

CAMINOS Y TRANSPORTE ENTRE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LAS PROVINCIAS MISIONERAS DE LA COMPAÑÍA DE JESÚS EN EL NOROESTE DE LA NUEVA ESPAÑA

*Routes and transportation between Mexico City and
the missionary provinces of the Society of Jesus in
northwestern New Spain*

*Bernd Hausberger*¹

Recibido: 30 de octubre de 2021

Aceptado: 27 de febrero de 2022

Resumen: Las misiones jesuitas, como instrumento de la expansión imperial española, participaron en la organización espacial de la Nueva España, en la formación de sus regiones y en el establecimiento de vías de comunicación que fortalecían su cohesión interna. Para ella fueron esenciales la apertura de caminos de comunicación y la organización de sistemas de transporte. Las misiones estaban conectadas con la capital del virreinato por medio de rutas terrestres y, en el caso de la península de Baja California, marítimas. El objetivo del ensayo es mostrar la inserción de las provincias misioneras jesuitas en la red de caminos construida en el norte novohispano y destacar algunas características del transporte, su condicionamiento por las condiciones geográficas y climáticas, y el considerable impacto de su costo en los precios de los productos importados en el noroeste.

¹ Centro de Estudios Históricos, El Colegio de México. Correo electrónico: bhausberger@colmex.mx



Palabras clave: Misiones jesuitas, Noroeste novohispano, caminos, transporte

Abstract: Jesuit missions, as an instrument of Spanish imperial expansion, played an important role in the spatial organization of New Spain, in the formation of its regions, and in the establishment of communication routes that strengthened its internal cohesion. Therefore, the opening of communication paths and the organization of transport systems were essential. The missions were connected to the capital of the viceroyalty through land routes and, in the case of the Baja California peninsula, through maritime routes. The objective of the essay is to show the insertion of the Jesuit missionary provinces in the network of roads built in the north of New Spain and highlight some characteristics of transportation, conditioning by geographic and climatic conditions, and the considerable impact of its cost on the prices of imported products in the Northwest.

Key words: Jesuit missions, Northwestern New Spain, routes, transportation

In memoriam Bernardo García Martínez

INTRODUCCIÓN

Las misiones jesuitas, establecidas a partir de 1591 en el noroeste de la Nueva España y disueltas por decreto real en 1767, fueron el instrumento de colonización empleado en un territorio alejado de las grandes civilizaciones mesoamericanas, donde las condiciones naturales eran difíciles y la fuerza de resistencia de las poblaciones autóctonas, semisedentarias o cazadores-recolectoras, considerable. Eran típicas regiones de frontera, pero no por ello eran zonas aisladas. Las misiones de la Compañía de Jesús formaban parte de una empresa global,





con actividades en cuatro continentes e integrada a un extenso sistema organizativo y de información. Además, la expansión misionera progresaba en forma paralela con el avance de la administración real y la llegada de grupos laicos al noroeste, motivada sobre todo por las expectativas despertadas por la minería. El respaldo militar fue prestado por una cadena de presidios establecida a partir de 1601. Las tres iniciativas colonizadoras —la misionera, la minera y la administrativa-militar— estaban estrechamente relacionadas, aunque su respectivo peso variaba de región en región. Su avance y asentamiento fueron sostenidos a través de una red de caminos en los que circulaban los agentes del dominio español (misioneros, funcionarios reales, militares, mineros, comerciantes, arrieros, migrantes de todas las castas), información y bienes y mercancías. Prácticamente toda la comunicación de las provincias misioneras con el exterior se realizó a través de la Ciudad de México, desde la cual la Nueva España se conectaba con las rutas transcontinentales de la globalización temprana.² Ocasionalmente se encontraban recuas de Michoacán en el noroeste, los que probablemente llegaron sin pasar por la Ciudad de México.³ Además, había cierta comunicación con Nuevo México.⁴

² Sobre el término de la “globalización temprana”, véase, Bernd HAUSERBERGER, *Historia mínima de la globalización temprana*, (México: El Colegio de México, 2018), 21-38. Sobre el papel de la Ciudad de México como punto de intersección de los ejes de comunicación novohispanos, véase Marcello CARMAGNANI, “La organización de los espacios americanos”, en eds. Óscar MAZÍN, y José Javier RUIZ IBÁÑEZ, 2012, 263-74.

³ Una amplia documentación de productos michoacanos en la Nueva Vizcaya, en Chantal CRAMAUSSEL, “Relaciones entre la Nueva Vizcaya y la Provincia de Michoacán”, *Relaciones*, vol. 25, no. 100 (2004): 172-203.

⁴ Véase el caso de Bernardo Gruber, un alemán que comerciaba entre Sonora y Nuevo México alrededor de 1668; Archivo General de la Nación (AGN), Inquisición 666, exp. 5, ff. 372r-416r. Otra fuente indica que tratantes de Nuevo México llegaron todos los años a Sonora para comprar mulas; *Padre Agustín de Campos al padre Juan de Urtasun, San Ignacio, 26 de marzo de 1725*, en Luis GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, ed., *Etnología y misión en la Pimería Alta 1715-1740. Informes y relaciones misioneras de Luis Xavier Velarde, Guiseppe María*





A partir de los años treinta del siglo XVIII, el galeón de Manila, en el tornaviaje a Acapulco, echaba anclas en la misión de San José de los Cabos, para tomar agua y alimentos frescos, lo que dio espacio a algún comercio o trueque con los jesuitas.⁵ Aquí me limito, sin embargo, a tratar de las rutas entre la metrópoli virreinal y el noroeste, así como de los caminos y senderos dentro de la zona misionera.⁶

ESTABLECIMIENTO DE LAS MISIONES JESUITAS Y LA MINERÍA

Después de su llegada a la Nueva España en 1572, la Compañía de Jesús tardó casi 20 años para comenzar su obra misional. Esto tuvo lugar en 1591 en Sinaloa, en las faldas de la Sierra Madre occidental que bajan hacia la costa del Pacífico. Su primera base fue la recién establecida Villa de San Felipe y Santiago de Sinaloa, hoy llamada Sinaloa de Leyva, donde fundaron un pequeño colegio. En las décadas siguientes, los ignacianos extendieron sus misiones desde esta base a los actuales estados de Durango, Sonora y Chihuahua. En los últimos años del siglo XVII llegaron hasta el sur de Arizona y la Baja California y, a partir de 1721, iniciaron su labor en la sierra de

Genovese, Daniel Januske, José Agustín de Campos y Cristóbal de Cañas, (México: UNAM, 1977), 260.

⁵ Johann Jakob BAEGERT, *Nachrichten von der Amerikanischen Halbinsel Californien: mit einem zweyfachen Anhang falscher Nachrichten. Geschrieben von einem Priester der Gesellschaft Jesu, welcher lang darinn diese letztere Jahr gelebet hat*, (Mannheim: Churfürstliche Hof- und Academie-Buchdruckere, 1773), 244; Miguel DEL BARCO, *Historia natural y crónica de la Antigua California [Adiciones y correcciones a la Noticia de Miguel Venegas]*, (México: UNAM, 1973), 246-49.

⁶ Sobre los viajes de los jesuitas entre Acapulco y las islas Filipinas, véanse los trabajos de Delphine TEMPÈRE, referidos en la bibliografía; para el traslado de futuros misioneros desde Europa a la Nueva España, Bernd HAUSBERGER, *Jesuiten aus Mitteleuropa im kolonialen Mexiko. Eine Bio-Bibliographie*, (Viena/Munich: Verlag für Geschichte und Politik/Oldenburg, 1995), 34-54.





Nayarit. El territorio jesuítico no correspondía a ninguna de las habitualmente mencionadas regiones históricas de México, sino que abarcaba las partes sur y central de la península de Baja California, así como las franjas montañosas entre el noroeste y el sector central de la vertiente del norte.⁷ La presencia de los jesuitas, sin duda, daba cierta coherencia a este dilatado espacio. Como veremos, sus diferentes zonas, tales como Baja California, el noroeste o el sector central, siempre se conectaron por diferentes rutas con el centro de la Nueva España, aunque al mismo tiempo estaban vinculadas entre sí.

El territorio tenía en común la escasez de agua, que era severa en los desiertos de la costa y del norte de Sonora y de Chihuahua, así como en casi toda la península de California. Por lo general, no se permitía una producción agrícola constante, sino sólo en los valles de los ríos. Los grupos étnicos que habitarían las misiones jesuíticas, por lo tanto, nunca pudieron prescindir de actividades de caza, pesca y recolección, y algunos dependían de ellas del todo. Es importante subrayar que la empresa misionera prosperaba sobre todo donde podía insertarse en tradiciones agrarias prehispánicas. En la porción centro y sur de la California éstas no existían y los ignacianos enfrentaban enormes dificultades.

Los jesuitas se empeñaron en organizar una producción agroganadera que garantizara la alimentación y, de esta suerte, la permanencia de los indios en los pueblos misioneros. Sus esfuerzos tuvieron cierto éxito. Independientemente de los resultados de esta política, las misiones siempre dependían de bienes y mercancías que les eran enviados desde fuera. Se trataba, sobre todo, de textiles para vestir cristianamente a los neófitos, objetos del culto, libros, herramientas de hierro, tabaco y suplementos a las comidas del padre, tales como especias, chocolate, azúcar o vino, el que se necesitaba también en la

⁷ Véase Bernardo GARCÍA MARTÍNEZ, *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico*, (México: El Colegio de México, 2008), 20-23, 171-253.



misa.⁸ Los preceptos de los misioneros prescribieron que estos productos no se compraran a los comerciantes españoles de la zona,⁹ sino que se solicitara lo precisado de la Procuraduría de la Compañía de Jesús en la Ciudad de México mediante el envío anual de una lista, la llamada memoria. Su costo se cubrió por dos vías. Por un lado, cada misión recibía la llamada limosna del rey, de 250 pesos y, más tarde entre 300 y 350 pesos.¹⁰ Por otro lado, fue importante que la producción propia de las misiones no sólo asegurara su manutención, sino que produjera un excedente que pudiesen vender en la región. A partir de ahí, el sistema misional desarrolló una convivencia simbiótica con el sector minero, con la excepción de Baja California. Por un lado, las minas formaban los mercados principales para los productos agrarios y ganaderos de las misiones y, por el otro, dependían del suministro que los jesuitas les hicieran llegar y de la mano de obra que procedía de los pueblos de misión.¹¹

Los asientos mineros del noroeste fueron, por lo general, poblaciones de corta vida. Dentro del territorio de las misiones, los únicos centros mineros que lograron una existencia firme fueron Álamos, en el sur de Sonora (en aquel entonces, en el norte de la alcaldía mayor de Sinaloa), cuyas minas se descubrieron en 1683, y Santa Rosa de Cusihuirachi en la sierra de Chihuahua, descubierto en 1686.¹² En suma, la producción

⁸ Bernd HAUSBERGER, “El flujo de mercancías a las misiones jesuitas en el noroeste de la Nueva España”, *Studia Histórica. Historia Moderna*, vol. 42, no. 2, (2020): 145-65.

⁹ Charles W. POLZER, *Rules and Precepts of the Jesuit Missions of Northwestern New Spain*, (Tucson: University of Arizona Press, 1976), 89, 123.

¹⁰ Bernd HAUSBERGER, *Für Gott und König. Die Mission der Jesuiten im kolonialen Mexiko*, (Viena/Munich: Verlag für Geschichte und Politik/Oldenburg, 2000), 380-85. Ocasionalmente, las misiones obtuvieron también donaciones privadas.

¹¹ Bernd HAUSBERGER, “Comunidad indígena y minería en la época colonial. El Alto Perú y el noroeste de México en comparación”, *Ibero-Amerikanisches Archiv* vol. 23, (1997): 263-312.

¹² Peter GERHARD, *The North Frontier of New Spain*, (Princeton: Princeton University Press, 1982), 190-91, 277-78.



del fluctuante de los reales de minas del noroeste no era muy impresionante, sin embargo, tampoco era despreciable. Según los registros oficiales, que no siempre identificaban la procedencia de los metales, entre 1761 y 1767, cada año salieron de la región alrededor de 4 500 000 pesos de oro y plata, aproximadamente el 4% de la producción total del virreinato.¹³ Los jesuitas ciertamente no limitaron sus negocios a las minas cercanas, sino algunas misiones vendieron sus productos hasta Parral y la Villa de Chihuahua, lugares que experimentaron grandes bonanzas a partir de la cuarta década del siglo XVII y de la primera del XVIII, respectivamente.¹⁴ Había también otros actores en la economía regional, como rancheros; capitanes de presidios, quienes usaban el control sobre el suministro de su tropa para negocios particulares; rescatadores de plata y comerciantes privados, de los que tanto los misioneros como los indios compraban a pesar de las prohibiciones vigentes.

Se puede resumir, entonces, que en el noroeste novohispano había un intercambio entre los productos agropecuarios de las misiones y la plata de las minas. Con sus ingresos, los jesuitas adquirían lo que necesitaban. En el sistema de caminos, al igual que los comerciantes, mineros y otros actores, los misioneros enviaron anualmente plata a la Ciudad de México y de regreso recibían mercancías de todo tipo.

¹³ Según los datos recopilados en Bernd HAUSBERGER, *La Nueva España y sus metales preciosos. La industria minera colonial a través de los 'libros de cargo y data' de la Real Hacienda, 1761-1767*, (Frankfurt/Madrid: Vervuert/Iberoamericana, 1997).

¹⁴ Philipp L. HADLEY, *Minería y sociedad en el centro minero de Santa Eulalia, Chihuahua. 1709-1750*, (México: FCE, 1979); Robert C. WEST, *The Mining Community of Northern New Spain. The Parral Mining District*, (Berkeley/Los Angeles: University of California Press, 1949).





LAS RUTAS TERRESTRES

Durante el tiempo que existieron las misiones jesuitas, hubo dos rutas terrestres entre la Ciudad de México y el noroeste. Ambas fueron establecidas conforme el avance de las conquistas y exploraciones del siglo XVI. Sólo las misiones en la península de California manejaban una línea de comunicación marítima, con una licencia particular de la Corona, la se va a tratar más abajo.

La primera ruta al noroeste iba de la Ciudad de México a Guadalajara, continuaba a Tepic¹⁵ y Culiacán y, finalmente, llegaba al norte de Sinaloa y Sonora. Fue abierta por Nuño de Guzmán y su gente, quienes en 1531 iniciaron la conquista del territorio en el occidente de la Nueva España, la Nueva Galicia y, subiendo en las regiones costeras hacia el noroeste, fundaron en este mismo año Culiacán. En 1583, después de una serie de intentos fallidos, se estableció un nuevo puesto de avanzada, la Villa de Sinaloa, desde la cual los jesuitas, a partir de 1591, poco a poco extendieron su empresa evangelizadora. El tramo más difícil de la ruta iba de Nayarit a Sinaloa. Había que atravesar los ríos que bajaban del flanco occidental de la Sierra Madre, los que durante el verano crecían a grandes avenidas y producían inundaciones.¹⁶ No había ningún puente más allá de Guadalajara.¹⁷ Según Clara Elena Suárez Argüello, en 1800,

¹⁵ Sobre las rutas de México a Guadalajara, véanse Carmen CASTAÑEDA, “Los caminos de México a Guadalajara”, en ed. CRAMAUSSEL, 2006, 263-74; y Thomas CALVO, *Por los caminos de Nueva Galicia. Transportes y transportistas en el siglo XVII*, (Guadalajara/México: Universidad de Guadalajara/Centre Français d’Études Mexicaines et Centraméricaines, 1997), 79-82; sobre la ruta de Guadalajara a Tepic, véase CALVO, *Por los caminos*, 86-87.

¹⁶ Aunque se refiere al arreo de ganado vacuno, del Real de Rosario a Querétaro, en 1783, es muy ilustrativo el testimonio resumido por, Bernardo GARCÍA MARTÍNEZ, “Ríos desbordados y pastizales secos. Un recorrido de contrastes por los caminos ganaderos del siglo XVIII novohispano”, en comps. GARCÍA MARTÍNEZ y DEL ROSARIO PRIETO, 2002, 247-81.

¹⁷ CASTAÑEDA, “Los caminos de México”, 267-68.



las recuas tardaban en promedio 39 días para llegar de la Ciudad de México a Guadalajara y 72 días para llegar al real del Rosario en el sur de Sinaloa.¹⁸ No tengo información de cuántos días de camino hacían hasta el real de los Álamos, que en carreteras de hoy está a más de 1 600 kilómetros de la Ciudad de México. Entre el 14 de diciembre de 1698 y el 5 de febrero de 1699, el alférez real y designado capitán del presidio de la Villa de Sinaloa Jacinto de Fuensaldaña y sus 22 familiares tardaron 34 días para llegar de Guadalajara a su destino. Viajaron con una recua de mulas para sus pertenencias y un forlón,¹⁹ probablemente para su mujer embarazada y su hijita de dos años, el que en muchas partes lo tuvieron que cargar en hombros hombres pagados; “[...] en la mayor parte de dicho camino fue menester llevar personas que con hachas fuesen desmontando para poder pasar [...] agregándose a esto muchas quebradas, atascaderos, pedregales, ríos muy caudalosos, y todo lo más del camino infestado de sabandijas muy ponzoñosas y plagas de mosquitos”.²⁰

La otra ruta que conectaba las provincias misioneras con el centro de la Nueva España fue el Camino Real de Tierra Adentro, que corría desde la Ciudad de México hasta Santa Fe, en la lejana provincia de Nuevo México, fundada por Juan de Oñate en 1598. Enlazaba la capital virreinal con los centros mineros del norte abiertos sucesivamente a partir de mediados del siglo XVI: Zacatecas en 1546, Guanajuato en 1552, Sombrerete alrededor de 1560, Fresnillo en 1563, Parral en 1631 y Santa Eulalia de Chihuahua a principios del siglo XVIII.²¹ La dinámica

¹⁸ Clara Elena SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVII*, (México: Ciesas, 1997), 314, 334.

¹⁹ Según el diccionario de la Real Academia Española, un “coche antiguo de caballos de cuatro asientos, sin estribos, cerrado con puertas, colgada la caja sobre correones y puesta entre dos varas de madera”.

²⁰ *Certificación de Marcos de Tapia Palacios*, 7 de febrero de 1699, citado en Luis NAVARRO GARCÍA, *Sonora y Sinaloa en el siglo XVII*, (Sevilla: CSIC/Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1967), 40-41.

²¹ Max MOORHEAD, *New Mexico's Royal Road. Trade and Travel on the Chihuahua Trail*, (Norman: University of Oklahoma, 1958); Aurelio DE LOS



económica se reflejaba en la fundación de la Nueva Vizcaya en 1562 y la de su capital Durango en 1563. En Durango, Parral y Chihuahua, sucesivamente, se fundaron también colegios jesuitas. Sobre todo al norte de Querétaro, El Camino Real modificó su trayecto a lo largo del tiempo, conforme los auges y decadencias de los centros mineros. El tránsito de la Ciudad de México a Santa Fe, de aproximadamente 2 500 km, duraba alrededor de seis meses hacia mediados del siglo XVII, pero se redujo a cuatro meses un siglo más tarde.²² En 1800, las recuas de la Ciudad de México, en promedio, estaban 55 días en camino hasta Durango, 70 días hasta Parral y 86 días hasta la villa de Chihuahua, más o menos 1 600 km.²³ Sólo para comparar: la navegación transatlántica de Cádiz a Veracruz duraba en promedio de entre 75 y 85 días.²⁴

El camino real de tierra adentro estaba relativamente bien acondicionado. A lo largo de la ruta había ventas donde los transeúntes podían descansar y pasar las noches. En algunas partes estaba incluso empedrado, así que en su tramo principal pudo ser transitado por carros de bueyes.²⁵ Sin embargo, hay que señalar que los transportistas mencionados en las memorias de los jesuitas en el siglo XVIII fueron todos calificados como “dueños de recua” o “arrieros”, y nunca como “dueños de carros”. Como ejemplos se pueden mencionar a Marcos Gaxiola, vecino del real del Rosario, quien alrededor de 1715 trabajaba para los jesuitas de Sinaloa;²⁶ José García, vecino de la Villa

REYES, *Los caminos de la plata*, (México: Universidad Iberoamericana, 1991); Chantal CRAMAUSSEL, “El camino real de tierra adentro. De México a Santa Fe”, en CRAMAUSSEL, 2006, 299-327.

²² CRAMAUSSEL, “El camino real”, 299-310.

²³ SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, 330.

²⁴ Alfredo MORENO, “El viaje en la Carrera de Indias”, en LUCENA GIRALDO y PIMENTEL, 2006, 137.

²⁵ CRAMAUSSEL, “El camino real de tierra adentro”, pp. 301-302.

²⁶ AGN, Inquisición 752, exp. 25, *Certificación, Álamos, 10 de julio de 1714*, f. 247r.





de Sinaloa, quien en 1733 ya hacía 25 años que viajaba con su recua entre Sinaloa y la Ciudad de México;²⁷ y Vicente Morales, vecino de San Juan del Río, que entre 1755 y 1767 prestaba sus servicios no sólo a los jesuitas de Sonora, sino también a los presidios y entre 1761 y 1764 llevaba “el despacho general de plata” de la caja de Durango a la Ciudad de México.²⁸

El tramo más al sur, en particular entre Huehuetoca y la Ciudad de México, pudo ser muy difícil en la época de lluvias.²⁹ Pero más allá de Querétaro, el espacio transcurrido era más bien seco, así que los ríos durante gran parte del año no constituían obstáculos tan grandes como en la costa de Nayarit y Sinaloa. No obstante, la falta de puentes también se hizo sentir tierra adentro, pues, al parecer, el único puente de calicanto al norte de Zacatecas fue construido en Parral, en 1734.³⁰ Por consiguiente, las recuas y los carros se vieron obligados a rodeos y desvíos, para eludir parajes sin agua o para encontrar un vado. Además, existía el peligro de indios de guerra y de asaltantes. Por lo tanto, el viaje se hizo en grupos y convoyes.³¹

Ahora bien, como las misiones y yacimientos mineros dispersos no estaban situados en los tramos principales de las dos rutas, había que tomar diferentes caminos secundarios para entrar en la sierra. En ellos, sólo podían transitar las recuas de mulas. Los desvíos principales se establecieron en pos de las bonanzas mineras. Así que, alrededor de 1570, con los descubrimientos de plata en la provincia de Chametla en el sur

²⁷ Archivo General de Indias (AGI), Guadalajara 181, ff. 115r-118v.

²⁸ AGN, Inquisición 1282, exp. 13, *Declaración de Vicente Morales, México, 20 de junio de 1755*, f. 451r-452v; AGI, Guadalajara 460, *Certificaciones de los oficiales de la real caja de Durango, 1761-1764*.

²⁹ Ramón María SERRERA CONTRERAS, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, (Barcelona/Madrid: Dirección General de Tráfico/Lundberg Editores, 1992), 46.

³⁰ Clara BARGELLINI, “El puente de calicanto de San José del Parral”, en CRAMAUSSEL, 2006, 347-54.

³¹ CRAMAUSSEL, “El camino real”, 300-01.



de Sinaloa, se abrió una ruta desde Durango a la costa.³² A partir de los años noventa, un camino más al norte conectaba los nuevos reales de minas en la sierra de Topia con Durango y con la costa, donde los jesuitas, justamente en 1591, iniciaron su labor.³³ En 1641 se abrió el camino de Parral, una localidad fundada en 1631, hacia Sonora, coincidiendo con la creación de la Alcaldía Mayor de Sonora y el inicio de la minería en la zona.³⁴ Según Chantal Cramaussel, ya en 1651 se abrió también una ruta más al norte, que desde Parral partió a Satevó, Namiquipa y Janos, para llegar desde allí a Sonora.³⁵ En este último derrotero se realizó más adelante la comunicación entre Sonora y la Villa de Chihuahua, fundada en 1718.

Desde estas rutas transversales se tendió una red de senderos que llegaban a cada misión y cada real de minas. En ellos se trasladaron los misioneros de las cabeceras de sus misiones a los pueblos de visita, o los visitantes, cuando durante meses fueron de pueblo en pueblo (véase el mapa 1 y el apéndice). Los viajes eran muy pesados, el clima extremo, los alojamientos sencillos. Cascabeles, alacranes, arañas y otros bichos poblaban los caminos. Las espinas “pasan por los zapatos y botas como por cera suave”, recordaba el padre Baegert de sus viajes en Baja California.³⁶ Un visitador de las misiones de Sinaloa se vio forzado a vadear el río de los Tubares 20 veces y el río de San Andrés, 63 veces.³⁷ Los padres solían trasladarse

³² Miguel VALLEBUENO, “Los caminos que atravesaban la sierra de Durango, siglos XVI-XIX”, en ed. CRAMAUSSEL, 2016, 41-54.

³³ CRAMAUSSEL, “El camino real”, 306; Miguel VALLEBUENO GARCINAVA, “El camino de Topia y los caminos que atravesaban la sierra de Durango”, en ed. CRAMAUSSEL, 2006, 355-64; VALLEBUENO, “Los caminos que atravesaban”, 358-60.

³⁴ CRAMAUSSEL, “El camino real”, 311; Chantal CRAMAUSSEL, “Los caminos de la sierra de Chihuahua antes del ferrocarril”, en ed. CRAMAUSSEL, 2016, 130.

³⁵ CRAMAUSSEL, “El camino real”, 311; CRAMAUSSEL, “Los caminos de la sierra”, 132-33.

³⁶ BAEGERT, *Nachrichten*, 52.

³⁷ Bancroft Library, Berkeley, M-M 1716, *Informe del padre Francisco Domínguez, Navojoa, 8 de febrero de 1744*. Sobre la Sierra Tarahumara, véase,

montados en caballos, si no optaban por usar una mula por ser más calmada.³⁸ El padre Hermann Glandorff prefería caminar como los tarahumaras de su administración, lo que disgustó a algunos de sus correligionarios, pues probablemente les pareció que difuminaba su distinción frente a los neófitos.³⁹ Con la edad, cada movimiento por la región a la que los padres eran obligados para cumplir sus deberes espirituales se convirtió en una tortura. “Las piernas se me hinchan de las pantorrillas para abajo”, escribió el veterano padre Juan Nentuig, “y me empiezan a falsear los pies, en particular andando a caballo”.⁴⁰ El experimentado padre Carlos de Roxas viajó, por lo tanto, siempre y cuando el nivel de agua de los ríos se lo permitía, en un pequeño coche de caballo.⁴¹ También el padre visitador general José de Utrera, en 1754, dejó transportarse en un volante por los pedregosos caminos del noroeste y sufrió un accidente.⁴²

Para hacerles llegar a los misioneros los productos solicitados de la Ciudad de México, los jesuitas originalmente intentaron organizar ellos mismos el transporte. Un documento de 1663 muestra que en aquel entonces fue la recua del colegio de Sinaloa la que realizó el suministro a las misiones de las regiones costeras, inclusive de la sierra de Topia, llevando, además, mercancías para el colegio de Guadalajara que estaba en el

AGN, Historia 20, *Padre visitador Juan de Güenduláin al padre provincial Gaspar Rodero, Cócorit, 22 de diciembre de 1725*, ff. 21v-35r.

³⁸ W. B. Stephens Collection, University of Texas (WBS), núm. 66, *Padre Joseph Watzek al padre José Roldán, Onapa, 11 de julio de 1766*, p. 269.

³⁹ Archivo Histórico de la Provincia Mexicana de la Compañía de Jesús (AHPMCJ), núm. 1622, *Padre Glandorff al padre visitador general José de Echeverría, Tomóchic, 5 de junio de 1731*.

⁴⁰ AHPMCJ, núm. 1633, *Padre Juan Nentuig al padre procurador José Hidalgo, Guázabas 5 de octubre de 1766*.

⁴¹ AGN, Archivo Histórico de Hacienda (AHH), leg. 17, exp. 8, *Padre visitador general Carlos de Roxas al padre provincial Francisco Zevallos, Arispe, 14 de mayo de 1764*.

⁴² WBS, núm. 66, *Padre José Hidalgo al padre visitador general José de Utrera, San Felipe el Real, 28 de octubre de 1754*, pp. 301-302.

camino.⁴³ Más tarde, sin embargo, se recurrió exclusivamente a transportistas privados.⁴⁴ No se sabe cuándo se dio este cambio. En 1686 partió una recua del colegio de Sinaloa a la ciudad de México, y en 1690 la Procuraduría de la orden reclamó el envío de mulas desde Sonora para asegurar el transporte de las memorias.⁴⁵ En 1763, el padre Enrique Kürtzel puso a disposición del arriero contratado por la Compañía veinte bestias, al parecer aún no adiestradas, a condición de que de regreso se les entregaran ya entrenadas junto con las ganancias que había logrado con ellas en el trayecto.⁴⁶ Mas parece que, en aquel entonces, tal participación en las recuas a la capital virreinal ya era excepcional, y el colegio de Sinaloa desde hacía tiempo ni siquiera tenía una recua.⁴⁷

Parece que, originalmente, la mayoría de las mercancías llegaron al noroeste vía Guadalajara.⁴⁸ Pero ya en 1677, el padre Daniel Ángelo Marras de Mátape recibió mercancías enviadas desde la Ciudad de México vía Parral,⁴⁹ y pronto algunas misiones sonorenses fueron suministradas vía Chihuahua. Poco

⁴³ AGN, AHH, leg. 279, exp. 111, *Memoria de lo que montan los fletes de la ropa que lleva la recua del colegio de Sinaloa para los padres, 1663.*

⁴⁴ Véanse, por ejemplo: AHPMCJ, núm. 1723, *Padre Marcos Antonio Kappus al padre procurador Juan de San Martín, Bacanora, 6 de mayo de 1715*; AHPMCJ, núm. 1699, *Padre Cayetano de Lazcaibar al padre procurador Antonio García, Bâcum, 26 de junio de 1723.*

⁴⁵ AGN, Jesuitas I-12, Exp. 17, *Padre José De Lasalde al padre provincial Luis del Canto, Guadalajara, 12 De Septiembre De 1686*, F. 137R; AGN, AHH, Leg. 278, Exp. 3, *Padre José Osorio al padre procurador general Francisco De Lozada, Mátape, 1690*, (escribe haber enviado entre 185 Y 190 mulas).

⁴⁶ AGN, Temporalidades Indiferente 38, *Representación del padre procurador José De Hidalgo, México, 10 De Septiembre De 1763.*

⁴⁷ WBS, Núm. 67, *Visita del padre visitador José De Utrera, Villa De Sinaloa, 13 De Octubre De 1755*, P. 130.

⁴⁸ AGN, Jesuitas i-14, exp. 293, *Memoria del padre Marcos Antonio Kappus, Arivechi 1712*, ff. 1501r-1502r.

⁴⁹ AGI, Escribanía 389b, Autos de demanda puesta por Francisco González Ramírez a Bartolomé de Estrada, *Testimonio de una carta del padre Daniel Ángelo Marras a Domingo de la Puente, Mátape, 14 de septiembre de 1677*, ff. 94R-94v.

a poco se hizo regla que los bienes solicitados desde la Ciudad de México para las misiones de Sinaloa fuesen entregados a un arriero de la ruta de la costa, y los que eran para las misiones de Sonora, Pimería Alta, Tarahumara y Chínipas a uno del Camino Real de Tierra Adentro.⁵⁰ De esta manera, se obedecía a lo establecido por el comercio laico, pues también los mercaderes y mineros asentados en Sonora y Ostimuri a lo largo del siglo XVIII fueron aviados en creciente medida vía Chihuahua.⁵¹ Lo que quedaba por resolver era la distribución final. Durante algún tiempo, en Sonora fue práctica desviarse del camino real en Parral y llevar las memorias a Mátape, a donde, por ejemplo, en 1752 el arriero Cayetano de Ibarra arribó con una carga de 638 arrobas 20 libras, para que de allí se distribuyeran a 24 misiones.⁵²

Las condiciones climáticas ponían obstáculos considerables a los viajes y transportes, sobre todo a los de larga distancia, pero estos eran fluctuantes según la estación del año. El agua y el calor podían impedir el paso y causar la merma de la carga. En 1732, el padre José de Arceo de Baceraca se quejó de que su chocolate se le había echado a perder en la larga ruta de la costa, sugiriendo que como en años anteriores se le hiciera llegar

⁵⁰ Biblioteca Nacional de México (BN), Archivo Franciscano (AF), c. 16/301, *Método que se ha seguido con las cinco provincias de misiones que últimamente estaban a cargo del padre José Hidalgo, procurador general de ellas, 1767*, ff. 1r-2r; AGN, AHH, leg. 300, c. 1, *Derrotero para el arriero de Sinaloa de los parajes donde ha de dejar las cargas que lleva este año de 1751 para los padres misioneros de la Compañía de Jesús*; AGN, Jesuitas I-12, exp. 327, *Padre José Hidalgo al padre provincial Francisco Zevallos, San Andrés. 19 de diciembre de 1764*, ff. 2169r-2170r. También el correo, establecido en los últimos años de la época misional por la Corona, partió una vez al mes de Sonora a la Ciudad de México vía Chihuahua; AHPMCJ, núm. 1646, *Padre Alejandro Rapicani al padre procurador José de Hidalgo, Batuc, 12 de junio de 1766*.

⁵¹ AGN, Provincias Internas 87, *Informe del gobernador Juan de Mendoza, octubre de 1760*, f. 331r; HAUSBERGER, *La Nueva España*, 114-116.

⁵² AGN, AHH, leg. 300, caja 1, *Resumen del que importan los fletes de las cargas de los padres de Sonora, pagados al arriero Cayetano de Ibarra, hasta ponerlas en Mátape, 18 de noviembre de 1752*.



con la ayuda de su agente y un comerciante de Chihuahua, en donde Baceraca mantuvo un lucrativo comercio de granos.⁵³ En 1737, el padre Gaspar Stiger sugirió que las recuas salieran un poco más temprano de la Ciudad de México para que el chocolate no se derritiera en el calor del verano.⁵⁴

En la ruta de Guadalajara a Sinaloa, los transportistas parecen haber preferido la época de seca. Así, en los años sesenta del siglo XVIII los metales preciosos procedentes de Sinaloa y Sonora se registraron en la real caja de Guadalajara, sobre todo en los meses de diciembre y enero, probablemente porque, de esta manera, las recuas que bajaban por la costa evitaron los meses de lluvia.⁵⁵ Igualmente, el viaje del capitán Jacinto de Fuensaldaña, de Guadalajara a la villa de Sinaloa, referido más arriba, se llevó a cabo entre diciembre y enero de 1698-99. En contraste, el ganado mayor que se llevaba desde el sur de Sinaloa y Nueva Galicia al centro de la Nueva España se solía poner en marcha justo en el verano, para llegar al altiplano de México a más tardar en octubre, cuando todavía había pasto suficiente.⁵⁶

Acerca de los viajes en el Camino Real de Tierra Adentro, las informaciones son tan diversas que parecen indicar que, debido a la importancia de la comunicación con el norte, las preferencias estacionales de los transportistas pasaron a un segundo plano. En todo caso, la arriería no se realizó en una sola dirección, sino que las recuas, desde su destino, retornaban con nueva carga a su punto de origen. Sobre todo en la carrera larga, no era posible ir y regresar dentro de la misma estación del año, lo que hay que tener en cuenta en cuanto a los siguientes datos.

⁵³ AGN, AHH, leg. 2016, exp. 2, *Padre Arceo al padre procurador José del Ferrer, Baceraca, 2 de junio de 1732*.

⁵⁴ AGN, AHH, leg. 2016, exp. 2, *Padre rector Gaspar Stiger al padre procurador José Ferrer, San Ignacio, 25 de abril de 1737, f. 173r*.

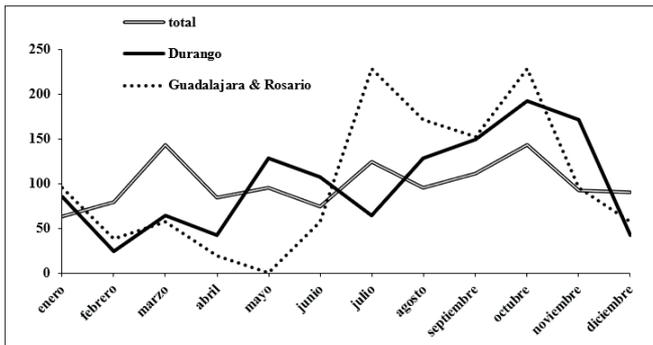
⁵⁵ HAUSBERGER. *La Nueva España*, 115-20.

⁵⁶ GARCÍA MARTÍNEZ, "RÍOS DESBORDADOS", 254-55.



Clara Elena Suárez Argüello ha señalado que, por lo menos en 1800, las 452 recuas que trabajaban para el real estanco de tabaco, “proporcionan un panorama de viajes constantes durante todo el año”.⁵⁷ Sin embargo, si desglosamos sus datos por el destino de los transportes, notamos algunos matices. De las 56 recuas que partieron hacia la intendencia de Durango, 30 de ellas, es decir, el 53.4%, salieron entre agosto y noviembre; y de las 63 que se dirigieron a Guadalajara y Rosario, 41, o el 65.1%, partieron entre julio y octubre (véase la gráfica 1).⁵⁸ Es cierto que también en estas rutas había un tráfico permanente, mas se notan claras vacilaciones de intensidad. Ambas curvas indican que las recuas de tabaco preferían los meses de lluvia en las dos rutas a Guadalajara y Durango, respectivamente. Pero una recua que salía a principios de octubre para Durango llegaba a finales de noviembre, y para el regreso ya le tocaba la sequía, si no es que dejaban descansar las mulas en el norte hasta la nueva temporada, algo sobre lo que no tengo información.

GRÁFICA 1. MESES DE PARTIDA DE LAS RECUAS DEL REAL ESTANCO DE TABACO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, 1800
 (PROMEDIO MENSUAL DE CADA SERIE = 100)



⁵⁷ SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, 76.

⁵⁸ Elaborado con base en los datos proporcionados en SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, 80.



En cuanto a los carros que circulaban entre la Ciudad de México y el norte, dice West, efectuaron sus viajes en los meses de secas, entre octubre y julio, para evitar los ríos crecidos.⁵⁹ Probablemente las recuas de mulas eran más flexibles para enfrentar las aguas, lo que ayuda a comprender su creciente popularidad a lo largo del tiempo. Ahora bien, según Cramaussel, los transportistas al norte solían partir de la Ciudad de México para llegar a Parral y Chihuahua antes de la navidad.⁶⁰

Sobre los viajes del norte al sur, Moorhead, en su estudio sobre el comercio de Nuevo México, describe que durante la primera mitad del siglo XVIII las recuas de Santa Fe solían salir al sur en el mes de mayo, al inicio de las lluvias. Pero a mediados del siglo esta costumbre cambió y los arrieros partieron entre noviembre y diciembre. La causa fueron las ferias en Taos, las que a partir de entonces se organizaban en julio y agosto con concurrencia de un gran número de comerciantes. De esta forma, el itinerario de los arrieros se subordinó a razones de utilidad comercial.⁶¹ Pero el nuevo calendario también parece haber permitido a las recuas llegar al norte durante las lluvias y partir al sur al principio de las secas. La información de la Real Hacienda muestra que, entre 1761 y 1767, la plata de Chihuahua y de Sonora se transportaba a la caja real de Durango en el verano, lo que indica que los arrieros aprovecharon las aguas, justamente las meses en que también ocurrieron las inundaciones más fuertes, para transitar el norte seco, y las evitaban en el tramo final, cuando se acercaban a la Ciudad de México.⁶²

⁵⁹ WEST, *The Mining Community*, 88-91.

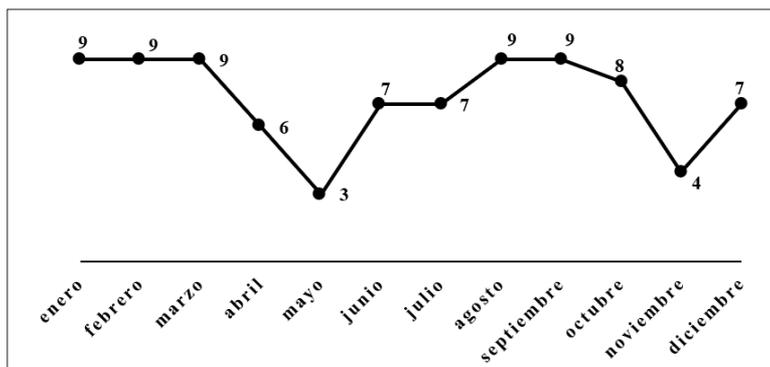
⁶⁰ CRAMAUSSEL, "El camino real", 317-20.

⁶¹ No obstante, al parecer otros tipos de transportes continuaron organizándose en la primera forma. Así pues, trasladaron cada primavera miles de ovejas de Nuevo México al sur, y el servicio postal salió de Santa Fe en marzo; MOORHEAD, *New Mexico's Royal Road*, 42, 45. También: Enrique FLORESCANO e Isabel GIL, comps., *Descripciones económicas regionales de Nueva España. Provincias del Norte, 1790-1814* (México: SEP/INAH, 1976), 284-85.

⁶² HAUSBERGER, *La Nueva España*, 115-19.



GRÁFICA 2. LA ORGANIZACIÓN DE LOS DESPACHOS DE PARRAL
A DURANGO, 1773-1809⁶³

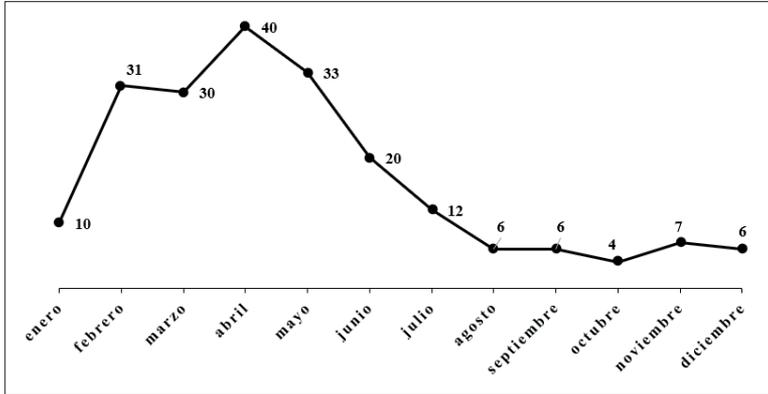


En décadas posteriores, las fechas de los despachos de plata que se pusieron en camino desde Parral al sur entre 1773 y 1809 ofrecen un panorama diferente. Se observa una cierta preferencia de los periodos de enero a marzo y de agosto a octubre, el primero en plenas secas, el segundo hacia finales de las lluvias (véase la gráfica 2). Esto parece obedecer a la permanente presión de las autoridades para acelerar el envío de los metales a la Ciudad de México. Entre 1773 y 1809, en ocho años iba sólo un despacho, pero en 13 fueron dos, en once iban tres y en cinco, cuatro.⁶⁴ Sin embargo, la caída de las partidas en abril y mayo, es decir, hacia finales de las secas, cuando la falta de pasto debe haberse vuelto un gran aprieto, podría indicar la influencia del clima, como ha sido discutido más arriba.

⁶³ Óscar ALATRISTE, *Desarrollo de la industria y la comunidad minera de Hidalgo del Parral durante la segunda mitad del siglo XVIII, 1765-1810*, (México: UNAM, 1983), 161-64.

⁶⁴ Compárese HAUSBERGER, *La Nueva España*, 117-19.

GRÁFICA 3. DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LAS FECHAS DE 205 CARTAS AL PADRE PROCURADOR DESDE SONORA, PIMERÍA ALTA, TARAHUMARA Y CHÍNIPAS, 1703-1767



Por último, he intentado construir una serie de datos jesuíticos. Analizando las cartas que los misioneros de Sonora, Pimería Alta, Tarahumara y Chínipas escribieron a los padres procuradores en la Ciudad de México, las que por lo general iban por el Camino Real,⁶⁵ se ve que la gran mayoría, 134 de 205, está fechada entre febrero y mayo (véase la gráfica 3). La curva sugiere que fueron enviadas hacia finales de los meses de secas e inicios de las lluvias, lo que implica que su envío al sur en el Camino Real, con el cual los senderos de la sierra se conectaban en la Villa de Chihuahua, en Parral o en Durango, se efectuó durante las lluvias. Al mismo tiempo, se ve que en todos los meses del año existían posibilidades de hacer llegar un correo a la Ciudad de México. Tengo pocos datos sobre la llegada de las memorias. Las cargas entregadas al arriero Manuel Anaya y Villagrán, el 19 de noviembre de 1751 en la Ciudad de México, llegaron a Parral el 17 de febrero de 1752, a

⁶⁵ La base de datos son las cartas que he registrado en HAUSBERGER, *Jesuiten aus Mitteleuropa*.



Chihuahua el 6 de marzo, y a Mátape, el 2 de junio.⁶⁶ Pareciera que en los meses de seca las cargas iban al norte, y durante las lluvias bajaban. Esto podría tener su razón en que las mercancías transportadas al norte corrían más riesgo de perderse por el agua que la plata que regresaba a la ciudad de México, pero hace falta más investigación.

LA RUTA MARÍTIMA A LA BAJA CALIFORNIA

Las misiones de Baja California estaban conectadas con la Nueva España por dos vías marítimas, como respuesta a la particular situación geográfica, por un lado, y a las dificultades de organizar una producción agropecuaria en la península que pudiera garantizar la autarquía alimenticia. Por lo tanto, no sólo necesitaban los textiles, libros, objetos del culto y herramientas que la Procuraduría les enviaba año con año a las otras misiones, sino también un constante suministro, sobre todo de maíz, proporcionado por los excedentes logrados en el río Yaqui.

Para el abastecimiento desde la Ciudad de México, las misiones peninsulares recibieron el privilegio de abrir una ruta marítima desde Acapulco o algún puerto de la Nueva Galicia, con frecuencia desde Matanchel, hasta su centro administrativo en Loreto. A su vez, se estableció un transporte que cruzaba el golfo de California, de Guaymas a Loreto, para el suministro de alimentos desde Sonora. Los intentos del padre Eusebio Kino de abrir una ruta terrestre por el norte, cruzando la desembocadura del río Colorado, no tuvieron éxito. En todo caso, este camino hubiera implicado un tremendo desvío. Por vía terrestre, serían alrededor de 1800 km del valle del Yaqui a Loreto,

⁶⁶ AGN, AHH, leg. 300, caja 1, *Romaneaje de las cargas que lleva el arriero Manuel Anaya y Villagrán para los misioneros inmediatos a Durango, Parral y Chihuahua, 1752.*



y de las misiones de Kino en la Pimería Alta, unos 1500 km. La iniciativa de Kino sólo cobraba sentido en el marco de sus proyectos expansionistas hacia el norte, al estrecho de Anián y hasta Canadá.⁶⁷

El aprovechamiento de la comunicación naviera constituyó un serio desafío a las misiones. La Corona española había prohibido el comercio marítimo en la costa del Pacífico a inicios del siglo XVII. Con ello, el tráfico entre Perú, la Nueva España y las Filipinas no cesó, como ha mostrado Mariano Bonialian, pero era muy escaso, sobre todo al norte de Acapulco.⁶⁸ La única ruta legal era la del galeón de Manila, que en su tornaviaje tocaba la costa de Baja California para bajar desde ahí hasta Acapulco. En el mar de Cortés, después de las exploraciones del siglo XVI y temprano XVII, la llegada de barcos grandes era más que esporádica.⁶⁹ Sólo las lanchas de los buceadores de perlas acudieron ocasionalmente desde de Sinaloa y Sonora a las costas californianas, a más tardar desde el temprano siglo XVII.⁷⁰ De esta manera, los jesuitas no podían recurrir a un sistema de transporte establecido por los laicos, como en el caso de las recuas en los caminos terrestres. Ellos mismos debían organizar el tráfico, lo que les produjo altos costos y dificultades, a pesar de que disponían de donadores distinguidos.

⁶⁷ Archivum Romanum Societatis Jesu, Provincia Mexicana, t. 18, *Carta dedicatoria a Felipe V., Dolores, 10 de mayo de 1704*, ff. 12r-17v; Eusebio Francisco KINO S.J., “Favores celestiales de Jesús y de María Santísima y del gloriosísimo apóstol de la Yndias Francisco Xavier experimentados en las nuevas conquistas y nuevas conversaciones del nuevo reino de Nueva Navarra”, en eds. FERNÁNDEZ DEL CASTILLO y BÖSE, 1913-1922, 3-8, 82, 172-73, 353-58.

⁶⁸ Mariano BONIALIAN, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio en el imperio español, 1680-1784. La centralidad de lo marginal*, (México: El Colegio de México, 2012).

⁶⁹ Ignacio DEL RÍO, *A la diestra mano de las Indias. Descubrimiento y ocupación colonial de la Baja California*, (México: UNAM, 1990).

⁷⁰ Andrés PÉREZ DE RIBAS, *Historia de los triunfos de nuestra santa fe entre gentes las más bárbaras y fieras del Nuevo Orbe, Madrid 1645*, (México: Editorial Layac, 1944), 300-01.

Ni siquiera había puerto habilitado en las costas de noroeste. En Baja California, en 1697, eligieron a Loreto como su base de operación, precisamente por disponer de un puerto natural y de una fuente de agua. En la contracosta, los jesuitas fundaron una misión en Guaymas en 1701, la que sirvió de enlace para la travesía a California.⁷¹ Tampoco era fácil encontrar barcos idóneos. Las lanchas de los buceadores de perlas eran inútiles para las necesidades de los jesuitas por su reducido tamaño. En 1713, la Compañía de Jesús adquirió un barco nuevo, pero debido a una falla en la construcción se hundió antes de llegar al noroeste. En el accidente se ahogaron 6 personas, entre ellos el padre Benito Guisi.⁷² Los jesuitas intentaban también construir barcos ellos mismos. Famosos se han hecho los esfuerzos del padre Kino de hacer un barco en 1694.⁷³ En 1761, un marino filipino asentado en Sinaloa dirigió otro proyecto de este tipo.⁷⁴ Entre los laicos, a principios del siglo XVIII, el capitán de Sinaloa se hizo hacer un barco pequeño para la búsqueda

⁷¹ Juan Domingo VIDARGAS DEL MORAL, "La azarosa formación de un circuito mercantil marítimo: el golfo de California y el noroeste novohispano", en coords. LONG TOWELL y ATTOLINI LECÓN, 2009, 371-72; Esperanza DONJUAN ESPINOZA, "Rutas y caminos de Sonora en los siglos XVII-XVIII", en ed. CRAMAUSSEL, 2016, 89-105.

⁷² *Padre Salvatierra al padre provincial Francisco de Arteaga, Loreto, junio de 1701*, en Constantino BAYLE, ed., *Juan María Salvatierra. Misión de Baja California*, (Madrid: La Editorial Católica, 1946), 145; *Informe del estado de la misión del real presidio de Nuestra Señora de Loreto, 1762*, en BAYLE, *Juan María Salvatierra*, 233; Padre Francisco María PÍCCOLO, *Informe y relación sucinta, Guadalajara, 10 de febrero de 1702*, en Francisco María PÍCCOLO, *Informe del estado de la nueva cristiandad de California 1702 y otros documentos*, (Madrid: Porrúa Turanzas, 1962), 69-70; DEL BARCO, *Historia natural*, 327, 333; Francisco Javier ALEGRE, *Historia de la Provincia de la Compañía de Jesús de Nueva España*, (Roma: Institutum Historicum S.I., 1956-1960), v. 4, 231-32.

⁷³ KINO, "Favores celestiales", 27, 344.

⁷⁴ DEL BARCO, *Historia Natural*, 335. También *Relación del padre Jaime Bravo, 1720*, en Jaime BRAVO, Juan DE UGARTE, y Clemente GUILLÉN, *Testimonios sudcalifornianos. Nueva entrada y establecimiento en el puerto de La Paz, 1720*, (México: UNAM, 1970), 25.



de perlas.⁷⁵ La mayor parte del tiempo, los jesuitas dispusieron de dos barcos: uno pequeño cruzaba varias veces al año el golfo para llevar los alimentos requeridos desde Sonora a la península, y uno más grande que transportaba las mercancías compradas en la Ciudad de México desde Acapulco o uno de los puertos de la Nueva Galicia al norte.⁷⁶

FLETES

Tenemos algunos datos sobre los fletes que se cobraban para el transporte al noroeste. En el camino de tierra adentro circulaban también carros, con una carga de hasta 160 arrobas, por los que cobraban, por ejemplo, en 1684, 12 reales por arroba de la Ciudad de México a Parral, y 4 reales de Durango a Parral.⁷⁷ Sin embargo, el transporte en carros perdió atractivo en el siglo XVIII, debido al mayor costo de inversión y, probablemente, también por su mayor dependencia del buen estado de los caminos.⁷⁸ No podían abandonar la ruta principal e internarse en los senderos de la sierra para llegar a los pueblos de misión o reales de minas y, por consiguiente, los jesuitas nunca usaron su servicio.

Veamos entonces los fletes de los arrieros. He resumido las tarifas que la recua del colegio de Sinaloa aplicó para el transporte desde la Ciudad de México a las provincias misioneras en 1663 en el cuadro 1.

⁷⁵ *Padre Juan de Ugarte al padre Kino, Loreto, 7 de septiembre de 1706*, en KINO, „Favores celestiales“, 306.

⁷⁶ BAEGERT, *Nachrichten*, 262.

⁷⁷ AGI, Escribanía 389B: Auto de demanda puesta por Francisco González Ramírez a Bartolomé de Estrada, *Petición de Antonio de Urrecha, Parral, 19 de noviembre de 1684*, ff. 134r-136r; AGN, AHH, leg. 286, exp. 22 *Recibo de Lázaro de Artiaga y Molina, mayordomo de Pedro de Soto, dueño de carros, México. 30 de julio de 1680*; Francisco J. LÓPEZ MORALES, “El camino de la plata”, en eds. NATIONAL PARK SERVICE y INAH, 1997, 111.

⁷⁸ LÓPEZ MORALES, “El camino de la plata”, 112.



CUADRO 1. FLETES DESDE LA CIUDAD DE MÉXICO A LAS MISIONES EN
LA RUTA DE LA COSTA, 1663

Destino	Número de los padres aviados	Carga	Precio/@
Guadalajara	-	34 @ 09 libras	8 reales
Sierra de Topia, San	8	89 @ 12 libras	20 reales
Andrés, Culiacán	10	90 @ 05 libras	24 reales
Villa de Sinaloa	9	83 @ 05 libras	32 reales
Río Mayo	12	150 @ 20	36 reales
Mátape		libras	

Fuente: Memoria de lo que montan los fletes de la ropa que lleva la recua del colegio de Sinaloa, 1663, AGN, AHH, leg. 279 exp. 111.

En 1697, al capitán del presidio de Sinaloa se le cobraron 24 reales por arroba por el trayecto de Guadalajara a Yécora,⁷⁹ alrededor de 1300 kilómetros, los que más o menos corresponden al camino entre la Ciudad de México y la Villa de Sinaloa. Más adelante se dio un cierto abaratamiento, como se puede ver en el cuadro 2, aunque no siempre sepamos a qué ruta se refieren. En 1707 (cuadro 2) y en 1712, se cobraron 32 reales para el transporte de la Ciudad de México a Mátape, y en el mismo año un dueño de recua les ofreció a los jesuitas hacer el servicio por 28 reales. Este precio era el mismo también en 1752.⁸⁰ Pero los fletes no dejaron de variar. En 1720, un misionero se quejó de que se le cobraran 24 reales hasta Sinaloa, lo que al parecer ya no era regla en aquel entonces.⁸¹ En 1716, el flete de la Ciudad de México a Parral era de 16 reales,⁸² y en 1752 ascendió a

⁷⁹ AGI, Guadalajara 154 cuaderno 3, *Relación jurada de los oficiales reales [...] de todos los pertrechos de armas y municiones que se remiten al general don Andrés de Rezabal, Guadalajara, 17 de octubre de 1697*, ff. 120v-122v.

⁸⁰ AGN, Jesuitas I-14, exp. 293, *Padre Marcos Antonio Kappus al padre procurador Cristóbal de Laris, Bacanora, 11 de mayo de 1712*, ff. 1499r-1499v; AGN, AHH, leg. 300, c. 1, *Resumen del que importan los fletes de las cargas, 1752*.

⁸¹ AGN, Temporalidades Indiferente 29, *Padre Francisco Pérez Arroyo al padre procurador Antonio García, Badiraguato, 20 de mayo de 1720*.

⁸² AHPMCJ, núm. 1730, *Padre Jácome Doye al padre procurador Antonio García, Cerocahui, 20 de julio de 1716*.

10 reales hasta Durango, a 15 hasta Parral, a 18 hasta Chihuahua y a 28 a Mátape.⁸³ A mediados de la década de 1760 se cobraron a los misioneros de las Sierra Tarahumara y de Chínipas entre 14 y 22 reales por cada arroba.⁸⁴

CUADRO 2. FLETES PARA LAS MISIONES DESDE LA CIUDAD DE MÉXICO, 1707

Destino	Ruta	Precio/@
Durango	vía Durango	10 reales
Presidio del Pasaje, Presidio de Cerrogordo y Caríchic	vía Durango	16 reales
Culiacán	vía Guadalajara	20 reales
Villa de Sinaloa	vía Guadalajara	24 reales
Conicari	vía Guadalajara	28 reales
Mátape, Onavas y Movas	vía Guadalajara	32 reales

Fuente: Certificaciones, México, 20 de octubre a 20 de diciembre de 1707, WBS, núm. 1745, pp. 5-79.

A veces se producían costos adicionales imprevistos. Hacia finales de la presencia jesuita en el noroeste, el padre visitador de la provincia de Sonora, José Garrucho, se dejó seducir por la ventajosa oferta de un arriero nuevo a aceptar sus servicios. Éste, sin embargo, usó la plata que los misioneros enviaron a la Ciudad de México para cubrir los gastos que se presentaron durante el trayecto, sin que sus ingresos le permitieran saldar esta suma a su llegada. Cerrando todas las cuentas, quedó un daño de 953 pesos, con los que la Contaduría de la orden gravó al padre Garrucho como responsable de la pérdida.⁸⁵

⁸³ AGN, AHH, leg. 300, caja 1, *Romaneaje de las cargas que lleva el arriero Manuel Anaya y Villagrán para los misioneros inmediatos a Durango, Parral y Chihuahua, 1752.*

⁸⁴ AGN, AHH, leg. 325, exp. 92, *Fletes de Tarahumara y Chínipas, ca. 1765.*

⁸⁵ AGN, AHH, leg. 314, exp. 23, *Importe de las platas, oro y reales que entregaron algunos padres misioneros al arriero Felipe Jacobo Resende y no entregó, s.f.*; AGN, Temporalidades Indiferente 38, *Representación del padre procurador José de Hidalgo, México, 10 de diciembre de 1763.*

Con la dependencia del transporte de las recuas, la crianza de mulas era un importante ramo de la economía novohispana, también en el noroeste. Las mulas sonorenses gozaban de cierta reputación. Fueron vendidas hasta Nuevo México y Parral e incluso se les demandaba desde la Ciudad de México.⁸⁶ El padre Ignacio Pfefferkorn las describió como grandes, fuertes y seguros animales de monta y carga, que podían cargar hasta 20 arrobas (c. 230 kg), lo que parece excesivo, pues Clara Elena Suárez Argüello habla de 150 a 200 kg, que serían de 13 a 17.4 arrobas.⁸⁷ En Sonora, según el padre Felipe Segesser, una mula adiestrada costaba hasta diez veces más que un caballo, lo que a la vez suena exagerado, si se compara esto con otras informaciones.⁸⁸ El padre Pfefferkorn, ya desde el destierro, re-

⁸⁶ AHPMCJ, núm. 1161, *Padre Marcos Antonio Kappus al hermano procurador general Juan de Iturberroaga, Arivechi, 25 de marzo de 1707; Padre Fernando Bayerca al hermano procurador general Iturberroaga, Ures, 17 de marzo de 1707*; Francisco ZAMBRANO, y José GUTIÉRREZ CASILLAS, *Diccionario bio-bibliográfico de la Compañía de Jesús en México*, (México: Ed. Gus, 1961-1977), v.15, 304; *Padre Bayerca al hermano procurador general Iturberroaga, 20 de junio de 1707*, en ZAMBRANO y GUTIÉRREZ CASILLAS, *Diccionario bio-bibliográfico*, 307-08 (“pero cuidado que al ver coches y otros espantajos en México, no se espante; y así que la adiestre algún inteligente”); *Fernando Fuertes al gobernador Juan Claudio de Pineda, México, 5 de septiembre de 1765*, BN, AF, c. 39/876, f. 12r; *Padre Agustín del Campos al padre Juan de Urtasun, San Ignacio, 26 de marzo de 1725*, GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, *Etnología y misión*, 260; AGI, Guad. 12-24, *Luis de Valdés a la Audiencia de Guadalajara, Parral, 10 de septiembre de 1672*.

⁸⁷ Ignaz PFEFFERKORN, *Beschreibung der Landschaft Sonora samt anderen merkwürdigen Nachrichten von den inneren Theilen Neu-Spaniens und Reise aus Amerika bis in Deutschland, nebst einer Landkarte von Sonora. Von Ignaz Pfefferkorn, elfjährigen Missionar daselbst*, (Colonia: Langensche Buchhandlung, 1794-1795), vol. 1, 208-09; SUÁREZ ARGÜELLO, *Camino real*, 45.

⁸⁸ Segesser habla de 100 táleros para una mula y un burro semental, 10 táleros para un caballo adiestrado, un buey o una vaca, 5 para un toro y 3 para un caballo cimarrón; *Relación del padre Segesser, Tecoripa, 31 de julio de 1737*, en Philipp A. SEGESSER, ed., *Die Berichte des P. Philipp Segesser aus der Gesellschaft Jesu über seine Mission in Sonora, 1731-1761*, (Lucerna: sin editorial, 1886), 57. Según Herman W. KONRAD, *Una hacienda jesuita en el México colonial. Santa Lucía, 1556-1767*, (México: FCE, 1989), 188, en el centro



cordaría que había que dar 20 pesos por un mula, y de entre 10 y 15 pesos por un caballo.⁸⁹

Con estos datos podemos atrevernos a realizar algunas estimaciones, aunque tentativas, sobre los márgenes de ganancia del transporte. Si se calcula el flete de México a Mátape en 28 reales por arroba, y que una mula pudo cargar 15 arrobas, se podían ganar con una bestia 420 reales o 52.5 pesos. Si deducimos el costo de 20 pesos de una bestia en Sonora, quedaría una ganancia de 32.5 pesos o, si el mismo animal sobrevivía el tornaviaje con la misma carga, serían 85 pesos al año. También se morían mulas en el camino y debían ser sustituidas, y para tener la ganancia real habría que deducir todos los costos, como pastizaje, paga de los arrieros, etcétera.

En todo caso, el transporte al norte significaba un enorme encarecimiento de todo lo que se trajera desde afuera. Por ejemplo, al padre Garrucho, que en 1746 estaba trabajando en la Pimería Alta, la Contaduría en la Ciudad de México le cobraba 18 reales por una arroba de azúcar, 58 reales por una de chocolate ordinario y 116 reales por una de chocolate fino.⁹⁰ No tengo datos sobre los fletes hasta esta lejana provincia, pero como hemos visto, hasta Mátape, desde donde todavía faltaban más de 300 kilómetros hasta la Pimería Alta, en 1752 se cobraron 28 reales por arroba. Si se suma esta cantidad al precio original de la mercancía, el azúcar se le encareció el 155.6%, el

de México, una buena mula costaba el triple de un caballo y el doble de un buey. En 1773, los alcaldes mayores de Tlapa (actual estado de Guerrero) repartían a los indios mulas al precio de 25 pesos; Danièle DEHOUE, "El pueblo de indios y el mercado: Tlapa en el siglo XVIII, en coords. OUWENEEL y TORALES PACHECO, 1992, 160. A finales del siglo XVIII, una mula costaba de entre 35 y 40 pesos, según Clara Elena SUÁREZ ARGÜELLO, "Acercamiento a la familia novohispana. Su perspectiva historiográfica y un estudio de caso: la familia de Pedro de Vértiz, transportista y miembro de la élite (1750-1802)", en eds. GUERRA MARTINIÈRE ROUILLON ALMEIDA, 2005, 264.

⁸⁹ PFEFFERKORN, *Beschreibung*, vol. 1, 442.

⁹⁰ AGN Indiferente Virreinal 4904, exp. 88, *Cuenta de la memoria del padre José Garrucho, 1746*, f. 6r.





chocolate ordinario el 48.3% y el chocolate fino el 24.1%. Así se pone de manifiesto la importancia que tenía para las misiones californianas el privilegio de recurrir al abastecimiento marítimo. El cuadro 3 muestra que en esta ruta había que pagar sólo el flete hasta la costa del Pacífico, y después el barco de los jesuitas hacía llegar todo a su destino. El almacén de Loreto se aprovechó de esta ventaja para pagar los envíos de maíz desde Sonora con mercancías que pudo obtener de la Ciudad de México de forma más barata que las misiones o los comerciantes laicos de la contracosta.⁹¹

COMENTARIO FINAL

El objetivo de este ensayo ha sido mostrar la inserción de las provincias misioneras jesuitas en la red de caminos construida en el norte novohispano y destacar algunas características del transporte, como su dependencia de los ciclos climáticos y su considerable costo. Para el abastecimiento de Baja California las misiones jesuitas se vieron forzadas a organizar su propia logística. En en el continente terminaron por aprovechar el sistema de transporte privado, pero nunca cooperaron con el comercio privado. A pesar de todas sus particularidades, los jesuitas participaron en la organización espacial de la Nueva España, en la formación de sus regiones y en el establecimiento de vías de comunicación que fortalecían su cohesión interna y, a su vez, su vinculación al territorio mexicano. Se pusieron,

⁹¹ Miguel VENEGAS, *Noticia de la California y de su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo presente sacada de la historia manuscrita, formada en México año de 1739 por el Padre Miguel Venegas de la Compañía de Jesús y de otras noticias y relaciones antiguas y modernas*, (Madrid: Imprenta de la Viuda de Manuel Fernández, 1757), 231-232; BAEGERT, *Nachrichten*, 266; AGN, Jesuitas I-28, exp. 28, *Padre visitador Sebastián de Sistiaga al padre provincial Cristóbal de Escobar y Llamas, San Francisco Javier, 28 de octubre de 1745*, ff. 109r-111v.



CUADRO 3. LOS ENVÍOS DE MERCANCÍAS DE LA PROCURADURÍA DE
CALIFORNIAS AL PRESIDIO DE LORETO, 1707-1767

Año	Destino	Valor	Peso	Flete
1707	--	5522 p ½ r	--	--
1708	--	7435 p 5 r	--	--
1710	--	5923 p	--	--
1714	--	5205 p 5 r	--	--
1715	Tepic	6120 p 5¼ r	628 @	13 r/@
1716	--	4194 p 3½ r	401 @ 8 lib (?)	--
1717	Acapulco ^a	5123 p 2¼ r	--	--
1719	Rahum ^b	2817 p	6 cargas	32 r/carga
1721	--	8036 p 2½ r	420 @	10½ r/@
1722	--	15795 p 5 r	484 @ 4 lib	8 r/@
1723	--	14670 p 3½ r	697 @ 16 lib	7 r/@
1724	--	18800 p 5 r	790 @ 15 lib	10 r/@
1725	--	19024 p 6½ r	810 @	11 r/@
1726	--	14868 p 7 r	808 @	11 r/@
1727	--	16251 p 7½ r	787 @	11 r/@
1728	--	16075 p 1½ r	--	--
1729	--	12553 p ½ r	728¼ @	11 r/@
1730	--	12434 p 1 r	841 @ 1 lib	11 r/@
1731	Matanchel	13335 p 1 r	780 @ 22 lib	11 r/@
1732	Matanchel	10830 p 1 r	818 @ 1 lib	11 r/@
1733	Matanchel	11327 p 7 r	854 @ 12 lib	11 r/@
1734	Matanchel	15709 p 2 r	886 @ 18 lib	11 r/@
1735	Matanchel	8328 p 5 r	596 @ 12½ lib	11 r/@
1736	Matanchel	27577 p 5 r	1504 @ 16 lib	11 r/@

CUADRO 3. (continuación).

Año	Destino	Valor	Peso	Flete
1737	Matanchel	18278 p 3½ r	1312 @	11 r/@
1738	Matanchel	22578 p 3 r	1317 @ 13 lib	11 r/@
1739	Matanchel	22085 p 5 r	1108 @ 12 lib	11 r/@
1740	--	14230 p 2 r	--	--
1741	--	17493 p 4 r	--	--
1742	--	26738 p 2½ r	--	--
1743	--	27463 p 6½ r	--	--
1744	--	17431 p 6½ r	--	--
1745	--	22213 p 1 r	--	--
1746	--	25389 p 7 r	--	--
1747	--	23358 p 4 r	--	--
1748	--	23857 p 4 r	--	--
1749	--	21077 p 7 r	--	--
1750	--	27320 p ¼ r	--	--
1751	--	18351 p	--	--
1752	--	20292 p 7½ r	--	--
1753	--	19460 p 2½ r	--	--
1754	--	24452 p 4½ r	--	--
1755	--	21085 p 1½ r	--	--
1756	--	22825 p 4½ r	--	--
1757	--	20713 p 3½ r	--	--
1758	--	24628 p 6 r	--	--
1759	--	23567 p 2½ r	--	--
1760	--	26272 p 2½ r	--	--

CUADRO 3. (continuación).

Año	Destino	Valor	Peso	Flete
1761	--	20986 p 7½ r	--	--
1762	--	22662 p 6½ r	--	--
1763	--	33942 p 5½ r	--	--
1764	--	27227 p	--	--
1765	--	23722 p 5 r	--	--
1766	--	27686 p 2½ r	--	--
1767	--	17918 p 6½ r	--	--

^a Se mencionan “géneros de China [...] que entregarán en Acapulco” (fol. 107v).

^b Mercancía entregada en Álamos.

APÉNDICE: RUTA DEL PADRE VISITADOR GENERAL IGNACIO LIZASOAIN, DEL 4 DE ABRIL DE 1761
AL 23 DE FEBRERO DE 1763

Fecha	Desde	a	Leguas	Notas sobrecamino
4 abr. 1761	Bácum	Cócorit	3	
6 abr. 1761	Cócorit	Rancho de Pedro Coamca	4	
8 abr. 1761	Rancho de Pedro Coamca	Bachomoboam	8	
9 abr. 1761	Bachomoboam	El Palmarito	7	
10 abr. 1761	El Palmarito	Las Encinillas	7	
11 abr. 1761	Las Encinillas	Movas	7	
14 abr. 1761	Movas	Río Chico	7	
15 abr. 1761	Río Chico	Ónavas	6	
18 abr. 1761	Ónavas	Tónichi	7	

21 abr. 1761	Tónichi	Los Ajillos	11	
22 abr. 1761	Los Ajillos	Bacanora	6	
24 abr. 1761	Bacanora	Sahuaripa	7	
28 abr. 1761	Sahuaripa	Arivechi	5	
30 abr. 1761	Arivechi	Onapa	7	
1 may. 1761	Onapa	La Comunidad	11	
2 may. 1761	La Comunidad	Real de la Santísima Trinidad	5	
4 may. 1761	Real de la Santísima Trinidad	Yécora	7	“mala cuesta”
7 may. 1761	Yécora	Maycoba	15	
8 may. 1761	Maycoba	Un aguaje	3	
9 may. 1761	Un aguaje	Yepachi	14	

12 may. 1761	Yepachi	Tutuaca	9	
13 may. 1761	Tutuaca	La Banderilla	19	
14 may. 1761	La Banderilla	Tomóchic	6	
19 may. 1761	Tomóchic	Ariséachic	7	
20 may. 1761	Ariséachic	Santo Tomás	10	
25 may. 1761	Santo Tomás	Temósachic	10	
29 may. 1761	Temósachic	Santo Tomás	10	
31 may. 1761	Temósachic	Papigóchic	5	
3 jun. 1761	Papigóchic	Papiguriachic	2	
4 jun. 1761	Papiguriachic	Teméichic	7	
8 jun. 1761	Teméichic	Caríchic	13	“Casi en medio del camino está un hoyo de agua que en parte es el nacimiento del río Yaqui”

11 jun. 1761	Caríchic	Pasigóchic	7	
12 jun. 1761	Pasigóchic	Sisoguíchic	14	
15 jun. 1761	Sisoguíchic	Cusárare	5	“Camino malo y bastante agua en él”
16 jun. 1761	Cusárare	Ranchería de Choguita	14	“A comer a un paraje despoblado y a dormir a la ranchería de Choguita, camino muy malo y de muchas cuestras; en el camino un buen aguaje”
17 jun. 1761	Ranchería de Choguita	Norogáchic	9	“Mal camino en parte y sin agua hasta cerca del pueblo”
19 jun. 1761	Norogáchic	Paraje de la cañada (?)	4	“Por la tarde hasta un paraje de cañada, donde hay agua”
19 jun. 1761	Paraje de la cañada (?)	Nonoava	14	“A comer en la cuesta (sin agua) y a dormir en Nonoava; en el camino [...] en medio está el arroyo hondo; muy mal camino”
22 jun. 1761	Nonoava	Pahuiráchic	5	“Camino áspero y de mucha piedra y dos cuestras sumamente malas”

23 jun. 1761	Pahuiráchic	San Borja	15	“a comer a la casa colorada 9 leguas y a dormir a San Borja 6 leguas [...] en la mañana, camino malo, por la tarde bueno”
26 jun. 1761	San Borja	Pueblito de Cosihuiráchic	8	
27 jun. 1761	Pueblito de Cosihuiráchic	Coyáchic	6	“Desde San Borja a Coyáchic hay varios aguajes y el camino no muy áspero”
30 jun. 1761	Coyáchic	La casa de la viuda de D. Pedro Rivera	11	
1 jul. 1761	La casa de la viuda de D. Pedro Rivera	Los Fresnos	12	“A comer a la casa de D. Juan [?], a dormir a los Fresnos”
2 jul. 1761	Los Fresnos	Chihuahua	5	
19 ago. 1761	Chihuahua	Los Fresnos	5	
20 ago. 1761	Los Fresnos	Santa Isabel	9	
21 ago. 1761	Santa Isabel	La Concepción	9	
22 ago. 1761	La Concepción	Coyáchic	5	

25 ago. 1761	Coyáchic	Napavéhic	7	
26 ago. 1761	Napavéhic	S. Diego, hacienda de Coyáchic	6	
27 ago. 1761	San Diego	Bachíniva	9	
28 ago. 1761	Bachíniva	Rancho de Almoína	12	“a comer al Picacho en donde hay bastante agua y a dormir a un rancho cerca de Namiquipa llamado el rancho de Almoína. [...] Entre Bachíniva y dicho rancho hay dos pueblos, San Gerónimo y San Luis, des poblados hoy como la hacienda del Picacho por los asaltos de los apaches”
29 ago. 1761	Rancho de Almoína	Namiquipa	1	
30 ago. 1761	Namiquipa	Las Cruces	6	“de mal camino”
31 ago. 1761	Las Cruces	Valle de San Buenaventura	13	
3 sep. 1761	Valle de San Buenaventura	Hacienda de Almoína	7	“des poblada hoy por el apache”

4 sep. 1761	Hacienda de Almoína	Casas Grandes	12	“despoblado y destruido por los apaches, en cuyo sitio se hallan las ruinas del palacio de Montecsuma [sic] con sus vasallos cuyas casas se mantienen hasta hoy. Entre San Buenaventura y Casas Grandes es el abrigo de una rancharía grande de apaches llamados los chafalotes”
5 sep. 1761	Casas Grandes	Ojo de Ramos, hacienda de fundición	7	“despoblada por el enemigo”
6 sep. 1761	Ojo de Ramos	Presidio de Janos	8	“despoblada hoy por el apache” a
9 sep. 1761	Presidio de Janos	La Tasajera	4	
10 sep. 1761	La Tasajera	Arroyo de los Alisos	10	“buena tierra”
11 sep. 1761	Arroyo de los Alisos	Carretas	10	
12 sep. 1761	Carretas	Bavispe	6	“por la cuesta que es la más temible por los apaches”
16 sep. 1761	Bavispe	Baserac	4	“de buen camino”

20 sep. 1761	Baserac	Huachinera	6	“3 de ellas mal camino con agua en el camino”
21 sep. 1761	Huachinera	Llano de Güépari	10	“lo más de mal camino”
22 sep. 1761	Llano de Güépari	Bacadéhuachi	10	“mal camino”
3 oct. 1761	Bacadéhuachi	Huásabas	8	“tierra de riesgo de apaches y el peor camino de toda la visita”
5 oct. 1761	Huásabas	Un paraje del arroyo	4	
6 oct. 1761	Dicho paraje	Oposura	11	
8 oct. 1761	Oposura	Rancho de la misión [Oposura?]	4	
9 oct. 1761	Dicho rancho	Siembras de Batuc	14	
10 oct. 1761	Dicho paraje	Batuc	6	
12 oct. 1761	Batuc	Un paraje en el arroyo	4	
13 oct. 1761	Dicho paraje	Mátape	5	“5 leguas que como las cuatro antecedentes son de malísimo camino”

21 oct. 1761	Mátape	La Tinaja	5	“a comer en un paraje y a dormir en la Tinaja”
22 oct. 1761	La Tinaja	Baviácora	11	“a comer en la Concepción y a dormir en Baviácora”
23 oct. 1761	Baviácora	Aconchi	4	
25 oct. 1761	Aconchi	Huepac	2	
26 oct. 1761	Huepac	Banámichi	4	
28 oct. 1761	Banámichi	Sinoquipe	6	
29 oct. 1761	Sinoquipe	Arizpe	7	
5 nov. 1761	Arizpe	Bacoachi	14	
6 nov. 1761	Bacoachi	Puesto La Cananea	15	
7 nov. 1761	Cananea	Presidio de Terrenate	12	
8 nov. 1761	Terrenate	Sta. María Soamca	8	“por el camino de volante”

CAMINOS Y TRANSPORTE ENTRE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LAS PROVINCIAS
MISIONERAS DE LA COMPAÑÍA DE JESÚS EN EL NOROESTE DE LA NUEVA ESPAÑA

10 nov. 1761	Sta. María Soamca	Cocóspera	10	
11 nov. 1761	Cocóspera	San Ignacio	12	“a comer a Imuris y dormir a San Ignacio”
20 nov. 1761	San Ignacio	Agua Escondida	11	
21 nov. 1761	Agua Escondida	Cucurpe	4	
23 nov. 1761	Cucurpe	Tuape	7	
24 nov. 1761	Tuape	Opodepe	9	
27 nov. 1761	Opodepe	Nacameri	8	
28 nov. 1761	Nacameri	Ures	14	
29 nov. 1761	Ures	Presidio de S. Mig. Horcasitas	12	
2 dic. 1761	S. Mig. Horcasitas	Ures	12	
4 dic. 1761	Ures	Nacori	15	
5 dic. 1761	Nacori	Tecoripa	15	

9 dic. 1761	Tecoripa	Suaqui	10	
10 dic. 1761	Suaqui	Cumuripa	12	“por el camino de los altos, bueno, pero largo”
13 dic. 1761	Cumuripa	Buonavista	10	
14 dic. 1761	Buonavista	Rancho de Pedro Coamca, feligreses de Cocorim	6	
15 dic. 1761	Casa de Coamca	Cocorim	4	
16 dic. 1761	Cocorim	Bacum	3	
20 dic. 1761	Bacum	Torim	5	
21 dic. 1761	Torim	Isla de Lobos	14	
31 dic. 1761	Loreto	Las Parras	5	“a comer al paraje que llaman Las Parras donde hay agua, malísimo camino la mayor parte”

--	Las Parras	San Javier	4	“a dormir”
4 ene. 1762	San Javier	San José Comondú	10	“a comer a Casalquiñi? y a dormir a San José; mal camino”
8 ene. 1762	San José Comondú	La Purísima	9	“a comer a S. Vicente, y a dormir a La Purísima; mal camino”
10 ene. 1762	La Purísima	Pueblo de La Purísima	6	
11 ene. 1762	Pueblo de La Purísima	Un arroyo	13	“al Cardon? a comer y a dormir a un arroyo”
12 ene. 1762	Dicho arroyo	San Miguel	7	“por las cuestas de los Ángeles y San Martín, ambas igualmente penosas y malas”
13 ene. 1762	San Miguel	Guadalupe	6	“buen camino”
18 ene. 1762	Guadalupe	San Antonio	11	“a comer al pie de la cuesta de San Venancio (que es la más larga y molesta de todas) y a dormir a San Antonio”
19 ene. 1762	San Antonio	San Ignacio	12	“a comer a cerca de San Luis y a dormir a San Ignacio, las tres primeras leguas mal camino y lo restante moderado”

22 ene. 1762	San Ignacio	El Rosario	14	“a comer a Santa Marta y a dormir al Rosario; la jornada de la mañana de mal camino por todo”
23 ene. 1762	El Rosario	Valle de Guadalupe	13	“a comer al arroyo del Trinidad y a dormir al Valle de Guadalupe; son la cuesta de San Juan, mala”
24 ene. 1762	Valle de Guadalupe	Santa Gertrudis	3	“a comer”
--	Santa Gertrudis	San Javier	104	“por el mismo camino”
15 feb. 1762	San Javier	La Presentación	5	
16 feb. 1762	La Presentación	Arroyo El Pocito de S. Miguel	9	
17 feb. 1762	Arroyo San Miguel	Arroyo de Quepo	13	“a comer a un arroyo llamado Jesús María y a dormir al arroyo de Quepo”
18 feb. 1762	Arroyo de Quepo	Llanos de San Luis	10	“a comer”
--	Llanos de San Luis	San Luis	4	
20 feb. 1762	San Luis	La Pasión	8	“buen camino”

22 feb. 1762	La Pasión	Gui	4	
23 feb. 1762	Gui	San Hilario	16	“a comer a un arroyo a dormir a San Hilario”
24 feb. 1762	San Hilario	Llano sin agua	6	“por la tarde a un llano sin agua”
25 feb. 1762	Dicho llano	Desemboque del arroyo	11	“a comer al Salto de los Reyes y a dormir al desemboque del arroyo”
26 feb. 1762	Dicho arroyo	Pabellón	15	“a comer a los arípes y a dormir al pabellón sin agua”
27 feb. 1762	Pabellón	Nuestra Señora del Pilar	15	“a comer a la muela y a dormir a Nra. Sra. del Pilar”
3 mar. 1762	Nuestra Señora del Pilar alias Todos Santos	Rancho de las Gallinas	10	
4 mar. 1762	Las Gallinas	La playa	15	“a comer al cajón de S. Bartolomé, buen aguaje, y a dormir a la playa antes de los Mártires”
5 mar. 1762	Dicha playa	Santiago	6	
7 mar. 1762	Santiago	Cajón de San Bartolomé	12	“a comer a la playa y a dormir a San Bartolomé”

8 mar. 1762	Cajón de San Bartolomé	Santa Ana	6	
9 mar. 1762	Santa Ana	Llanos cerca de la Paz	14	“a comer al rancho de Yribe y a dormir a los llanos cerca de la Paz”
10 mar. 1762	Dichos llanos	Cajón de los Reyes	13	“a comer a un arroyo cerca seco cerca del cajón de los Reyes y a dormir a medio del cajón”
11 mar. 1762	Cajón de los Reyes	Guadalupe	14	“a comer al salto del Cornejo y a dormir a Guadalupe”
12 mar. 1762	Arroyo de Guadalupe	Llanos de las Liebres	13	“a comer a los paderones y a dormir a los Llanos de las Liebres”
13 mar. 1762	Llanos de las Liebres	La Pasión	8	
15 mar. 1762	La Pasión	Tercer arroyo	13	“a dormir al tercer arroyo”
16 mar. 1762	Dicho arroyo	Un arroyo	14	
17 mar. 1762	Dicho arroyo	Playa del Rincón	13	
18 mar. 1762	Rincón del Márquez	Loreto	7	
1 abr. 1762	Puerto de San Antonio [Ahome]	Guasave	12	

5 abr. 1762	Guasave	Bamoa	6	
7 abr. 1762	Bamoa	Sinaloa [de Leyva]	5	
16 abr. 1762	Sinaloa [de Leyva]	Ocoroni	8	
22 abr. 1762	Ocoroni	Las Cruces	10	
23 abr. 1762	Las Cruces	Charay	6	
24 abr. 1762	Charay	Mochicahui	4	
28 abr. 1762	Mochicahui	San Miguel	4	
4 may. 1762	San Miguel	Mochicahui	4	
7 may. 1762	Mochicahui	Charay	4	
? may. 1762	Charay	Sivirijoa	7	
? may. 1762	Sivirijoa	Tehueco	4	

? may. 1762	Tehueco	Toro	15	
? may. 1762	Toro	Vaca	6	
? may. 1762	Vaca	Toro	6	
21 may. 1762	Toro	Las haciendas de los Álamos	15	
22 may. 1762	Las haciendas de los Álamos	Camoa	10	
25 may. 1762	Camoa	Navojoa	8	
27 may. 1762	Navojoa	Los llanos	5	
28 may. 1762	Los llanos	Rancho del Cocorague	7	
29 may. 1762	Rancho del Cocorague	Cócorit	11	
2 jun. 1762	Cócorit	Bácum	3	
11 jun. 1762	Bácum	Tórim	5	

CAMINOS Y TRANSPORTE ENTRE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LAS PROVINCIAS
 MISIONERAS DE LA COMPAÑÍA DE JESÚS EN EL NOROESTE DE LA NUEVA ESPAÑA

12 jun. 1762	Tórim	Pótam	5	
16 jun. 1762	Pótam	Huiribis	2	
18 jun. 1762	Huiribis	Pótam	2	
19 jun. 1762	Pótam	Tórim	5	
22 jun. 1762	Tórim	Bácum	5	
28 jun. 1762	Bácum	Cócorit	3	
29 jun. 1762	Cócorit	Rancho del Álamo	7	
30 jun. 1762	Rancho del Álamo	Rancho de Sibachicori	8	
1 jul. 1762	Rancho de Sibachicori	Batacosa	8	
3 jul. 1762	Batacosa	Tepahui	10	
5 jul. 1762	Tepahui	Conicárit	8	
7 jul. 1762	Conicárit	Mocoyahui	9	

7 jul. 1762	Mocoyahui	Conicárit	9	
12 jul. 1762	Conicárit	Tepahui	8	“Desde ahí a San Borja de la Tarahumara, camino de mulas”
24 sep. 1762	Tepahui	Casita	6	
25 sep. 1762	Casita	Mocoyahui	8	
26 sep. 1762	Mocoyahui	Un rancho	5	
27 sep. 1762	Dicho rancho	Un plan que está en la cuesta	13	“a comer a medio del cajón (que es el peor camino, así por la mucha agua como por las peñas y piedras, que hay en la visita) a dormir a un plan que está en la cuesta”
28 sep. 1762	Dicho paraje	Chínipas	13	
5 oct. 1762	Chínipas	La casita	6	“mal camino y dos cuestas muy empinadas”
6 oct. 1762	La casita	Guazapares	9	“mal camino y muchas cuestas”
10 oct. 1762	Guazapares	Cerca del arroyo hondo	4	“mal camino”

11 oct. 1762	Dicho paraje	Cerocahui	10	
18 oct. 1762	Cerocahui	Cuiteco	8	
20 oct. 1762	Cuiteco	Cerca de Taguaracia (?)	14	“a comer al Palo Blanco y a dormir a cerca de Taguaracia”
21 oct. 1762	Dicho paraje	Los Ojitos	15	“a comer al Arroyo Hondo y a dormir a los Ojitos”
22 oct. 1762	Los Ojitos	Sisoguichic	15	“a comer a Bocoina [Echoguita], a dormir a Sisoguichic”
24 oct. 1762	Sisoguichic	Los llanos	6	
25 oct. 1762	Los llanos	Pasigochi	10	
26 oct. 1762	Pasigochi	Carichic	5	
29 oct. 1762	Carichic	Saguarichi	13	“a comer al camino al pie de la cuesta y a dormir a Saguarichi”
30 oct. 1762	Saguarichi	San Borja	5	“Desde aquí al Nayarit, buen camino”
2 nov. 1762	San Borja	Santa Ana	6	

3 nov. 1762	Santa Ana b	Arroyo antes de los Conejos	15	
4 nov. 1762	Dicho paraje	Santa Cruz	14	“a comer al rancho de los Chupaderos y a dormir a Santa Cruz del P. Herrera”
5 nov. 1762	Santa Cruz	Huejotitlán	15	“a comer al Salitre y a dormir a Huejotitlán”
6 nov. 1762	Huejotitlán	Hacienda del Corral de Piedra	18	“a comer al pie de la cuesta al Álamo grande, 12 leguas, y a dormir a la hacienda del Corral de Piedra”
7 nov. 1762	Hacienda del Corral de Piedra	Parral	3	
15 nov. 1762	Parral	La Ciénaga, hacienda de Múxica	9	
16 nov. 1762	Dicha hacienda	Río Florido	12	“a comer a la Concepción, 6 leguas, y a dormir al río Florido”
17 nov. 1762	Río Florido	La Parida	10	“a comer al Álamo Grande, 5 leguas, y a dormir a La Parida”
18 nov. 1762	La Parida	Los Patos	12	“a comer a una hacienda [...], 6 leguas, a dormir a Los Patos”
19 nov. 1762	Los Patos	Un charco cerca de la Humada	13	“a la casa del señor capitán, 9 leguas, y a dormir a un charco cerca a la Humada”

20 nov. 1762	Dicho paraje	El Gallo	11	
21 nov. 1762	El Gallo	Un charco en el Mezquital	7	
22 nov. 1762	Dicho paraje	Río Nazas	5	
23 nov. 1762	Río Nazas	Presidio del Pasaje	13	“a comer al presidio del Pasaje (en el camino hay un aguaje distante del camino como media legua llamado la [sic] Agua de la Vieja”
24 nov. 1762	Presidio del Pasaje	Los Charcos	8	“a comer al real de Cuencamé; son 3 leguas, pero por habernos perdido anduvimos 8, y a dormir a los Charcos”
25 nov. 1762	Los Charcos	Río Grande, llamado Buena Val	10	
26 nov. 1762	Río Grande	En el camino	9	“al camino, a dormir sin agua”
27 nov. 1762	Dicho paraje	Pueblo del Álamo	11	“desde dicho paraje, que está al pie de los cerros a comer al pueblo del Álamo”
29 nov. 1762	Pueblo del Álamo	San Lorenzo	18	“a comer al camino sin agua, 9 leguas [...]. A las seis leguas del Álamo hay una hacienda”

30 nov. 1762	San Lorenzo	Parras	2	
11 dic. 1762	Parras	San Lorenzo	2	
14 dic. 1762 c	San Lorenzo	La Peña	12	
14 dic. 1762	La Peña	Ojo o charcos de Silaya	10	
15 dic. 1762	Dicho paraje	Coapas	17	“a comer a un ojo de aguas, 12 leguas”
16 dic. 1762	Coapas	Los Cedros	12	“a comer a un ojo de agua, 6 leguas”
19 dic. 1762	Los Cedros	Hacienda Gruñidora	15	“a comer al camino sin agua y a dormir a la hacienda Gruñidora”
20 dic. 1762	Hacienda Gruñidora	Agua Nueva	16	“a comer al camino en un charco y a dormir a Agua Nueva”
21 dic. 1762	Dicho paraje	San Cosme [Villa de Cos]	16	“a comer a una laguna, 10 leguas, y a dormir a San Cosme”
22 dic. 1762	San Cosme [Villa de Cos]	“Lo de Gutiérrez”	13	
24 dic. 1762	Dicho paraje	Zacatecas	6	

3 ene. 1763	Zacatecas	los Órganos	17	“a comer a la hacienda [falta el nombre] y a dormir a los Órganos”
4 ene. 1763	los Órganos	Hacienda la Saucedá	15	“a comer al hoyo de agua del Corral de Piedra, 8 leguas”
5 ene. 1763	Hacienda la Saucedá	El Valle	7	“a comer en San Agustín”
7 ene. 1763	El Valle	Las Cruces	5	
8 ene. 1763	Las Cruces	Hacienda de San Antonio	7	
10 ene. 1763	Hacienda de San Antonio	Rancho del Zapote	7	“una legua de cuesta sumamente áspera”
13 ene. 1763	Rancho del Zapote	Agua Zarca	14	“a comer por el río Chapalupana [sic] al Xagut, malísimo camino y de elevadas cuestras, 9 leguas, y a dormir a la Agua Zarca. Provincia de Nayarit”

14 ene. 1763	Agua Zarca	Peyotán	15	“a las cuatro leguas se comienza a bajar la cuesta hasta el pueblo de San Juan Peyotán y comenzando a bajar después de salir el sol, se llegará en buenas bestias al ponerse al pueblo, a comer a un aguaje llamado Saucillo en medio de la cuesta y a dormir al pueblo de San Juan [Peyotán]”
18 ene. 1763	Peyotán	Jesús, María y José	7	“mal camino y molesto por el río que se pasa como 10 veces”
21 ene. 1763	Jesús, María y José	La Mesa	7	“malísimo camino”
24 ene. 1763	La Mesa	Ojo de agua	9	“(por el camino que llaman nuevo, tan malo que hasta la misión del Rosario es un continuo precipicio, excepto algún planecito entre pinos) a comer al arroyo del Fraile y a dormir a un llano ojo de agua”
25 ene. 1763	Dicho ojo de agua	Rancho de la misión del Rosario	14	“a comer al rancho del Bajonero, 7 leguas, y a dormir al rancho de la misión del Rosario”
26 ene. 1763	Rancho de la misión del Rosario	Rosario	8	

30 ene. 1763	Rosario	Unos charcos	14	“a comer al río, donde se acaban los precipicios, 7 leguas, y a dormir a unos charcos”
31 ene. 1763	Dicho puesto	San Andrés	14	“por el río de Santiago a comer a un rancho des poblado, 7 leguas, y a dormir a San Andrés”
1 feb. 1763	San Andrés	Tepic	3	
3 feb. 1763	Tepic	San Leonel	8	“a comer a cerca del Tesorero y a dormir a San Leonel”
4 feb. 1763	San Leonel	La hacienda o ingenio de [falta nombre]	9	
5 feb. 1763	Dicho ingenio	[falta nombre]	9	“a comer al segundo pueblo llamado Suatan, 6 leguas, y a dormir a [falta nombre]”
6 feb. 1763	[falta nombre]	Rancho de la Barranca	8	“a comer al pie de las barrancas, 5, y a dormir al rancho de la Barranca”
7 feb. 1763	Dicho rancho	Pasada la Magdalena	11	“a comer a unos ranchos antes de la Magdalena, 7, y a dormir como una legua pasada la Magdalena”

8 feb. 1763	Dicho rancho	Un rancho	13	“a comer al pueblo, 9, y a dormir a un rancho”
9 feb. 1763	Dicho rancho	Guadalajara	9	“a comer a los pueblitos, 7 leguas, y a dormir a Guadalajara”
17 feb. 1763	Guadalajara	Zapotlan [Zapotlanejo?]	9	“a comer al puente, 6 leguas, y a dormir a Zapotan”.
Total hasta aquí			24384 (c. 13200 km)	
<p>^a “Adviértese que se ha hecho un derrotero segregado de este diario desde este presidio hasta el Moqui, fundado en noticias ciertas y personas fidedignas, por haber parecido ser el derrotero más derecho desde este presidio que de otra parte alguna”.</p> <p>^b El texto (p. 45) dice desde San Borja.</p> <p>^c Debe ser 12 o 13.</p>				
<p>Fuente: WBS, núm. 47, Diario del padre visitador general Ignacio Lizasoain que salió a su visita de su misión de Báucom el día 4 de abril de 1761 años, pp. 39-47</p>				