse en la enfermería su misión:

1 almohada	62 libras de caramelos	6 onzas de canela
1 sábana	25 libras de azúcar	102 libras de pasas
62 yardas de lino burdo	3 onzas de azafrán	6 libras de almendras
5 cajas de conservas	1 libra de pimienta	2 libras de conservas en almíbar

Cada dos frailes recibían los siguientes artículos para su uso en la enfermería de la misión a la que llegarían:

1 instrumento de cobre para aplicación de ventosas	1 navaja para afeitar	1 tijeras de barbero
1 jeringa	1 lanceta	

Los siguientes artículos estaban destinados al uso general de la enfermería de la misión:

2 frascos de miel de Campeche	2 alambiques para destilar agua	1 jofaina grande de cobre
1 piedra para moler	4 pares de afiladores para navajas de afeitar	1 caja de loza de Puebla

Entre otras mercancías que se llevaban en la caravana de provisiones para las misiones había una variedad de cosas necesarias para el establecimiento de las nuevas iglesias de las misiones. La siguiente lista, también se preparó para la caravana de 1631, y muestra todo lo que se les proporcionaba a los frailes para establecer una nueva iglesia en Nuevo México (no es claro cuantos juegos de esos artículos se llevaron en realidad en la caravana de 1631.) La longitud de la lista es notable: uno hubiera pensado que en un lugar tan remoto y escarpado, los franciscanos se hubieran conformado con oficiar Misa en una capilla rústica en la que faltarían muchas cosas de las que se tienen en misiones más establecidas, pero incluso para 1631 se estaba importando una cantidad impresionante de parafernalia religiosa. Este es un útil recordatorio de la importancia del Catolicismo en Nuevo México durante el período colonial español.

1 traje de cura de damasco de China, que incluye: casulla, estola, manípulo, adornos frontales y posteriores y prendas corporales	1 par de candelabros de madera dorados para procesiones	1 crucifijo con mango de latón dorado
1 alba de tela de Ruán, Francia	1 par de despabiladeras de latón para apagar velas	1 caja para hostias
1 sobrepelliz	1 pintura al óleo de un santo de 22 yardas altura, con marco dorado	1 metro de tela de Ruán, Francia para amitos
1 par de telas para el altar	1 pequeño mueble para los frascos del crisma (que contienen el aceite para los sacramentos)	22 libras de incienso
1 tela bordada para el altar	2 papeles con alfileres	22 libras de <i>copal</i> (la resina de un árbol nativo que se utiliza como incienso)
algunas prendas de tela burda para el cuerpo	1 par de sotanas	3 onzas de pabito de seda
1 misal	1 pedazo de damasco para cubrir el altar	3 pesos de jabón
1 cáliz de plata esmaltada	1 copa para el cáliz	1 cedazo blanco
1 pequeña campana para tocar durante el sanctus	1 alfombra para los escalones del altar	1 cedazo negro
1 campana de 200 libras	1 una vasija de cobre para el Agua Bendita	
1 marco de hierro para colocar la campana	1 un platón de estaño con vasijas para el agua y el vino que se utilizan durante la Misa	

A cada cinco frailes de una nueva misión, se les distribuían los siguientes artículos.

2 imágenes talladas de Cristo	1 lámpara de latón	1 juego de trompetas
1 Copón (recipiente para colocar las hostias eucarísticas)	1 paño para el Sagrado Sacramento	3 libros de cánticos
1 utensilio de hierro para hacer hostias eucarísticas	1 juego de clarines y fagotos	3 hombreras de terciopelo con filo dorado

Para la construcción de una nueva misión se les proporcionaban las siguientes herramientas y provisiones:

10 hachas de la <i>Calle de Tacuba</i> (llevan el nombre de la calle en la Ciudad de México donde fueron hechas)	1 cerrojo grande para las puertas de las iglesias	800 tachuelas
3 azuelas	2 barrenas	2 cerrojos pequeños
3 escupideras	1 plano con caja	12 bisagras para puertas y ventanas
10 azadones	10 libras de acero	12 broches
1 sierra mediana	600 manijas de estaño para las puertas de las iglesias	1 par de abrazaderas para puerta
1 cincel con collar y mango	3,620 clavos de distintos tamaños	

Una vez que la caravana de mercancías terminaba de distribuir su carga en las misiones de Nuevo

México, y una vez que todas las mercancías extraoficiales habían llegado a su destino, la caravana estaba disponible para llevar cargamento de regreso a la Ciudad de México. Oficialmente la caravana de regreso sólo debería transportar a personas y mercancías que tuvieran relación con las misiones, pero con frecuencia se incluían otros pasajeros y cargas en el viaje de regreso. Muchos rancheros de Nuevo México también aprovechaban la protección de la caravana militar para transportar su ganado hacia mercados sureños. Esta práctica era tan común que en ocasiones la caravana tenía que poner la fecha de su partida tomando en cuenta la conveniencia de los rancheros.

Como en el caso de las mercancías privadas que llevaba la caravana de provisión de las misiones hasta Santa Fé, no existen listas de los productos que se llevaban en el viaje de regreso. Obviamente el tipo de artículos que se llevaban hacia el sur estaba determinado por los excedentes que podían producirse en Nuevo México, lo que significaba una limitada variedad de mercancías. Durante casi todo el período colonial, las mercancías que se enviaban hacia el sur se limitaban a borregos, lana virgen, cuernos (de búfalo, venado o antílope y con frecuencia se obtenían a través del comercio con nativos americanos), piñas, sal, brandy (de El Paso), pequeñas cantidades de cobertores hechos por los nativos americanos y nativos americanos que eran tomados como prisioneros de guerra para ser vendidos como esclavos.

Período mexicano, 1821–1848

Desde el momento en que se abrió el Camino de Santa Fé existió un gran desequilibrio entre el comercio de Missouri y el de Santa Fé. Los comerciantes angloamericanos llevaban carga tras carga de mercancías a Santa Fé o a los puntos del sur, intercambiaban la mercancía, en su mayoría por oro y plata (especialmente monedas de plata), y regresaban a Missouri con sus carretas casi vacías. En realidad muchas de las carretas Conestoga que llegaban a Nuevo México no soportarían el viaje de regreso a Missouri o llegarían en malas condiciones, o probablemente tendrían que ser reemplazadas para regresar, por eso muchos comerciantes simplemente vendían su flotilla en Nuevo México, en donde incluso una Conestoga muy usada podía venderse a un precio decente. Entonces regresaban a casa con pocos vehículos o incluso sin vehículo y llevaban su oro y plata cargado en mulas.

La gran cantidad de plata que se traía de regreso de Nuevo México tenía un impacto importante en la economía de los Estados Unidos, particularmente en la de Missouri, que como cualquier otro estado fronterizo había padecido largamente la falta de dinero. Missouri también se beneficiaba con la presencia de las mulas, uno de los productos de Nuevo México que los comerciantes traían de regreso en cualquier cantidad a través del Camino de Santa Fé. Intercambiar y criar mulas, especialmente para su uso en las plantaciones del sur de los Estados Unidos, se convirtió en una parte importante de la economía de Missouri después de la apertura del Camino de Santa Fé.

La variedad de mercancías que se llevaban hacia el oeste a través del Camino de Santa Fé, y después hacia el sur por el Camino Real, era sorprendente e incluía virtualmente cualquier cosa que no se produjera en Nuevo México. Después de varias décadas de monopolio sobre el Camino Real por parte de los intermediarios de Chihuahua, la gente de Nuevo México estaba ansiosa por tener acceso a las diversas y relativamente poco costosas mercancías producidas o disponibles en los Estados Unidos. Como un estudioso del Camino Real ha dicho: “Comprar para el comercio en México requería más imaginación que atención” ya que virtualmente todo se podía vender con gran facilidad, a excepción de la lana virgen y unas pocas semillas como el maíz. Las mercancías más importantes, por mucho, era la ropa que se llevaba a Santa Fé y otros puntos hacia el sur en una amplia variedad de materiales, estilos y colores. Algunas veces los productos más extraños despertaban un gran interés en Nuevo México. Por ejemplo, los nativos americanos del Valle de Río Grande estaban especialmente interesados en las botellas de vidrio, las cuales aceptarían a cambio de sus productos frescos, o incluso pagarían dinero por ellas. Un comerciante podía comprar botellas de licor en Missouri, tomarse el licor de camino a Nuevo México, y

después vender las botellas vacías por un costo mayor al que había pagado inicialmente por las botellas llenas.

Entre los productos que viajaban de este a oeste por el Camino de Santa Fé, y después hacia abajo por el Camino Real, se encontraban:

Provisiones secas

gasa	lino	casimir
popelina	nanquín	alpaca
barrenas	pongis	merino
Grabados	tafetán	seda
Franela	terciopelo	percal

Otros artículos

ropa de todo tipo	relojes y relojes de pulsera	lápices
anillos	hilo	pizarras
collares	agujas	libros
brazaletes	dedales	pabilo
aretes	tijeras	cerillos
crucifijos	agujas para tejer	pistones
cuentas	ganchos para cortinas	piedras de chispa para pistola
botones	papel tapiz	pólvora
hebillas	vidrio para ventanas	rifles
horquillas para el cabello	plomo blanco (para cristales de ventanas)	trampas
cintas	cacerolas y sartenes	cuchillos
pañuelos	molinos para café	hachas
cepillos	platos	palas
peines	corchos	azadones
navajas de afeitar	botellas	otras herramientas
suavizadores para navajas de afeitar	papel para envolver	clarete
espejos	papel para escribir	jerez
colonia	puntillas para pluma	champaña

Cuando encontraron el mercado de Santa Fé saturado con productos estadounidenses, la mayoría de los comerciantes angloamericanos, se dirigieron inmediatamente al sur por el Camino Real hacia Chihuahua. Algunos comerciantes angloamericanos abrieron tiendas en Chihuahua, otros encontraron compradores para sus cargas completas y otros viajaron por el Camino Real u otros caminos de carretas hacia varios pueblos cercanos a Chihuahua donde había ferias de comercio. Un ejemplo de las ferias que se realizaban en México era la que se llevaba a cabo cada año durante las dos primeras semanas de diciembre en San Juan de los Lagos, un importante pueblo minero sobre el Camino Real hacia el sur de Chihuahua. En 1846, cuando el comercio de Santa Fé estaba en la cúspide, y después del inicio de la guerra entre México y los Estados Unidos, una carreta angloamericana llegó hasta San Juan de los Lagos antes que el ejército estadounidense para participar en la feria anual. La expedición de comercio llevaba más de 100 toneladas de provisiones secas, ropa y otros artículos, incluyendo mercancías inglesas y estadounidenses. Los productos se describen a continuación:

rasete rayado, negro, azul, y liso	lino	chales de crepé
tela café y azul	balsarina	brazaletes
casimir liso	linón con figuras	tijeras
Batista	lazos	broches para ropa
percal	vestidos de gasa	patrones para hacer vestidos
Gasa	medias de algodón	botones
Grabados		

Los comerciantes angloamericanos llevaban pocos productos mexicanos a los Estados Unidos en sus viajes de regreso pero esto no significaba que papel de los mexicanos en Santa Fé fuera únicamente como distribuidores de los productos traídos por los angloamericanos. Poco después de la apertura de Santa Fé al comercio, los comerciantes mexicanos de Santa Fé, Chihuahua y todos los lugares que estaban vinculados con el comercio de Santa Fé, formaron sociedades con los angloamericanos y para hacer sus propios viajes de compras a los Estados Unidos y a Europa, y formaban sus propias caravanas fuera de Missouri. Para 1840, se estima que la mitad de las mercancías que se salían del Camino de Santa Fé y que partían hacia todo México eran propiedad de comerciantes mexicanos.

De consecuencias similares para la economía interna de México fueron los esfuerzos de los comerciantes de Nuevo México y Chihuahua para adquirir la plata y las mulas necesarias para involucrarse en el comercio de Santa Fé. Por ejemplo, poco después de que se inauguró el Camino de Santa Fé, los comerciantes de Nuevo México abrieron un camino que partía de Santa Fé hacia San Bernardino y Los Ángeles, que les permitiría comerciar con lana pura y mantas hechas por los nativos americanos para los caballos y mulas que se criaban en los ranchos de California. También, se abrió una ruta entre Santa Fé y las regiones productoras de plata en Sonora y en el noroeste de México, en donde los habitantes de Nuevo México podían vender su lana y textiles y cambiarlos por plata. El comercio a lo largo del Camino Real también se incrementó para los mexicanos como resultado de la invasión del comercio angloamericano: los comerciantes de Santa Fé pronto estaban llevando grandes manadas de borregos y otras cargas de mercancías americanas a importantes centros mineros como Durango, donde podían cambiarlas por plata y ganado codiciado por los angloamericanos.

ANEXO C

Recursos y referencias

Recursos y referencias

Libros

Alberts, Don E.

- 1993 Civil War along the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 195–203. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Almaraz, Félix D.

- 2000 Franciscan Missions along New Mexico's Rio Grande Corridor in the Seventeenth and Eighteenth Centuries. En *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*, coordinado por José de la Cruz Pacheco and Joseph P. Sánchez, pp. 109–124. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México.

Bartlett, John Russell

- 1965 *Personal Narrative of Explorations and Incidents in Texas, New Mexico, California, Sonora, and Chihuahua, Connected with the United States and Mexican Boundary Commission during the Years 1850, 51, 52, and 53*. 2 vols. Rio Grande Press, Chicago. [Publicado originalmente en 1854.]

Bakker, Keith

- 1999 New Mexican Spanish Colonial Furniture and the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 117–131. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Baxter, John O.

- 1993a Livestock on the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 101–111. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 1993b Agriculture and the Camino Real: Food Supplies for Zacatecas. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 113–120. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Beal, Lawrence

- 1999 El Camino Real de Tierra Adentro: National Historic Trail Feasibility Study. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 319–333. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Boyle, Susan Calafate

- 1997 *Los Capitalistas: Hispano Merchants and the Santa Fe Trade*. University of New Mexico Press, Albuquerque. (Ver especialmente el Capítulo 3, “Going Down the Royal Road.”)

Brading, David A.

- 1971 *Miners and Merchants in Bourbon Mexico, 1763–1810*. Cambridge University Press, Cambridge.

Brugge, David M.

- 1999 Captives and Slaves on the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 103–110. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Chavez, Thomas E.

- 1993 North from Mexico, Inland and Beyond. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 35–40. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro

- 1995 *El Camino Real de Tierra Adentro: Historia y cultura*. Primer Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro, Valle de Allende, Chihuahua. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México, and National Park Service, Washington, D.C.

Cook, Mary Jean

- 1993 Daughters of the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 147–156. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 1999 Gertrudis Barceló: Woman Entrepreneur of the Chihuahua and Santa Fe Trails, 1830–1850. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 241–245. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Cooke, Philip St. George

- 1964 *The Conquest of New Mexico and California, an Historical and Personal Narrative*. Horn and Wallace, Albuquerque. [Publicado originalmente en 1878.]

Cramausse, Chantal

- 2000 De la Nueva Galicia al New Mexico: Por el Camino Real de Tierra Adentro. En *El septentrión novohispano: ecohistoria, sociedades e imágenes de frontera*, editado por Salvador Bernabeu Albert, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.

Crespo-Francés y Valero, José Antonio, and Mercedes Junquera de Flys

- 1998 *Juan de Oñate y El Paso del Río Grande: El Camino Real de Tierra Adentro, 1598–1998*. Ministerio de Defensa, Madrid. [Aparentemente esta es una edición parcial del relato de Villagrà sobre la expedición de Oñate, con un comentario adicional; el comentario puede resultar interesante]

Cunningham, Elizabeth, and Skip Miller

- 1999 Trade Fairs in Taos: Prehistory to 1821. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 87–102. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Dougherty, Shawn

- 1993 A Brief Survey of Hispanic Music on the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 157–168. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Edwards, Frank S.

- 1996 *A Campaign in New Mexico with Colonel Doniphan*. University of New Mexico Press, Albuquerque. [Publicado originalmente en 1847.]

Erickson, Bruce A.

- 2000 Urbanization and Route Variation on the Camino Real. En *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*, coordinado por José de la Cruz Pacheco and Joseph P. Sánchez, pp. 277–289. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México.

Esquibel, José Antonio

- 1999 Ciudad de México to Santa Fe: Spanish Pioneers on the Camino Real, 1693–1694. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 55–69. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Fosberg, Stephen L.

- 1999 El Camino Real International Heritage Center: History and Future of a Unique Partnership. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 307–318. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Fournier, Patricia

- 1999 Ceramic Production and Trade on the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 153–175. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 2000 Ceramic Analysis from the Paraje de San Diego Campsite. En *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*, coordinado por José de la Cruz Pacheco and Joseph P. Sánchez, pp. 63–76. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México.

Gardner, Mark L.

- 1999a The Mexican War and the Chihuahua Trail: The Doniphan and Price Expeditions. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 247–261. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

- 1999b The Case of Manuel X. Harmony: From the Chihuahua Trail to the U.S. Supreme Court. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 279–291. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Gavin, Robin Farwell
- 1999 Santeros of the Río Abajo and the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 221–230. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Gibson, George Rutledge
- 1981 *Over the Chihuahua and Santa Fe Trails, 1847–1848: George Rutledge Gibson's Journal*. Editado por Robert Walter Frazer. University of New Mexico Press, Albuquerque.
- Glover, Vernon J.
- 1993 Rails on El Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 205–211. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- González de la Vara, Martín
- 2000 Mexicanos y norteamericanos en el desarrollo del comercio de Santa Fe, 1821–1860. En *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*, coordinado por José de la Cruz Pacheco y Joseph P. Sánchez, pp. 191–213. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México.
- Gregg, Josiah
- 1954 *Commerce of the Prairies*. Editado por Max L. Moorhead. University of Oklahoma Press, Norman. [Publicado originalmente en 1844.]
- Hallenbeck, Cleve
- 1950 *Land of the Conquistadores*. Caxton Printers, Caldwell, Idaho. (Ver especialmente el Capítulo 13, “The New Mexico Camino Real.”)
- Hammond, George P.
- 1927 *Don Juan de Oñate and the Founding of New Mexico*. Publications in History, Vol. 2, Historical Society of New Mexico. El Palacio Press, Santa Fe.
- Hammond, George P., and Agapito Rey
- 1953 *Don Juan de Oñate, Colonizer of New Mexico, 1595–1628*. 2 vols. University of New Mexico Press, Albuquerque.
- Hendricks, Rick
- 1993 Road to Rebellion, Road to Reconquest: The Camino Real and the Pueblo-Spanish War, 1680–1696. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 77–83. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

- 1999 El Paso del Norte: New Mexico's Southern Gateway on the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 209–220. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 2000 The Camino Real at the Pass: Economy and Political Structure of the Paso del Norte Area in the Eighteenth Century. En *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*, coordinado por José de la Cruz Pacheco y Joseph P. Sánchez, pp. 125–141. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México.
- Hill, David V., and John A. Peterson
- 1999 East Meets West on the Camino Real: Chinese Export Porecelain in Nueva Vizcaya and New Mexico. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 147–152. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Ivey, James E.
- 1993 Seventeenth-Century Mission Trade on the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 41–67. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 1999 “Ultimo Poblado del Mundo” (Last Place on Earth): Evidence for Imported Retablos in the Churches of Seventeenth-Century New Mexico. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 177–195. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Jones, Oakah L.
- 1999 Perspectives on the Camino Real in New Mexico. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 335–345. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Jordan, Julia
- 1993 Military Guardians of the Nineteenth-Century Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 187–194. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Julyan, Robert Hixson
- 1993 The Persistence of Memory: Names along the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 213–220. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 1998 *The Place Names of New México*, University of New Mexico Press, Albuquerque.
- Kendall, George Wilkins
- 1856 *Narrative of the Texan Santa Fe Expedition*. 7th ed. 2 vols. Harper and Brothers, New York.

Levine, Frances

- 1999 What Is the Significance of a Road? Cultural Change and Cultural Exchange along El Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 1–14. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Magoffin, Susan Shelby

- 1926 *Down the Santa Fe Trail and into Mexico: The Diary of Susan Shelby Magoffin, 1846–1847*. Editado por Stella M. Drumm. Yale University Press, New Haven.

Marshall, Michael P.

- 1999 Journal of a Reconnaissance of the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 15–39. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Moorhead, Max L.

- 1995 *New Mexico's Royal Road: Trade and Travel on the Chihuahua Trail*. University of Oklahoma Press, Norman. [Publicado originalmente en 1958.]

National Park Service

- 1997 *El Camino Real de Tierra Adentro Texas-New Mexico. National Historic Trail Feasibility Study Environmental Assessment*. National Park Service, U.S. Department of the Interior, Washington, D.C.

Ortiz Vidales, Salvador

- 1941 *La arriería en México. Estudio folklórico, costumbrista e histórico*. Ediciones Botas, Ciudad de México.

Pacheco, José de la Cruz, and Joseph P. Sánchez (coordinadores)

- 2000 *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México. (Ver los artículos individuales de otros autores.)

Palmer, Gabrielle G. (compiler)

- 1993 *El Camino Real de Tierra Adentro*. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Palmer, Gabrielle G., and Stephen L. Fosberg (compilers)

- 1999 *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Perea, José Luis

- 2000 Los apaches y la conformación regional del Camino Real en Chihuahua. En *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*, coordinado por José de la Cruz Pacheco y Joseph P. Sánchez, pp. 241–249. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México.

Pérez de Villagrà, Gaspar

- 1933 *History of New Mexico*. Traducido por Gilberto Espinosa. The Quivira Society, Los Angeles. [Publicado originalmente en 1610.]

Pérez González, María Luisa

- 2000 Los caminos reales de América en la legislación y la historia. En *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*, coordinado por José de la Cruz Pacheco and Joseph P. Sánchez, pp. 291–337. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México.

Pierce, Donna

- 1999 Heaven on Earth: Church Furnishings in Seventeenth-Century New Mexico. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 197–208. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Pierce, Donna, and Cordelia Thomas Snow

- 1999 "A Harp for Playing": Domestic Goods Transported over the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 71–86. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Pike, Zebulon Montgomery

- 1987 *The Expeditions of Zebulon Montgomery Pike*. 2 vols. Editado por Elliott Coues. Dover Publications, New York. [Publicado originalmente en 1810.]

Preston, Christine

- 1998 *The Royal Road: El Camino Real from Ciudad de México to Santa Fe*. Fotografías de Christine Preston. Texto por Douglas Preston y José Antonio Esquibel. University of New Mexico Press, Albuquerque.

Riley, Carroll L.

- 1993 The Pre-Spanish Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 13–19. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Roney, John

- 1993 Tracing the Camino Real: The Chihuahua Section. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 85–99. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Ruxton, George Frederick Augustus

- 1973 *Adventures in México and the Rocky Mountains*. Rio Grande Press, Glorieta, New Mexico. [Publicado originalmente en 1847.]

Sánchez D., Gerardo

- 1984 Mulass, hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX. *Relaciones del Colegio de Michoacán* 5(17):41–53.

Sanchez, Joseph P.

- 1993 Bernardo Gruber and the New Mexican Inquisition. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 121–131. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Scholes, France V.

- 1930 The Supply Service of the New Mexican Missions in the Seventeenth Century. *New Mexico Historical Review* 5:93–115, 186–210, 386–404.

Schroeder, Albert H.

- 1993a At the Ends of the Roads in the 1500s. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 21–34. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 1993b The Camino Real in 1846–1847. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 177–186. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Scurlock, Dan

- 1993 Through Desert and Bosque: The Physical Environment of El Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 1–11. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 1999a Floods, Fords, and Shifting Sands. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 41–54. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 1999b The Camino Real at Cerro and Plaza Tomé. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 231–240. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Simmons, Marc

- 1991 *The Last Conquistador: Juan de Oñate and the Settling of the Far Southwest*. University of Oklahoma Press, Norman.
- 1993 Opening the Camino Real. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 29–34. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- 2000 Observaciones sobre El Camino Real. En *Memorias del Coloquio Internacional El Camino Real de Tierra Adentro*, coordinado por José de la Cruz Pacheco y Joseph P. Sánchez, pp. 269–275. Instituto Nacional de Antropología e Historia, Ciudad de México.

- Snow, Cordelia Thomas
 1993 "A Headdress of Pearls": Luxury Goods Imported over the Camino Real during the Seventeenth Century. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 69–76. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Snow, David H.
 1993 "Purchased in Chihuahua for Feasts." En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 133–146. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Suárez Argüello, Clara Elena
 1992 Los arrieros novohispanos. En *Trabajo y sociedad en la historia de México*, editado por Gloria Artís Espriú [y otros?], pp. 77–145. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Ciudad de México.
 1997 *Camino Real y carrera larga: La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Ciudad de México.
- Super, John C.
 1981 Miguel Hernández, Master of Mule Trains. En *Struggle and Survival in Colonial America*, editado por David G. Sweet and Gary B. Nash, pp. 298–310. University of California Press, Berkeley.
- Taylor, Mary D.
 1999 Cura de la Frontera, Ramón Ortiz. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 263–278. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Taylor y Romero, J. Paul
 1999 La Caravana: A Vehicle for the Transmission of Culture. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 293–306. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Torrez, Robert J.
 1999 Governor Allende's Instructions for Conducting Caravans on the Camino Real, 1816. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 111–116. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.
- Webb, James Josiah
 1995 *Adventures in the Santa Fé Trade, 1844–1847*. Editado por Ralph P. Bieber. University of Nebraska Press, Lincoln.

White, Robert R.

- 1993 Early Anglo-American Artists along the Camino Real: John Mix Stanley and Peter and Thomas Moran. En *El Camino Real de Tierra Adentro*, compilado por Gabrielle Palmer, pp. 169–176. Cultural Resources Series No. 11. Bureau of Land Management, New Mexico State Office, Santa Fe.

Winter, Mark

- 1999 Saltillo Sarapes. En *El Camino Real de Tierra Adentro, Volume Two*, compilado por Gabrielle G. Palmer and Stephen L. Fosberg, pp. 133–146. Cultural Resources Series No. 13. Bureau of Land Management, New México State Office, Santa Fe.

Wislizenus, Adolphus

- 1848 *Memoir of a Tour to Northern México, Connected with Col. Doniphan's Expedition, in 1846 and 1847*. Tippin and Streeper, Washington, D.C.

Recursos en internet

Coronado's Report to the King of Spain Sent from Tiguex on October 20, 1541

(Informe de Coronado al Rey de España enviado desde Tiguex el 20 de octubre de 1541)

<http://www.pbs.org/weta/thewest/resources/archives/one/corona9.htm>

El Camino Real de Tierra Adentro an integrated curriculum for grades 6–12

(El Camino Real de Tierra Adentro una curricula integrada para clases del 6º al 12º grado)

<http://reta.nmsu.edu:16080/camino/>

El Camino Real de Tierra Adentro National Historic Trail

(El Camino Real de Tierra Adentro un camino histórico nacional)

<http://www.elcaminoreal.org/flash/caminorealflash.htm>

Hispanic Genealogical Research Center of Nuevo Mexico

(Centro Genealógico Hispánico de Nuevo México)

<http://www.hgrc-nm.org/>

National Hispanic Cultural Center of New Mexico

(Centro Cultural Hispánico de New México)

<http://www.nhccnm.org/>

NM BLM - El Camino Real de Tierra Adentro

http://www.nm.blm.gov/www/features/camino_real/history.html

New Mexico's El Camino Real Day Trip - NM Tourism

(Viaje de un día por El Camino Real en Nuevo México – NM turismo)

<http://www.newMéxico.org/ScenicAttractions/camino.html>

New Mexico Department of Cultural Affairs, Historic Preservation Division

(Departamento de Asuntos Culturales de Nuevo México, División de Preservación Histórica)

<http://www.museums.state.nm.us/hpd/>

NM OCA - Article: El Camino Real International Heritage Center

(NM OCA - Artículo: Centro Internacional del Patrimonio del Camino Real)

<http://www.nmoca.org/elcaminoarticle.html>

Onate Revisits El Camino Real

(Oñate revisita El Camino Real)

<http://education.nmsu.edu/webquest/wq/camino/camino.html>

http://education.nmsu.edu/webquest/wq/camino/camino_esp.html (versión en español)

Sitios

Centro Internacional del Patrimonio de El Camino Real
Oficina de Manejo de Tierras de Nuevo México
198 Neel Ave. NW
Socorro, Nuevo México 87801
(505) 838-1288

El Rancho de las Golondrinas
334 Los Pinos Rd.
Santa Fe, Nuevo México 87507
(505) 471-2261
www.golondrinas.org

ANEXO D

**Ejemplo para evaluar el
contenido del diario y el proceso,
la cooperación, el trabajo en grupo, y el desarrollo del carácter**

Contenido y proceso de los diarios

	Excelente 4 puntos	Bien 3 puntos	Regular 2 puntos	Necesita Mejorar 1 punto
Presentación visual general	El diario está limpio y bien organizado y demuestra un trabajo de alta calidad.	El diario está limpio y organizado, pero no se puso suficiente atención en algunos detalles.	El diario está bastante limpio y organizado. Faltó prestar más atención a la presentación visual general.	El diario tiene deficiencias en la presentación visual general.
Nivel de investigación	La información es precisa y fácil de entender. Se utilizaron distintos recursos.	La información básica está presente. Una investigación más amplia hubiera beneficiado a este proyecto.	Al diario le falta información. La cantidad de investigación realizada es mínima.	El diario se produjo a partir de conocimientos básicos. No se demostró que se haya utilizado la investigación.
Incorporación de los componentes requeridos	Se han incorporado todos los componentes requeridos y pueden localizarse fácilmente.	Están presentes la mayoría de los componentes requeridos y se localizan fácilmente.	Faltan varios componentes y no son fáciles de localizar.	Falta información y no es fácil de localizar.
Ilustraciones	Las ilustraciones están bien hechas, precisas, y se pueden usar como apoyo para identificar.	Las ilustraciones están bien hechas y se pueden utilizar para identificar.	Las ilustraciones están bien hechas, pero si se pusiera más atención a los detalles serían más útiles para identificar.	Las ilustraciones no están bien hechas y les faltan detalles importantes.
Precisión de la información y demostrar el conocimiento	El estudiante demostró un conocimiento avanzado del tema.	El estudiante demostró un conocimiento adecuado del tema.	El estudiante tiene que mejorar la información presentada.	Se incluyen datos erróneos.
Ortografía y gramática	Se ha tenido cuidado en la revisión editorial. La ortografía y la gramática son correctas.	Contiene una cantidad mínima de errores. Se debe poner más atención a la ortografía y a la gramática.	Contiene varios errores gramaticales y de ortografía. El estudiante debe dedicar más tiempo a corregir el trabajo.	Tienen muchos errores. El estudiante tiene que dedicar más tiempo a la revisión de su trabajo.

Cooperación, trabajo en grupo y desarrollo del carácter

	Excelente 5 puntos	Bien 4 puntos	Regular 3 puntos	Pobre 2 puntos	Necesita Mejorar 1 punto
Esfuerzo del grupo	El grupo trabajó en conjunto para para lograr las tareas. El tiempo se utilizó de manera efectiva.	La mayor parte del grupo trabajó en conjunto para lograr la tarea. El tiempo se utilizó de manera efectiva.	Algunos de los estudiantes trabajaron juntos, pero no se utilizó el tiempo de manera efectiva.	Mínimo esfuerzo fue hecho para cooperar en llevar a cabo las tareas.	El esfuerzo del grupo no fue aparente.
Perspectiva	Un punto de vista penetrante que encierra otras perspectivas acertadas y una visión crítica de los aspectos involucrados.	Una visión reveladora y coordinada, hace la propia visión más convincente al reconocer las capacidades de otros.	Una visión razonable e integral de todos los puntos de vista.	Reconoce distintos puntos de vista y de alguna manera puede poner en perspectiva su propia visión.	No demuestra interés en los distintos puntos de vista.
Empatía	Dispuesto y capaz de ver sentir lo que otros ven y sienten, generalmente busca lo raro, extraño o diferente.	Dispuesto a ver y sentir lo que otros ven y sienten.	Conoce y siente los que otros ven y sienten diferente, en ocasiones puede sentir empatía por los demás.	Tiene cierta capacidad de ponerse en los zapatos de los demás, pero se ve limitado por sus propias reacciones.	Tiene poca o ninguna empatía hacia los intereses intelectuales de los demás.

ANEXO E

**Correlación entre *El Camino Real de Tierra Adentro:*
Un Sendero Real entre la Ciudad de México y Santa Fé
y los estándares y puntos de referencia de los temas
para Nuevo México para estudiantes de quinto a octavo grado**

Correlación entre *El Camino Real de Tierra Adentro: Un Sendero Real entre la Ciudad de México y Santa Fé* y los estándares y puntos de referencia de los temas para Nuevo México para estudiantes de quinto a octavo grado

CIENCIAS SOCIALES

Tema: Historia

Contenido estándar I: Los estudiantes pueden identificar personas y eventos importantes para analizar patrones significativos, relaciones, temas, ideas, creencias, y momentos decisivos para Nuevo México, Estados Unidos y para la historia mundial, y así comprender la complejidad de las experiencias humanas.

Puntos de referencia

- I-A Nuevo México: Explorar y explicar qué influencia han tenido las personas y los sucesos en el desarrollo de Nuevo México hasta el presente.
- I-B Estados Unidos: Analizar e interpretar las principales fechas, sucesos, y personajes que forman parte de los períodos que comprenden desde la exploración y la colonización hasta Guerra Civil y la Reconstrucción de la historia de los Estados Unidos.
- I-C Mundial: Los estudiantes identificarán y describirán hechos históricos similares en los Estados Unidos y los países vecinos.
- I-D Habilidades: Investigar hechos históricos y de personajes desde distintas perspectivas.

(Los materiales de El Camino Real de Tierra Adentro se relacionan principalmente con los puntos de referencia I-A y I-D, pero también se relacionan con el I-B y I-C a través de la relación de Nuevo México con la historia de los Estados Unidos y el mundo.)

Tema: Geografía

Contenido estándar II: Los estudiantes comprenden la influencia de los procesos físicos, naturales, y culturales en la elección de los lugares que habitan las personas, en su manera de vivir, en la forma de interacción de unas sociedades con otras y en sus ambientes.

Puntos de referencia

- II-A Analizar y evaluar las características y propósitos de las herramientas geográficas, el conocimiento, las habilidades y las perspectivas y su utilización para explicar el pasado, presente y futuro en términos de patrones, eventos y aspectos.
- II-B Explicar las características físicas y humanas de los lugares y utilizar estos conocimientos para definir las regiones, sus relaciones con otras regiones y sus patrones de cambio.
- II-C Entender de qué manera el comportamiento humano tiene un impacto en los ambientes hechos por el hombre y en los naturales, cómo reconoce los resultados del pasado y el presente y predice los posibles cambios.
- II-D Explicar cómo los procesos físicos le dan forma a la superficie de la Tierra y a sus biosistemas.
- II-E Entender de qué manera interactúan los procesos económicos, políticos, culturales y sociales para darle forma a los patrones de las poblaciones humanas, su interdependencia, formas de cooperación y conflictos.

- II-F Entender los efectos de la interacción entre los humanos y los sistemas naturales en términos de cambios de significado, uso, distribución e importancia relativa de los recursos.

(Los materiales de El Camino Real de Tierra Adentro se relacionan con los puntos de referencia II-A, II-B, II-C, II-D, II-E, II-F)

Tema: Civismo y Gobierno

Contenido estándar III: Los estudiantes comprenden los ideales, derechos y responsabilidades de la ciudadanía, así como el contenido y la historia de los documentos sobre la fundación de los Estados Unidos, en particular de las constituciones de los Estado Unidos y Nuevo México y el funcionamiento de los gobiernos a escala local estatal, tribal y nacional.

(El material de El Camino Real de Tierra Adentro no se relaciona directamente con los estándares de este tema.)

Tema: Economía

Contenido estándar IV: Los estudiantes entienden los principios de la economía básica y utilizan habilidades básicas de razonamiento para analizar el impacto de los sistemas económicos (incluyendo la economía de mercado) en las personas, familias, negocios, comunidades y gobiernos.

Puntos de referencia

- IV-A Explicar y describir de qué manera están influenciadas las decisiones de las personas, los hogares, los negocios, los gobiernos, y las sociedades por incentivos (ya sea económicos o intrínsecos) y la disponibilidad y uso de los recursos, y que sus elecciones involucran costos y una variación en la forma de distribuirlos.
- IV-B Explicar y describir el impacto de los sistemas económicos en las decisiones de las personas, hogares, negocios, gobiernos y sociedades sobre los recursos, la producción y distribución de bienes y servicios.
- IV-C Describir los patrones del comercio e intercambio en las sociedades y civilizaciones antiguas y explorar en qué medida continúan hasta nuestros días.

(Los materiales de El Camino Real de Tierra Adentro se relacionan con los Puntos de referencia IV-A, IV-B, IV-C)

LITERATURA

Tema: Comprensión oral y escrita

Contenido estándar I: Los estudiantes utilizan estrategias para comprender información que se presenta de manera oral, escrita y visual.

Puntos de referencia

- I-A Escuchar, leer, interpretar información y reaccionar ante ella.
- I-B Reunir y utilizar información para la investigación y otros propósitos.
- I-C Utilizar habilidades críticas del pensamiento para analizar información.
- I-D Demostrar capacidad en cuanto a las habilidades y estrategias del proceso de lectura.

Tema: Escribir y hablar como medio de expresión

Contenido estándar II: Los estudiantes se comunicarán de manera efectiva a través del habla y la escritura.

Puntos de referencia

- II-A Utilizar el habla como herramienta para la comunicación interpersonal.
- II-B Utilizar convenciones de lenguaje y gramaticales para comunicarse.
- II-C Demostrar capacidad en las habilidades y estrategias para el proceso de escritura.

Tema: Literatura y medios de comunicación

Contenido estándar III: Los estudiantes utilizan la literatura y los medios de comunicación para desarrollar comprender a las personas, las sociedades y para la comprenderse a sí mismos.

(Los materiales de El Camino Real de Tierra Adentro no se relacionan directamente con el estándar en este tema.)

MATEMÁTICAS

Tema: Números y operaciones

Contenido estándar I: Los estudiantes comprenden conceptos numéricos y operaciones matemáticas.

Puntos de referencia

- I-A Entender números, formas de representar números, relaciones entre números y sistemas numéricos.
- I-B Entender el significado de las operaciones y la relación que existe entre unas y otras.
- I-C Hacer operaciones de manera fluida y hacer cálculos razonables.

(Los materiales de El Camino Real de Tierra Adentro se relacionan con los puntos de referencia I-B, I-C.)

Tema: Álgebra

Contenido estándar II: Los estudiantes comprenderán conceptos algebraicos y sus aplicaciones.

(Los materiales de El Camino Real de Tierra Adentro no se relacionan directamente con el estándar en este tema.)

Tema: Geometría

Contenido estándar III: Los estudiantes entienden los conceptos geométricos y sus aplicaciones.

(Los materiales de El Camino Real de Tierra Adentro no se relacionan directamente con el estándar en este tema.)

Tema: Mediciones

Contenido estándar IV: Los estudiantes entienden los sistemas métricos y sus aplicaciones.

Puntos de referencia

- IV-A Entender los atributos de las medidas de los objetos y las unidades, sistemas y procesos de medición.

IV-B Utilizar técnicas, herramientas, y fórmulas adecuadas para determinar medidas.

(Los materiales de El Camino Real de Tierra Adentro se relacionan con los puntos de referencia IV-A, IV-B)

Tema: Análisis de datos y probabilidad

Contenido estándar V: Los estudiantes entienden cómo formular preguntas, analizar datos y determinar probabilidades.

(Los materiales de El Camino Real de Tierra Adentro no se vinculan directamente con el estándar en este tema.)