

# Arrieros en el septentrión del Camino Real de Tierra Adentro

Fecha de recepción: 27 de mayo de 2021

Fecha de aceptación: 13 de julio de 2021

El objetivo de la presente investigación es ilustrar que, en el norte de la Nueva España, a pesar de que se establecieron fortificaciones aisladas, o sistemas defensivos, prevaleció un ambiente de inseguridad, esto debido a que proliferaron los grupos o naciones de indígenas que hacían resistencia a la ocupación de su territorio, sumado a la presencia de asaltantes. Se pretende describir cómo el centro y el norte se vinculan a través del Camino Real; se abordará el tema de los pasajeros o caminantes, comúnmente llamados “arrieros”, también se relata el asunto de los sistemas defensivos, los cuales se basaban en el establecimiento de presidios y sus respectivos cordones de escoltas de pasajeros.

*Palabras clave:* arrieros, Camino Real de Tierra Adentro, escoltas, descamino, presidios.

The objective of this research is to illustrate that, in the north of New Spain, despite the fact that isolated fortifications or defensive systems were established, an environment of insecurity prevailed, this due to the proliferation of indigenous groups or nations that made resistance to the occupation of their territory, added to the presence of assailants. It is intended to describe how the center and the north are linked through the Camino Real; It will address the issue of passengers or walkers, commonly called “muleteers”, it is also desired to relate the issue of defensive systems, which were based on the establishment of presidios and their respective cordons of passenger escorts.

*Keywords:* Muleteers, Camino Real de Tierra Adentro, Escorts, way, Presidios.

## Antecedentes

El sistema de comercio en el norte del país mantuvo características propias desde sus inicios. El abastecimiento de esta región provenía del centro y occidente de la Nueva España, de la zona del Bajío. Por un lado, al irse posicionando las minas, la geografía hizo difícil mantenerlas en comunicación, pues no había caminos en buen estado y el terreno era montañoso, con barrancas y desiertos, además de que tenían lugar ataques continuos de indios hostiles y escaseaba el agua. Por el otro, con la crisis minera del siglo XVII, las economías regionales y locales se aislaron unas de otras y la hacienda devino en una unidad socioeconómica autosuficiente y autónoma.<sup>1</sup>

De esta manera se fue concentrando la economía en un mercado local, pues las grandes distancias no permitían un mercado más amplio que fuera consistente; así, en las minas se fueron instalando estancias agrícolas y de ganado para el sustento de los em-

\* Universidad Autónoma de Zacatecas.

<sup>1</sup> José Cuello, *El norte, el noreste y Saltillo en la historia colonial de México*, Saltillo, Archivo Municipal de Saltillo-Ayuntamiento de Saltillo, 1990, p. 57.

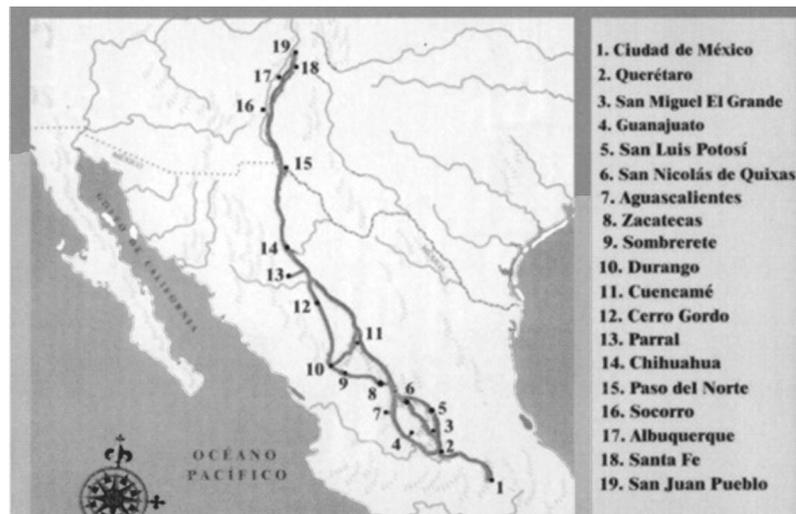


Figura 1. Camino Real de Tierra Adentro. Fuente: M. Carrera, L. Soto y R. Carrillo, *Camino Real de Tierra Adentro*, México, INAH, 2009.

presarios y trabajadores.<sup>2</sup> Las mercancías que no se producían localmente se tenían que adquirir con los arrieros que llegaban de otras regiones de Nueva Galicia y Nueva España, principalmente de la Ciudad de México. Recordemos que los comerciantes mantenían un monopolio en la capital virreinal; eran los llamados “almaceneros”, que acaparaban las mercancías y luego las revendían a los comerciantes de provincia y al final distribuían lo que quedaba a las ferias norteñas.<sup>3</sup>

La minería de la Nueva Vizcaya fue muy próspera en sus diferentes etapas. El territorio de este reino llegó a abarcar casi por completo la parte norte de la Nueva España, pero se fue concentrando en la parte central, justo por donde se fue trazando el Camino Real de Tierra Adentro, incorporando además a Sinaloa y parte de Coahuila y, por poco tiempo, a Nuevo México. Al final se limitó al territorio de las actuales jurisdicciones de Durango y Chihuahua. Por su parte, el Cami-

no Real se fue configurando, desde finales del siglo xvi, desde la Ciudad de México rumbo al norte, justo por tierra adentro, hasta Santa Fe, en Nuevo México (figura 1).

Existía gran dependencia entre el minero y el comerciante en esta región. Así, donde hubo producción de metales preciosos se dio la correspondiente actividad comercial; la tendencia fue llevar a los centros productores de metales los bienes de consumo inmediato y de manufacturas, aun cuando estos últimos estuvieran en lugares lejanos dentro del virreinato o, incluso, en el extranjero.<sup>4</sup>

Fueron focos de comercio los centros mineros del norte novohispano, tales como Zacatecas, Durango, Parral, Chihuahua, Álamos y Rosario, entre otros, llamados también poblaciones minero-comerciales. Aunque también existieron centros de población que no tenían minas, pero presentaban cierta importancia comercial, tales como Saltillo y su feria, producto del mismo auge de los centros

<sup>2</sup> María Elena Galaviz de Capdevielle, *Rebeliones indígenas en el norte del reino de la Nueva España*, xvi-xvii, México, Editorial Campesina, 1967, p. 9.

<sup>3</sup> David. A. Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*, México, FCE, 1995, p. 161.

<sup>4</sup> Salvador Álvarez, “La hacienda-presidio en el Camino Real de Tierra Adentro en el siglo xvii”, *Transición*, núm. 22, Durango, agosto de 1999, p. 100.

---

mineros.<sup>5</sup> Evidentemente se observó un incremento de caminantes en los diferentes tramos del Camino Real,<sup>6</sup> pero la región norte, podremos decir, nunca estuvo del todo pacificada, así que se observaban también bandas de indígenas que protegían su territorio y que se resistían a ser conquistados, asolando los caminos, asaltando y asesinando a los pasajeros; pensemos que también los pobladores no indígenas se enfrentaban por diferencias de todo tipo, con lo cual se incrementaban eventos llamados de “descamino”; ¿qué quiere decir esto?, que se desvirtuaba la esencia de la función de los caminos y rutas, la cual era comunicar y brindar estabilidad, tanto comercial como de ocupación o colonización del norte; por el contrario, había rencillas, robos, asesinatos, pleitos por límites territoriales (lo que se ha llamado desterritorialidad), entre otras situaciones que en su conjunto fueron presentando un ambiente de inseguridad. Por ello, la importancia de brindar cierta sensación de seguridad, a través de la protección de pasajeros, mediante el establecimiento de sistemas defensivos tales como los presidios. En este contexto, destacaba la incansable labor de los arrieros, únicos y muy peculiares, sabios y relajados, pero valientes.

### **Camino Real de Tierra Adentro en el norte**

Es importante establecer cómo se fue integrando el norte, es decir, cómo se fueron delimitando sus fronteras en el tiempo. También es importante reconocer, de manera breve, cómo ha sido concebida esta región y a qué lugares y territorios se referían cuando se hablaba del norte, en diferentes momentos de la época colonial virreinal.

<sup>5</sup> *Idem.*

<sup>6</sup> Para ahorrar espacio, para no ser tan repetitivos y para ser prácticos, al Camino Real de Tierra Adentro se le denominará solo como “Camino Real”, sabiendo de antemano que se trata de esa ruta histórica, incluso se le podrá llamar “Tierra Adentro”.

La historia del norte de la Nueva España se fue gestando de una manera muy particular. Desde sus inicios fue muy difícil delimitar su alcance, es decir, su frontera, tanto geográfica como social o política. Después de la conquista de Tenochtitlan en 1521, continuaron las exploraciones españolas rumbo al norte en busca de expandir su dominio, a través de minas, fundando pueblos y evangelizando indígenas. Pero no fue una tarea fácil; fue más complicado que la propia conquista de México; varios factores intervinieron en el avance del Imperio español: los indios eran más hostiles en el norte, los climas eran más extremos, calurosos; hubo también escasez de agua, limitaba mucho la presencia de montañas, desiertos y bolsones; en ciertas áreas había una profunda escasez de vegetación y fauna; por ello es que la incursión en el norte fue muy peculiar, aunque dicha irrupción y la implantación del sistema productivo europeo trajo consigo un agudo cambio de paisaje; si éste era arduo y desértico, con la avanzada española lo fue más.

En el siglo XVI, a la región que se ubicaba después del valle de México se le conocía como “La Gran Chichimeca” o el norte de la Nueva España, incluso, el septentrión novohispano; aquí se encontraba una gran variedad de indígenas nómadas a los que se les identificaba como chichimecas. A partir de este lugar comenzaba la frontera norte. Más adelante, al descubrirse Zacatecas y al delimitarse dentro del reino de la Nueva Galicia, dicha frontera se desplazó a este lugar. Después, esta nueva línea fronteriza estaba en el desierto y pasando éste se tenía noticias de una región habitada por pueblos sedentarios; a esta zona se le conocía como el Lejano o Gran Norte<sup>7</sup> (figura 2).

<sup>7</sup> Alfredo Jiménez, *El gran norte de México. Una frontera imperial en la Nueva España (1540-1820)*, Madrid, Tébar, 2006, p. 80.

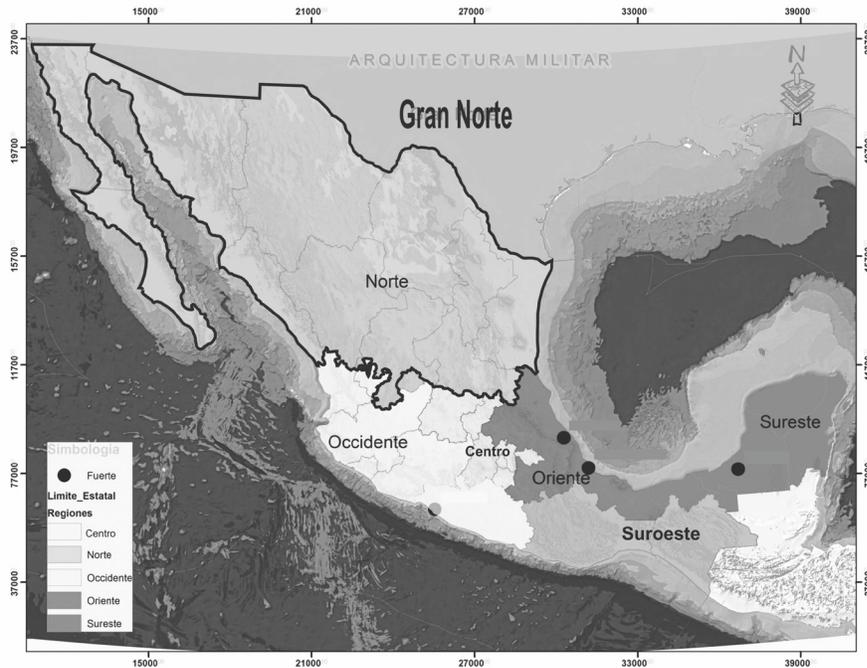


Figura 2. Lejano o Gran Norte. Elaboración de Roberto Carrillo Acosta, a partir de Alfredo Jiménez, *op. cit.*, 2006.

Fueron varios los motivos por los cuales los españoles emprendieron empresas exploratorias hacia dichas áreas del norte, tras la llegada al nuevo continente. Una de ellas se basaba en el imaginario español sobre la idea de la existencia de unas ciudades míticas, llamadas Cíbola y Quivira, en las cuales se pensaba había grandes cantidades de oro; por ello, muy pronto se emprendieron exploraciones a dichos lugares.<sup>8</sup>

Como era de esperarse, las primeras exploraciones se hicieron por las costas, con la finalidad de hacer anotaciones; con ello se obtuvo conocimiento de la geografía y dimensiones de la región que recién habían descubierto. También, por motivos comerciales se buscaba una ruta que los condujera al oriente, es decir, a las islas Filipinas. Se aprecia, pues, que todas estas exploraciones eran de tierra afuera, por las costas, y no al interior del continen-

te.<sup>9</sup> Posteriormente, el esfuerzo se hizo por “tierra adentro”, es decir, por el interior y rumbo al norte.

Los caminos llevaron a los exploradores hacia el norte de México en busca de su ocupación, ya sea para establecer minas, haciendas, misiones o presidios. Los pasos de dichos exploradores fueron creando caminos, senderos, brechas y hasta verdaderas rutas; todos ellos conformaron una red vial que muy pronto recibiría el nombre de Camino Real de Tierra Adentro,<sup>10</sup> el cual se trazó desde la ciudad de México hasta Zacatecas, y luego continuaba hasta Nuevo México. En la Nueva España

<sup>9</sup> *Idem.*

<sup>10</sup> Camino Real se refiere al camino del rey; el termino se aplicaba a todas las vías de comunicación principales del reino tanto de España como de las provincias del Nuevo Mundo, y Tierra Adentro se refiere a ese camino que después de la Ciudad de México se enfilaba hacia el norte de la Nueva España, hasta Nuevo México; esta ruta contenía a su vez el Camino de la Plata, tramo de la misma ruta que llegaba desde México hasta Zacatecas. Tierra Adentro también se refería al recorrido por la frontera.

<sup>8</sup> Peter. J. Bakewell, *Minería y sociedad en el México colonial. Zacatecas (1546-1700)*, México, FCE, 1997, p. 17.

existieron diversas y variadas vías de comunicación llamadas *caminos*, término empleado para denominar todo aquel trazo comunicante entre centros de población, haciendas, minas o misiones religiosas, entre otros. Los había principales y secundarios, e incluso transversales. Éstos alcanzaban todo el territorio del virreinato, desde el siglo *xvi* hasta principios del *xix*; después de ello, tras la guerra de Independencia mexicana y la guerra contra Estados Unidos, cambiarían radicalmente las jurisdicciones del territorio mexicano: la mitad norte del mismo pasó a pertenecer a Estados Unidos.

Alguno de estos caminos, incluso, fueron denominados *caminos reales* por su gran trascendencia en los procesos de ocupación, en el desarrollo comercial, o por el simple hecho de permitir el desplazamiento de los viajeros a lo largo de grandes distancias. Entre los más importantes se encuentran los que conducían de la Ciudad de México hacia los puertos de Veracruz y Acapulco, ya que desde allí se establecía la conexión con Europa y Asia, respectivamente. También desde la Ciudad de México, en el siglo *xvi*, se trazó el Camino de la Plata, que llegaba hasta Zacatecas, ruta por la cual se encaminaban las remesas de plata de las diversas minas del Imperio.<sup>11</sup>

Desde Zacatecas se configuró uno más, rumbo al noreste, por San Antonio, Texas, en el actual Estados Unidos: un camino comercial que pasaba por Saltillo, donde se establecería una feria comercial para abastecer a todo el septentrión, que entonces aún se encontraba bastante despoblado y alejado del centro administrativo. Éste también fue un camino militar, donde se establecería una serie de presidios, sobre todo durante el siglo *xviii*, el cual fue llamado “Camino Real de los Texas”. Lo

<sup>11</sup> Roberto Carrillo Acosta, “Ocupación de la Nueva Vizcaya. Presidios en el Camino Real de Tierra Adentro, durante los siglos *xvii* y *xviii*”, tesis de doctorado en historia, Universidad Autónoma de Zacatecas, Zacatecas, 2013, pp. 79-80.

mismo sucedería por el lado occidente de México: desde Zacatecas y Durango partía un camino hacia las llamadas Californias, a lo largo del cual se asentaría una serie de misiones jesuitas y algunas franciscanas, que fueron clave en la pacificación y ocupación de esta región, conocido como “Camino Real de las Californias” o “Camino de Anza”, por su precursor, Juan Bautista de Anza.

Finalmente, existía un camino central, muy extenso, que abarcaba todo el territorio del México colonial, desde el centro hasta el norte: el llamado Camino Real de Tierra Adentro. Este comenzaba en la Ciudad de México y se internaba hacia el norte por Zacatecas, Durango y Chihuahua, hasta llegar a Santa Fe, en Nuevo México. En torno a ese camino se fueron estableciendo centros de población, minas, haciendas y misiones; después se construyeron presidios para resguardar a los viajeros y la frontera. Con el tiempo, a esta ruta se le llamó también de *Tierra Adentro* (figura 3).



Figura 3. Camino Real de Tierra Adentro y presidios. Elaboración propia a partir de Roberto Carrillo Acosta, *op. cit.*, 2013.



Figura 4. Presidio del Gallo (Durango). Elaboración de Roberto Carrillo Acosta a partir de Archivo Histórico Municipal de Parral (AHMP), Milicias, 1723, exp. 24, 17 fojas, y Roberto Carrillo Acosta, *op. cit.*

## Presidios

Un presidio era una construcción fortificada, de amplios espacios, que contaba con guarnición militar, es decir, un conjunto de soldados, de manera más o menos permanente. Otros eran los llamados fuertes, que tenían guarnición efímera y pasajera; lo mismo que las construcciones, eran más eventuales. El presidio brindaba protección a los pasajeros en los caminos y cuidaba de las fronteras. En su interior contaban con habitaciones, almacenes, casa de guardia, torreones de vigilancia, capilla, caballerizas, entre otros espacios.<sup>12</sup> Eran pequeñas ciudades enclavadas en el norte, en los desiertos y en la lejanía; muy solitarios. Observemos algunos ejemplos de dichos espacios y de su estructura (figura 4).

Es el caso del presidio llamado San Pedro del Gallo, establecido en 1687, ubicado en el actual estado de Durango, en su exterior se ubicaban las fa-

malias de los soldados, además de la población civil y, en ocasiones, misiones y congregaciones indígenas, así como los cultivos; es decir, debían ser autosuficientes (figura 5).

El septentrión fue lugar propicio para las actividades económicas y políticas de individuos poderosos, para la formación de grandes círculos familiares, moradores de grandes casas señoriales con servidumbre y titulares de grandes propiedades de tierra, como la familia de los Fagoaga,<sup>13</sup> quienes se enriquecieron y apropiaron de grandes latifundios de la región del norte de Zacatecas.<sup>14</sup> Lo mismo sucedió con la familia Sánchez Navarro, propietaria de próspera cadena de haciendas entre Monclova y el Río Grande.<sup>15</sup> También es observable la participación de la familia Ibarra, tras la conquista de la Nueva Galicia y luego la Nueva Vizcaya. Se

<sup>12</sup> Roberto Carrillo Acosta, *op. cit.*, pp. 2-11.

<sup>13</sup> David A. Brading, *op. cit.*, p. 168.

<sup>14</sup> Peter Gerhard, *La frontera norte de la Nueva España*, México, UNAM, 1996, p. 168.

<sup>15</sup> José Cuello, *op. cit.*, p. 70.

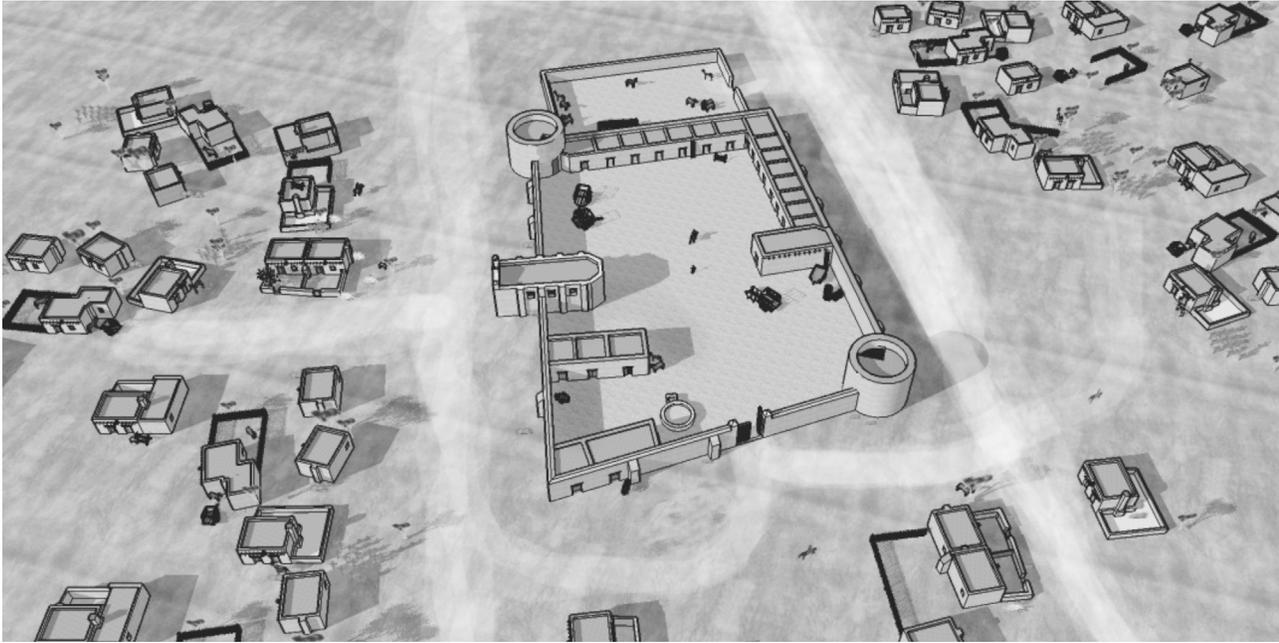


Figura 5. Presidio del Gallo (Durango). Vista aérea. Elaboración de Roberto Carrillo Acosta a partir de AHMP, Milicias, 1723, exp. 24, 17 fojas, y Roberto Carrillo Acosta, *op. cit.*

fueron formando grupos de poder en esta región en el siglo XVII; a mediados de esta misma centuria se posicionaron los Ontiveros en la Nueva Vizcaya. Mediante las escoltas, pues, se fue articulando el comercio y se permitió la circulación de bienes y pasajeros con diversos objetivos, lo cual derivó en la permanencia de las poblaciones norteñas.

### Arrieros

Por los caminos y poblados de la Nueva Vizcaya circulaba gran cantidad de caminantes de todo tipo, con diversos intereses y objetivos, pertenecientes a las condiciones sociales y económicas más variadas, tales como misioneros, soldados, indios, personal administrativo, operarios, comerciantes, hacendados, arrieros, , mineros, entre muchos otros; de todos ellos, los arrieros y/o comerciantes eran los que tenían mayor presencia. Indios, mestizos, mulatos y negros se destacaron por ocuparse de la arriería y del comercio en pequeña escala,

tanto en las principales rutas terrestres del continente como en las de menor escala que existían a nivel local. Los arrieros eran los encargados para transportar todo tipo de mercaderías, entre víveres, animales, muebles, ropa, plata, e incluso, de la conducción del mismo correo y la población.<sup>16</sup>

Eran contratados por los mineros y comerciantes de cada ciudad. Pero un arriero también podía ser, aunque en menor medida, el propio dueño de las mercancías que transportaba. Otra forma de la arriería se llevaba a cabo utilizando negros esclavos, que eran empleados en ese oficio por sus amos; aunque los negros, cuando eran libres, podían ser contratados para tal fin, y hasta podían ser dueños de cuadrillas.<sup>17</sup>

<sup>16</sup> Roberto Carrillo Acosta, "El papel de los mesones en Zacatecas. El mesón de Tacuba durante los siglos XVIII y XIX", tesis de maestría en historia, Universidad Autónoma de Zacatecas, Zacatecas, 2008, p. 32.

<sup>17</sup> Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, 2a ed., Madrid, Lunwerg, 1993, p. 223.

Ciertas personas se ocupaban en este oficio a tiempo parcial, casos como los de los labradores o campesinos, al simultanear sus tareas empleándose como arrieros. Hay que tener en cuenta que la agricultura de temporal tiene sus tiempos de trabajo intensivo, los cuales oscilan entre cuatro y seis meses, permitiendo al campesino buscarse un empleo diferente en los meses restantes. En principio, comerciaban con sus propios productos cosechados, llevándolos a los mercados locales y regionales.

En 1795, con la creación de consulados en la provincia, en específico el de Guadalajara, los comerciantes crearon su reglamento para el tráfico de mercancías; esto se hizo para impedir o reducir las muchas irregularidades practicadas por aquéllos. Normalmente, el arriero recibía las mercancías en un punto y las trasladaba a otro, sin intermediarios. Para evitar pérdidas, los dueños preparaban listas de las mercancías en las que expresaban cantidades y pesos precisos. Estas listas eran llamadas “cartas de envío”. Al llegar a su destino, el arriero debía abrir los paquetes uno por uno en presencia del dueño o de su apoderado, para verificar la integridad de la carga. Cabe resaltar que por la recurrencia al fraude se optó por elaborar dicho reglamento; esto se experimentó en todas las partes del virreinato. No es de extrañar que en el norte esta situación se agravara por la lejanía de las autoridades.

Una vez cubierto este trámite, el dueño debía pagar los fletes; sin embargo, era prácticamente imposible establecer una tarifa fija para la conducción de géneros, “por no ser fácil ni conveniente el formarla, por la variación que en este punto inducen el tiempo y la escasez o abundancia de víveres, de arrieros y otras circunstancias”.<sup>18</sup> Por lo regular

<sup>18</sup> Tomás Martínez Saldaña, Enrique R. Lamadrid y Thomas Hillerkuss Finn, “El comercio en el Camino Real”, en Tomás

se debía acordar un monto a pagar, pero cuando el remitente y arriero no convenían en una tarifa, se procedía al acuerdo de tomar el precio que en el momento se estuviera practicando, dentro de los dos últimos meses.<sup>19</sup> En casos especiales, tratándose de mercancías delicadas o de importancia, los pagos se hacían de acuerdo a los tipos de mercaderías, cantidades y pesos, según lo ilustra el siguiente párrafo:

El flete se pagará de acuerdo al peso de la carga que tenga en el lugar de entrega y no de donde salió. En el caso de conducir material frágil, como el cristal, se aumentaba el pago por peso de carga; ejemplo, si la carga pesa once arrobas se le pagará al arriero catorce arrobas, el de doce diez y seis, el de catorce diez y ocho, más en el caso de que pese menos de seis, el costo será el mismo.<sup>20</sup>

El costo del flete también tenía que ver con el tiempo de conducción; así, se evitaba que el arriero especulara con las mercancías o demorara demasiado; para ello se impusieron medidas de tiempo; por ejemplo, para el viaje a Zacatecas: “a los arrieros de Veracruz, sesenta días, treinta a los de México, veinte para los de Querétaro y San Miguel el Grande, de ahí en más se sacaría proporción a otros lugares, tomando en cuenta la distancia y circunstancias de los caminos”.<sup>21</sup> La pena por el incumplimiento era de un real por cada cajón, barril o paquete conducido, por cada día excedido, a beneficio de los dueños, a menos que fuera justificada la demora.

El arriero debía dar una buena explicación por robos de cargamento o de mulas, indicando dón-

Martínez Saldaña, *El Camino Real de Tierra Adentro*, México, Colegio de Posgraduados / Mundi-Prensa México, 2009, p. 64.

<sup>19</sup> Ramón María Serrera, *op. cit.*, p. 232.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 233.

<sup>21</sup> Ramón María Serrera, *op. cit.*, p. 232.

de había descansado, en qué parajes y qué gente lo acompañaba; por otro lado, debía traer armas y perros, además de que debía hacer constar el haber tratado de evitar el robo; de no cumplirse lo anterior debía cubrir el costo total de lo transportado y extraviado.<sup>22</sup> También debía pagar cuando la carga se dañaba, por estar mojada, rota o maltratada, de acuerdo con las facturas de cada artículo. Igualmente se podía acordar el monto a pagar entre arriero y dueño, o la tasación podía fijarse con la participación de peritos.<sup>23</sup>

Muchos arrieros, viendo la oportunidad, cometían toda clase de fraudes; por ello eran muy comunes las demandas en su contra; como en un caso ocurrido en 1708, cuando Ignacio Fernández de Rivera interpuso demanda contra Gerónimo de Viveros, por fraude en algunas mercancías que le había traído a la ciudad de Zacatecas, procedentes de la Ciudad de México. Los siguientes renglones ilustran muy bien el asunto:

Por el mes de julio del año pasado de mil setecientos y siete, entregué a Gerónimo de Viveros, arriero y mayordomo que era entonces de la recua del general don Pedro de la Puebla, el empleo y mercadería que [...] hice en la ciudad de México y en las cajas almacén de don [Juan] Baptista de Arosqueta, para que me condujese dichas mercaderías a esta ciudad; y habiendo llegado a ella por diciembre [...] reconocí que un [churro] de canela había introducido un pedazo de fierro, a modo de clavo de carreta, de peso de más de libra y media, y que asimismo había partido por mitad seis piezas de [sayasaya] doble para cumplir el número de doce enteras que le entregué.<sup>24</sup>

Por estas razones se impusieron algunas penas; de este modo, por alijar los tercios de cacao, canela u otros frutos, 20 pesos de multa; si el arriero rebatía los barriles, sacaba cacao o canela de los tercios y el vino de las botellas, sustituyéndolo por arena, tierra, piedras u otras materias, o humedecía los tercios para que aumentaran de peso, era considerado ladrón público; al que hacía agujeros en los barriles, dos pesos por barril; al que vendía en el camino barril, tercio, botija u otro efecto, cinco pesos de multa; por adulterar la calidad del aguardiente, 10 pesos. En cualquiera de los casos, el dueño debía pagar el flete y el arriero el valor de las mercancías.<sup>25</sup>

Una explicación de este afán por recurrir al fraude se puede observar en el hecho de que los arrieros eran continuamente asaltados por indios bárbaros y bandas interétnicas durante la etapa colonial, y por salteadores o bandidos en la etapa independiente, por lo cual, también debían viajar en grupo o en forma de caravana.<sup>26</sup> En algunas rutas también se velaba por su seguridad mediante una guardia destinada a proteger el tráfico de viajeros, conocida como la *Santa Hermandad* y, después, por compañías volantes. Pero en ciertos momentos fueron tomadas medidas extremas.

La inseguridad de los caminos en territorio tan extenso dio origen a las históricas “conductas” coloniales [...] Eran grandes caravanas de carros, diligencias con pasajeros, recuas de mulas, rebaños de ovejas y de otros animales, viajeros a pie o a caballo, todos custodiados por fuertes escoltas y a veces por un entero batallón o un regimiento de caballería.<sup>27</sup>

<sup>22</sup> *Idem.*

<sup>23</sup> *Idem.*

<sup>24</sup> AHEZ, Poder Judicial, Criminal, Demanda a un arriero por fraude de mercancías, caja 3, expediente 29, 1708.

<sup>25</sup> Ramón María Serrera, *op. cit.*, p. 234.

<sup>26</sup> Lucas de Palacio, *Mesones y ventas de la Nueva España. Hoteles de México*, México, Prisma, 1927, p. 8.

<sup>27</sup> Aurelio de los Reyes, *Los caminos de la plata*, México, Universidad Iberoamericana, 1991, p. 115.

Es claro que esta situación se presentaba cotidianamente en el norte, sobre todo en las conducciones oficiales de metales preciosos, que iban resguardadas por banderas fijadas en las extremidades de las líneas de barras de plata y talegas de pesos, lo que significaba que estaban bajo la protección de la autoridad real. Ya en la etapa independiente se estableció un sistema llamado “aceleradas”, en el cual se formaban trenes de doce o más carros y diligencias.<sup>28</sup>

Sin embargo, todas estas medidas no dispensaban a los arrieros de vigilar por cuenta propia de su seguridad; algunos cargaban armas, después de haberse adiestrado lo suficiente en el uso de ellas; pero el problema era que los salteadores también sabían usar las suyas y hasta mejor que estos viajeros, además de emplear hábilmente la táctica de emboscadas. A continuación, una muestra de la organización de aquellos bandidos:

Caminaban a distancia, y con ciertos chiflidos indicaban peligro, ayuda, fuga, galope, silencio, alarma, etc.; cuando convenía que se alejara uno de otro, el chiflido era doble; cuando necesitaban obrar juntos, tres chiflidos seguidos [...] Las armas las llevaban ocultas, y una espada con una vieja cubierta de cuero disfrazados, unas veces con grandes bigotes y sin patillas, otras con patillas y sin bigotes; tenían también varios sombreros, chaquetas y calzonera, y todos los días cambiaban de traje y de fisonomía, pintándose las cejas, llenándose de lunares la cara, envolviéndose la cabeza en un pañuelo encarnado o poniéndolo en el pescuezo.<sup>29</sup>

Por cuestiones de descanso, pero también de refugio, la nobleza y los altos dignatarios, tanto civiles

como eclesiásticos, se hospedaban en las amplias casas señoriales de cada ciudad, de sus familiares y de sus amigos, o en los numerosos conventos; por su parte, los pequeños comerciantes, arrieros y carreteros, con sus bestias, en los mesones. En los caminos, comerciantes, arrieros, soldados o grandes señores, nobles y plebeyos tenían forzosamente que parar en las ventas.<sup>30</sup> Pero, personas de gran importancia también encontraban espacio en los mesones; esto fue corroborado por Gaspar de Sosa, mesonero portugués, al decir que ha “[...] tenido casa de posadas en muy gran utilidad de ella, hospedando a caballeros y gente principal, gobernadores, generales y maeses de campo [...]”.<sup>31</sup> Pero en general, era el arriero el principal huésped de estos mesones. Como ya se había anticipado, en el norte de la Nueva España la situación era más complicada, pues las distancias entre poblados, lo desolado, la inseguridad y la geografía hacían difícil el establecimiento de espacios de hospedaje clásicos como fueron los mesones; en su lugar, misiones, haciendas y presidios eran las opciones por considerar; en otros casos era indispensable recurrir a los parajes naturales.

Se conocía a los arrieros, alegres y religiosos, tal y como lo señala Salvador Vidales, al decir que “el arriero no adquiere verdadera importancia si no asiste a una feria, si no juega dinero en la partida; si no baila siquiera sea un jarabe con una preciosa cantadora o no lleva un exvoto a la virgen”.<sup>32</sup> Efectivamente, la religión no era ajena a ellos, sino que participaban activamente en muchas ceremonias públicas y privadas

Se forma un cordón no interrumpido desde un paraje que se llama el Agua del Obispo... se presenta un

<sup>28</sup> Lucas de Palacio, *op. cit.*, p. 29.

<sup>29</sup> Salvador Vidales Ortiz, *La arriería en México. Estudio costumbrista, folclórico e histórico*, 2ª ed., México, Botas, 1941, p. 67.

<sup>30</sup> *Ibidem*, pp. 12 y 13.

<sup>31</sup> AHEZ, Poder Judicial, Criminal, 1637, Mesón del Marquesote, 5 ff.

<sup>32</sup> Salvador Vidales Ortiz, *op. cit.*, p. 101.

---

número prodigioso de burros en cabalgatas —50 000 aproximadamente—; desde leguas antes de llegar a la santa tierra se oye cantar a los viajeros alabanzas a la virgen [...] unos dan saltos y gritos de alegría y otros se hincan a hacer oración [...] antes de llegar a la villa tienen que oír el “Alto ahí!”, que imperativamente les lanzan los esbirros, unos hombres armados de pies a cabeza, que traen espadas y machetes [...].<sup>33</sup>

Es difícil imaginar esta práctica en la Nueva Vizcaya, aunque no imposible de llevar a cabo sobre todo en lugares donde se iba pacificando a los indios, por lo regular en las misiones o en cercanías de los presidios, pues recordemos que en el norte había poca presencia de poblados españoles, al menos en los siglos XVI y XVII.

### Conductores de plata

El arriero podía ser introductor de mercancías para el abastecimiento del norte, para la alimentación de la población, para el equipamiento de las minas, como herramientas y animales de tiro y carga; podía ser a la vez comerciante en las mismas minas, haciendas o presidios, y desde luego que en las poblaciones de españoles e indios.

Una variante más era la de ser transportista de las remesas de plata que iban destinadas a las Cajas Reales, llegando hasta la Ciudad de México y a los puertos. Era fundamental que las mercancías circularan con fluidez y sin mayores problemas. Las conductas o despachos de plata, como se les conocía, salían dos veces al año de la Nueva Vizcaya rumbo a la ciudad de México. De las partes más lejanas se acercaban a las villas o ciudades importantes; desde la villa de San Felipe el Real, hoy Chihuahua, el último día del mes de diciembre debían ser conducidas por el Camino Real. Esto se encon-

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 103.

traba regulado; así, en 1750, se recuerdan dichos lineamientos de la siguiente forma:

Se publique por bando que asiente a continuación de este decreto la salida de dicho despacho el día treinta y uno de dicho mes de diciembre de este año; apercibiéndoles a los mineros y comerciantes que tuvieren platas que fundir, las conduzcan con tiempo a la casa de ensaye, bajo la pena de quinientos pesos si así no lo hicieren y ejecutaren. Y atendiendo así mismo a los motivos que se expresarán en dicho bando: el arriero conductor ha de satisfacer el cinco al millar impuesto en los despachos anteriores [...].<sup>34</sup>

Las conductas de plata salían de Chihuahua: una, el 30 de junio, y otra el último día de diciembre. Pero antes de eso, la plata debía ser traída de otros centros mineros, tales como Cusihuiriáchic y sus alrededores, Batopilas y Parral. Se les hacía la indicación especial de que se respetaran los tiempos y fechas de depósito para que los mineros y comerciantes tuvieran el tiempo suficiente para conducir la plata al Real Ensaye de la villa de San Felipe el Real, y ahí fundirla y marcarla para que, a su vez, se la fueran entregando puntualmente al arriero conductor.<sup>35</sup>

Se ordenaba que el arriero hiciera la conducción de la plata de las minas del norte por el Camino Real; llegando a Parral se estipulaba que tomara un descanso de 15 días, tiempo en el cual se fundiría y marcaría toda la plata. Al mismo tiempo estaría a la espera de los mineros y comerciantes que llevarían plata rezagada. Con este fin se mandaba colocar un bando en las puertas de las casas de cada Ayuntamiento y se hacía público por medio

<sup>34</sup> AHMCH, Colonial, Gobierno, Reales ordenanzas, Decretos del gobernador don Juan Francisco de la Puerta y Barrera, sobre la plata, su costo y su control, San Felipe el Real, 26 de octubre de 1750.

<sup>35</sup> *Idem*.

de pregonero. Las penas por incumplimiento alcanzaban hasta 500 pesos.

Respecto del impuesto a las ganancias del arriero del cinco al millar, éste era cobrado para sustentar la protección de los caminos ante las incursiones de indios rebeldes, ya que para esta fecha se habían suspendido los fondos llamados “de paz y guerra”. Por su parte, los mineros y comerciantes se reservaban el derecho de nombrar al conductor de la plata y de señalar los tiempos.<sup>36</sup> Así lo indica el documento siguiente:

se previene y manda que el arriero conductor de los dos despachos, que anualmente salen de platas de esta villa sea al contento de dichos diputados, mineros y comerciantes de ella [...] a de conducir cada arroba de plata a catorce reales hasta la ciudad de México [...] el arriero dicho es Juan de la Parida a quien [...] se le releva de la paga del cinco al millar [...] a fin de que salga precisamente de esta villa el día treinta y uno de diciembre próximo, asignándosele como se le asignan noventa días, que han de correr y contarse desde que salgan hasta la ciudad de México [...] a excepción de quince días que se detendrá en el real de Parral para recoger las que haya fundidas y espera de rezagos [...] que han de salir el día quince de enero [...] que si no llegaren dichos rezagos a los quince días, dichos, han de salir o encaminar su viaje desde ahí a la ciudad de Durango.<sup>37</sup>

Respecto de la paga del arriero conductor de la plata, éste recibía 14 reales por cada arroba de metal transportado desde San Felipe el Real hasta la Ciudad de México, tanto de lo que se llamaba “principal” como de los rezagos. Así se expresaba en varios convenios como el que se muestra enseguida:

<sup>36</sup> *Idem.*

<sup>37</sup> *Idem.*

Yo Juan Antonio de Cadaval, escribano público de esta villa, certifico y doy fe como hoy día de la fecha hizo salir de ella —a— don Juan de la Parida, arriero conductor del despacho de plata y rezagos que se previenen para el día quince del próximo que viene, de doscientas seis barras de dicha plata, con el peso de veinte y siete mil nueve cientos cincuenta y nueve marcos que vi y reconocí que pesaban dichas barras, y también vi que las cargaron las correspondientes mulas.<sup>38</sup>

Los conductores de plata eran de gran relevancia, sobre todo para la minería; los caminos o ramales del Camino Real fueron indispensables para lograr el objetivo del transporte hasta la Ciudad de México. En los decretos del gobierno queda muy claro cómo se iban enlazando las cargas de los mineros a este camino troncal, en tiempo y forma, además de asegurar su desplazamiento por medio de escoltas. Las minas más norteñas como Santa Eulalia, Cusiñuiriáchic, Santa Bárbara y Batopilas, entre otras, tenían conexión por medio del encuentro de los principales caminos que se observaban en Parral; lo mismo sucedía con las minas en las cercanías de Durango, todas ellas encontraban salida a la Ciudad de México.

### Oficiales reales y aduanas

Otro espacio importante era el de la aduana, tal vez no se cobraba el impuesto por la circulación de mercancías, pero en cambio, se hacía una revisión minuciosa de ellas, por tercios; al final le otorgaban al arriero un “pase” con el que podía continuar su viaje al siguiente poblado o presidio. Y era en el presidio la ubicación de estas aduanas, ya que se disponían en el paso del Camino Real, rumbo a cualquier población. En el presidio se dejaba copia

<sup>38</sup> *Idem.*

---

de la relación pormenorizada de las mercancías introducidas. La Real Hacienda bien pudo haber designado a un oficial real para recolectar los impuestos en las aduanas de los presidios, pues en la Nueva Vizcaya en mucho tiempo sólo se contó con la Caja Real de la ciudad de Durango; pero en tal caso, este espacio se ubicaba como parte del presidio, bajo el nombre de Casas Reales. El documento o relación de las introducciones era de los típicos documentos contables, porque en el encabezado se escribía, por ejemplo, “Real Aduana de El Pasaje” (El Pasaje era un nombre de un presidio en Durango), y en seguida la fecha, como es el caso de la aduana mencionada del 21 de junio de 1752; luego proseguía un texto como el siguiente:

Pasa Cayetano Franco arriero entrante en la carrera de México a Chihuahua con ciento setenta y nueve tercios, para los sujetos que aquí irán expresados. Para don Ignacio Barrueta, vecino de la villa de Chihuahua, ciento y cuatro tercios, número 1 al 104 con la marca del margen; que se componen de fardos, tercios, cajas y cajones, que por no traer derrotero formal no van expresados de lo que se componen... Valle de San Bartolomé, julio 8 de 1752. Pasa el contenido en esta guía a la villa de San Felipe el Real con los tercios que se contienen en ella, las que reconocí y para que conste pongo razón. Pedro de Gamboa [Rúbrica].<sup>39</sup>

Al margen de la descripción de las mercancías de cada pasajero se ponían las marcas que iban a llevar los tercios, las cuales presentaban dos o tres letras mayúsculas enlazadas, según el nombre y apellido del portador de los bienes. La presencia de una aduana en el presidio era natural, pues todo

<sup>39</sup> AHMCH, Hacienda y tesorería, Entrada de géneros, Pasa por la aduana del Pasaje don Cayetano Franco, arriero, por la ruta de México a Chihuahua, según la guía y se razona por don Pedro de Gamboa, villa de San Felipe el Real, 21 de junio de 1752, caja 23, expediente 39.

pasajero, con cualquier asunto, debía pasar por ahí para ser inspeccionado y verificar sus intenciones; por otro lado, se combatía el contrabando; cuando lo había se le decomisaban las mercancías al infractor y era probable que ahí mismo lo dejaran preso o lo mandaran a la jurisdicción respectiva. Cuando había malentendidos eran detenidos los arrieros en la aduana del presidio, tal y como sucedió a José María García, dueño de un atajo de mulas, y a Tomás Calleja, mayordomo de dos atajos, los cuales fueron detenidos en la aduana de San Pedro del Gallo, por el motivo que a continuación se expresa:

El día treinta de abril pasado de este año entramos en esta villa en consorcio de Bartolomé de Aguirre, con carga que conducimos para don Juan Bentura de Umaran, de cuya orden se le entregó cerrada a don José Antonio de Iribarren por no estar prontos los conocimientos para la perfecta entrega, por cuya causa también quedó detenida dicha carga en la real aduana.<sup>40</sup>

La inspección de mercancías era importante, pues era común que algunos indígenas vendieran a los apaches productos que bien pudieran utilizarse como armas contra los soldados. Así lo demuestra el texto de un documento de la época, de 1748, pues:

Aquellas naciones norteñas usan y traen en sus cajas lengüetas de fierro cómodos que a su merced manifestó, y otro remachado a quienes se las ha quitado y que éstos por el trato que tienen en esta villa real de Santa Eulalia, Santa Isabel y demás partidos en donde hay herreros las adquieren para no sólo de ellas, sino que lo más es para hacer sus ferias de ellas con sus fronterizos apaches y demás naciones bárbaras y enemigos, haciéndose con dichos instru-

<sup>40</sup> *Idem*.

mentos incontenibles e inconquistables. Mando que se publique este auto... para —que— ningún maistro ni oficial de herrero pueda fabricar ni hacer ninguna de dichas lengüetas ni entregarle a ningún indio alguna o algunas que tenga fabricadas.<sup>41</sup>

### Escoltas de pasajeros

La función principal de los presidios era la de proteger los caminos, con el objetivo de asegurar la llegada de mercancías a la región del norte, al ser una zona menos poblada que el resto de la Nueva España y presentar un comercio irregular. En esta labor se procuraba que, en primer lugar, los soldados estuvieran provistos del equipo y condiciones necesarias para desempeñar su trabajo, y aunque no siempre se cumplía con todo lo dispuesto al pie de la letra, se estipulaba (figura 6):

Que cada uno de los dichos capitanes, tenientes, oficiales y demás soldados hayan de tener, además de su ropa de vestir, caballos, una mula de carga, una espada... una lanza, una escopeta, dos libras de balas, una de pólvora, bolsa con su mochila y con los aderezos que lo componen, todo de la calidad y bondad que se requiere para el fin de su destino. Siempre deben tener provisión de carne... y así puedan salir a recorrer sus territorios diarios.<sup>42</sup>

Estos recorridos diarios se hacían para evitar que los indios hostiles se acercaran para atacar los

<sup>41</sup> AHMCH, Colonial, Gobierno, Reales ordenanzas, Por mandato del virrey se dispone que ningún maistro ni oficial de herrero fabrique lengüetas de hierro, San Felipe el Real, 25 de febrero de 1748, caja 20, expediente 12.

<sup>42</sup> Archivo Histórico Municipal de Parral (AHMP), Milicias y guerra, Administración de milicias, visita al real presidio de Mapimí por el gobernador José López de Carbajal sobre la forma que han de tener, observar y guardar los soldados y capitanes de los presidios, San José del Parral, 23 de enero de 1724, caja 2, expediente 27.



Figura 6. Soldado de cuera.<sup>43</sup> Fuente: <<https://laamericaespanyola.wordpress.com/2017/06/19/dragones-de-cuera/>>.

poblados y haciendas; podemos decir que eran de carácter preventivo. También había incursiones militares en la frontera para permitir la expansión del Imperio. Un aspecto poco trabajado por la historiografía sobre el norte acerca de los presidios es el de la labor de protección de los caminos o, mejor dicho, la protección de los caminantes, lo cual incluye arrieros, comerciantes, religiosos, autoridades civiles y hasta emisarios del correo.

Para ello se elaboró todo un esquema conocido como “escoltas de pasajeros”, también llamadas “cordones”, ya que eran custodios que se enlazaban de un presidio a otro, formando cordones militares. Se dispuso que los soldados formaran esta especie de compañía dedicada exclusivamente a recibir y acompañar a los pasajeros por los cami-

<sup>43</sup> Un soldado de cuera era aquel que portaba una armadura elaborada 100% de cuero, pero no era una, sino 6 o 7 capas de cuero, pesadísima e impráctica; en la imagen también se puede observar el escudo, llamado “adarga”, elaborado también de cuero.

---

nos a través de los presidios; es decir, al parecer no eran resguardados hasta sus destinos, ya fueran minas, haciendas o poblados, sino sólo hasta el presidio de su jurisdicción; es de suponerse que al término de los presidios, las fuerzas vecinales tomaban la tarea de la protección.

Las escoltas comenzaban al sureste de la Nueva Vizcaya, específicamente desde el presidio de El Pasaje, que era el lugar donde los comerciantes del centro llevaban sus productos y ahí eran recibidos por los comerciantes llamados de provincia. En otros casos, los propios comerciantes de la Ciudad de México los vendían en el norte, o los de provincia los traían desde la Ciudad de México; de cualquier manera, al llegar a esta zona debían ser escoltados. Es así como:

Al primer día de los meses ha de esperar a entrar desde el presidio de *El Pasaje* el cordón de pasajeros y recuas, como ha sido costumbre, y traerá de escolta veinte soldados con su casco y seis indios auxiliares que vengan espionando y descubriendo la tierra y avisando al cabo para el mayor resguardo del referido cordón y lo que en él se incluía. Del río Florido saldrá en la misma forma y custodia con atención a que reencuentren en el paraje que llaman "Los Patos" y allí al cabo que viene de fuera, entregue su cordón al que sale de adentro, y este al otro para que retrocediendo cada uno los que salen y entran consigan salir y entrar en este orden y seguridad para [...] los presidios de *El Gallo* y *Cerro Gordo* continuaran desde ellos hasta el referido puesto de los Patos la escolta que les toca dar con su cabo [...].<sup>44</sup>

<sup>44</sup> AHMP, Milicias y guerra, Administración de milicias, visita al real presidio de Mapimí por el gobernador José López de Carbajal sobre la forma que han de tener, observar y guardar los soldados y capitanes de los presidios, San José del Parral, 23 de enero de 1724, caja 2, expediente 27.

En realidad, el cordón llegaba hasta el presidio de San Francisco de Conchos, y en la parte del Gallo se conectaba con el de Mapimí, rumbo a la feria de Saltillo. Se suponía que el mismo sistema de escolta de pasajeros se hacía de regreso.

### **Descamino en el septentrión**

Como ya se ha mencionado, a pesar de que existían cordones de presidio, es decir, líneas y hasta redes de presidios en secuencia para resguardar a los caminantes, prevalecía un ambiente de inseguridad, y de forma más marcada en el norte, pues eran enormes las distancias entre poblados y extremos sus climas, además de que había más de ochenta naciones distintas de indígenas, las cuales incluso se aliaban para atacar las caravanas de viajeros en los caminos, así como atacar poblados y misiones. Muy pronto, recién comenzada la colonización en la Nueva Vizcaya, tras 22 años de fundarse las ciudades de Durango y Nombre de Dios, se fueron presentando muertes, asaltos y otros eventos violentos. Como el que se observó en 1654 de la siguiente manera:

Que por cuanto ha llegado a su noticia [...] se acabara de enterrar cuatro cuerpos que dicen los mataron los enemigos en el camino real y que llaman de los Sauces y parece informar de si es cierto y hacen la averiguación, hizo parecer a don Francisco, gobernador de este dicho pueblo y con muchos otros indios suspilguanes [...] dijo que este presente día como a las once del había visto venir un mozo en una mula dando voces, pidiendo socorro, y detrás del primero, otro pidiendo socorro y diciendo que los enemigos estaban peleando con los españoles y que [...] salió con toda prisa [...] y llegando hallaron cuatro cuerpos muertos a flechazos y a pedradas y desnudos sin ropa ninguna [...] se volvieron a recoger lo que pareciese de los bienes de los difuntos y juntándolos y

cargando los cuerpos en las mulas que ahí se hallaron, los trujeron a este dicho pueblo y llegando ya tarde con ellos y los cuerpos inchados y corrutos y que el padre [...] misionero de este dicho pueblo les mandó que los enterrasen por ser ya puesto el sol y estar el dicho padre enfermo [...] y a vista de todo el pueblo los enterraron.<sup>45</sup>

Después de eso procedieron a realizar el inventario de sus bienes, de la siguiente manera: un arcabuz de rastrillo; nueve mulas y machos de carga y de silla.<sup>46</sup> Enseguida se tomó testimonio a los testigos y varios coincidieron en conocer a uno de los cuerpos, llamado Julio de Oses, un hacendado, el cual recurrentemente contrataba a los arrieros en dicho camino; ese día contrató un arriero, el cual dio su testimonio, señalando que salieron con 11 mulas cargadas de magistrales para el Real de Parral y que en Guanaceví se habían juntado otros dos, Luis de Castro y Julio de Vargas, además de un indio ladino, que todos juntos llegaron al vado de los matalotes, pasaron a una cieneguilla que está a dos leguas del pueblo de los Sauces, al día siguiente avanzaron y esto fue lo que sucedió:

Salieron de este último paraje [...] y yendo caminando todos juntos como una legua, poco más, se deslomo un macho que iba cargado y que ahí se adelantó su amo Julio de Oses y Luis de Castro y Julio Vargas y un muchacho llamado Francisco, criado del dicho Julio de Oses y les dejaron atrás y que yendo por un arroyo y bajo montuoso camino que llaman de los Sauces oyeron él y otros dos que daban atrás grandes gritos y alaridos a lo cual dejaron las mulas y fueron a ver qué gritos eran y vieron a Julio de Oses y a Luis de Castro así, con las espadas en las manos y que

los tenían los enemigos cercados, tirándoles muchas flechas y piedras, y viéndose este testigo sin arma ninguna [...] volvió la rienda y vino con prisa a pedir socorro a este dicho pueblo y tras él los otros dos compañeros y que llegando lo pidió a voces y que saliendo don Francisco, gobernador de este pueblo con más de treinta y cinco amigos y que con ellos se volvió a donde los habían dejado y aunque fueron con mucha prisa él y los demás amigos, cuando llegaron, vido a su amo, Julio de Oses, muerto y a Luis de Castro y a Julio de Vargas y al muchacho llamado Francisco.<sup>47</sup>

Es increíble como dominaban los indígenas el uso de la flecha y la práctica de la guerra y de cómo quedaban desvalidos los viajeros ante las enormes y desoladas distancias entre poblados. Es también de observar la limitación en los caminantes de armas y su alcance, qué iban a hacer con las espadas ante las abrumantes flechas, si ni siquiera eran tan efectivas las escoltas de soldados, con sus armas de fuego; muchas de las veces, los soldados desertaban, también por lo feroces que eran los ataques de estas naciones de indígenas tan diversas. Años después, en el año de 1671, el alférez Antonio López sufrió un robo en el Valle de San Bartolomé de unos trastes que llevaba en unos aparejos. Comenzó la averiguación y se fueron presentando los testigos, a un indio al que se le encontraron unos aparejos se le preguntó que “[...] quién le había dado aquellos aparejos y costales, les respondió que se los había hallado en una barranca y que sabe este testigo que los aparejos y costales son los mismos que llevaban [...] del dicho Antonio López cuando lo robaron, de donde tiene por cierto fue el dicho indio Juanillo quien lo robó y que esta es la verdad [...]”.<sup>48</sup> Inmediatamente mandaron buscar

<sup>45</sup> AHMP, Milicia y guerra, Sediciones, averiguación de los muertos que los indios enemigos provocaron en el camino real, caja 5, expediente 47, 1654, f. 2 frente.

<sup>46</sup> *Ibidem*, f. 2 vuelta.

<sup>47</sup> *Ibidem*, f. 3, frente.

<sup>48</sup> *Ibidem*, ff. 1-3.

---

al culpable y se resolvió lo siguiente por el alcalde: “[...] mando se despache mandamiento de prisión contra las personas de Juanillo, indio, y de Martín, el del hospital y a su merced no se le embarguen los bienes, busque su casa para reconocer su hurto, para en ella, con los costales y aparejos referidos, para lo cual estar presto de él y en persona [...]”.<sup>49</sup>

En el año de 1711 sucedió que acusaron a un individuo de salteador de caminos, en el mismo Valle de Santa María de las Parras; veamos cómo se desarrolló este acontecimiento; el alcalde comienza a relatar lo sucedido:

Por cuanto ha llegado a mi noticia que Cayetano Vaquera, coyote [...] de este dicho pueblo [...] le cogieron en el potrero de Patos unos criados de la hacienda del Marqués de San Miguel de Aguayo, de las minas de Bonanza con diez y ocho caballos mansos que se llevaba hurtados de este pueblo, de diferentes vecinos, los cuales me trujeron, dicho mozo y dicho Cayetano Vaquera y se les vino a retraer a dicha iglesia [...] de donde saltó [...] y ha corrido en este pueblo por los común y popular quedado en la jurisdicción de Nieves, Sombrerete, Fresnillo y Zacatecas y capitaneando una escuadrilla de cuatro ladrones.<sup>50</sup>

El susodicho Vaquera robaba los caballos, con los cuales se dedicaba a cometer diversas fechorías y maldades en los caminos, por lo cual, el alcalde mandó formar una comisión para salir en su busca resultando que

[...] hoy dicho día [...] don Antonio de Espronceda, juez de comisión [...] me trajo preso a Cayetano Vaquera, diciendo lo cogió en el callejón de la Castañuela, diez

<sup>49</sup> *Ibidem*, foja 3 vuelta.

<sup>50</sup> AHMP, Justicia, Bandidajes, Demanda contra Cayetano Vaquera, coyote, por salteador, 1711, caja 1, expediente 14, f. 2 vuelta.

leguas distantes de este pueblo [...] y habiéndole preguntado adónde dejó a su compañero, dijo que se había ido a Saltillo, y dicho Cayetano Vaquera [...] dice venía en un caballo tordillo, del hierro de la hacienda del Marques de San Miguel de Aguayo.<sup>51</sup>

Esto es solo una muestra pequeña de lo que sucedía en los caminos: robos a las remesas de plata, asesinatos, robos de caballos, de prendas, de bienes, amancebamiento, faltas de respeto, abuso de autoridad, pleitos territoriales, fraude en las mercancías por parte de los arrieros, etc. Con este ambiente muy pronto tuvo que regularse y disponerse el enfrentar dicha inseguridad en los caminos; por ello, desde 1722 hasta 1774 se observaron diversas disposiciones en este tenor, lo cual fue acompañado también de la solicitud de visitadores en los caminos, pero sobre todo en los presidios; todo en su conjunto logró que en 1774 se formara un decreto de reforma de presidios; poco antes, en 1751, ya se había dispuesto la desaparición de algunos de ellos, de ser trasladados a otros puntos; esto no quería decir que la región ya estuviera totalmente pacificada, sino que se requerían con mayor urgencia en otros puntos más norteños.

Así, en 1722 se dispuso que parte del cobro de la alcabala (cobro a la circulación de mercancías) fuera destinado al resguardo de los caminos; le dispusieron lo siguiente a Martín de Alday, capitán vitalicio del Presidio de Nuestra Señora de la Limpia Concepción de El Pasaje, como se observa a continuación:

Por cuanto habiéndome ordenado el excelentísimo señor Marqués de Valero, virrey, Gobernador y capitán general de la Nueva España, por despacho de veinte y ocho de agosto del año próximo pasado de setecientos y veinte y uno, saliera personalmente al cargo de los indios enemigos que

<sup>51</sup> *Ibidem*, f. 3 frente.

ejecutaron los robos y muertes, que era público en la villa de Monclova, provincia de Coahuila [...] sin embargo de hallarme en la villa de Santiago del Saltillo, distante del Parral ciento y ochenta leguas, procuró mi celo despachar las órdenes convenientes a todos los presidios para que con la brevedad posible aprestaren el número competente de soldados para la campaña, procurando al mismo tiempo quedar-se guarnecidos sin que se llegase a experimentar falta de soldados, así para recibir las invasiones de los enemigos como también para el seguro convoy de los cordones que mensualmente entran y salen en este reino [...] llegué, hice junta general de todos los vecinos para que respecto de hallarse libertados de contribuir con el derecho de la real alcabala, saliesen a la campaña a algunas de las jurisdicciones inmediatas, lo que no pude conseguir valiéndome de los indios de la tarahumara, de donde mandé traer doscientos de arco y flecha y cien de los pueblos más cercanos de otras naciones que hacían el número de trescientos, que junto con cien soldados que llevaba de los presidios entran por los puertos que me dictaba la experiencia a las sierras de los enemigos y siendo precisa la prolongación de harina y carne para poder racionar diariamente los dichos indios auxiliares por tiempo de tres meses.<sup>52</sup>

Al final, hace referencia Alday de que se logró una contribución para los gastos de paz y guerra, por la cantidad de 2 000 pesos, lo cual no alcanzaba; por ello tuvo que conseguir créditos para adquirir la dicha harina y carne, así como de mulas de carga.

<sup>52</sup> AHMP, Milicia y guerra, Administración de milicia, Consulta hecha por Martín de Alday sobre las contribuciones de los vecinos para gastos de paz y guerra, así como el cobro de las alcabalas para el resguardo de los caminos, 1722, caja 1, expediente 18, ff. 1 y 2.

## Conclusiones

No siempre fueron exitosas las escoltas o cordones de pasajeros. Las condiciones de abuso de poder del capitán, combinado con la poca preparación y con lo incompleto de sus habilitaciones o provisiones militares, hicieron que el soldado de presidio optara por dos salidas: una, levantar una serie de demandas al capitán por atrasos y falta de pago de los salarios (demandas constantes observadas en los archivos de cada región); segundo, optar por desertar o huir en pleno trabajo de escolta; fue el caso de la escolta que hicieron al religioso Jacinto del Toral, el cual iba conducido del presidio del Gallo al de Cerro Gordo; en el trayecto le sorprendieron los indios enemigos y viendo los soldados la ferocidad con que atacaban al religioso, decidieron emprender la huida; de estos casos también hay una buena variedad de expedientes de archivo. Así, de ambos asuntos hay una gran área de oportunidad para realizar nuevos estudios sobre las escoltas en el norte.

Todos estos casos expuestos en el presente texto, junto con otros que por el breve espacio disponible no se pueden incorporar, nos brindan el panorama de inseguridad que se experimentaba en el norte del Camino Real cotidianamente. Por ello la relevancia de los arrieros o viajeros, los cuales tenían la costumbre de hacer sus guías de viaje, en las cuales, además de describir los caminos, pueblos y climas, también fungían como advertencia para otros caminantes; así, señalaban las rutas o senderos más idóneos por donde viajar en tiempo de secas y en tiempo de húmedo, qué caminos evitar, dónde resguardarse, dónde comer o alojarse; incluso, en dichas guías de viajeros se describía a detalle cada nación de indios, sus costumbres y lo que los españoles llamaban “barbaridades y salvajismo”, pues incluso a muchos de ellos se les relacionó con el canibalismo.

---

El presente escrito nos brinda un panorama de las vicisitudes del arriero y del viajante en los caminos, pero sobre todo en el norte, lo cual fue más complicado aún. Hay pocas investigaciones sobre este espacio y pocas publicaciones sobre los arrieros; el asunto se ha abordado de manera superficial en publicaciones con otras intenciones o temas. Hay más producción historiográfica

sobre los caminos, presidios, haciendas, minas y misiones, e incluso sobre los indígenas, pero no sobre los caminantes o, en particular, sobre los arrieros. Sin duda que este estudio abre la posibilidad de nuevas investigaciones para dar cuenta de la ocupación del territorio, de manera más profunda, y de la gran labor y aporte en ello del incansable arriero.