

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 misiones franciscanas 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 recuperado 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 noreste, 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 unguento de basilicon	2 pintas de agua de rosas
6 estuches de lancetas (2 lancetas en cada estuche)	3 libras de unguento 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 unguento verde	1 libra 2 onzas of melaza	5 onzas de <i>polvos reales</i>
32 libras de unguento cicatrizante	4 libras de bálsamo	3 onzas de almáciga
22 libras de unguento 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 barrotos 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 a caravana era escoltaba 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 almádena 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

Una 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 encontrarán 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 pabulo 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	pedras 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.