

Patricio Juárez Lucas

Jefe del Departamento de Archivo Histórico
pjuarezl@conaculta.gob.mx

LOS CAMINOS COLONIALES

Al mediar el siglo XIX seguían surcando por el territorio nacional los seis caminos reales que se habían construido en tiempos coloniales, y podríamos parafrasear el dicho de que todos los caminos llevan a Roma, para decir que en ese entonces todos los caminos llevaban a la capital de México, pues los seis caminos que mencionamos partían de la Ciudad de México, y éstos eran: el México-Acapulco, que pasaba por Huitzilac y Cuernavaca; el México-Toluca; el denominado Camino de Tierra adentro, que comunicaba a la Ciudad de México con Ciudad Juárez pasando por Querétaro, Guanajuato y Durango; el México-Pachuca; el antiguo camino de México-Puebla, que pasaba por San Buenaventura y los Llanos de Apan, y el nuevo camino México-Puebla, que iba por Río Frío y Texmelucan. De este último trayecto se desprendía el camino de México a San Cristóbal de las Casas, Chiapas, camino que pasaba por Tepeaca, Tehuacán, Venta Salada, San Antonio de los Cués, Los Cerros, Tecmovaca, Oaxaca, Tequisitlán, Tehuantepec, Juchitán, Tuxtla, San Cristóbal.⁵⁹

LA ARRIERÍA Y LAS DILIGENCIAS

Los seis caminos eran recorridos por la arriería, los carruajes y las diligencias. Lo mismo servían para transportar carga que pasajeros. Estaban trazados sobre las llanuras, que en tiempos de secas el paso de las diligencias levantaban polvaredas, que podían observarse a la distancia, y en tiempos de lluvias se volvían intransitables, y hacían que las diligencias se atascaran en los lodazales, lo cual provocaba que la transportación se convirtiera en una carrera llena de obstáculos interminables. Otros trazos se internaban en los bosques, en tanto que unos más bordeaban las márgenes de los ríos y otros seguían los lechos secos de los mismos. El personaje más importante de la arriería y de las diligencias lo constituían los caballos. Sobre los lomos de estos animales se desarrolló la vida, la cultura y las comunicaciones, hasta antes de la llegada del vapor, el petróleo y la gasolina.

El vapor fue por muchos años la principal fuente de energía para los ferrocarriles, y en México se utilizó hasta muy entrado el siglo XX, cuando llegaron las locomotoras eléctricas. Sin embargo, cabe decir que en la década de 1920, la compañía del Ferrocarril Mexicano incorporó ese tipo de máquinas en un pequeño tramo electrificado que iba de la ciudad de Orizaba a Boca del Monte.⁶⁰ En tanto que el petróleo y la gasolina se fueron convirtiendo en la fuente de energía para el automóvil y demás vehículos automotores desde los inicios del siglo XX. La arriería, los trenes y el automóvil continuaron coexistiendo en toda la

⁵⁹ Jesús Hermosa, “Derroteros. De la capital de la República a las de los estados”, en Hira de Gortari Rabiela y Regina Hernández Franyuti, comps., *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*. México, Instituto Mora / Departamento del Distrito Federal, 1988, pp. 232-243.

⁶⁰ Francisco Garma Franco, *Railroads in Mexico: an illustrated history*. Estados Unidos, Sundance, 1985, pp. 99-103.

geografía mexicana, pues allí donde no llegó el tren estaban los caballos. Incluso aún donde pasaba el tren también llegaba la arriería, ya sea de manera ortogonal o paralela a la vía del ferrocarril, como se asienta en el testimonio del señor Cirilo Cruz, cuyo padre recorría con su recua los caminos de Tlaxcala-Puebla-Tehuacán.⁶¹ Desde los primeros años de la llegada del ferrocarril a México la arriería se convirtió en complemento de la transportación, y fue así que las estaciones se transformaron en nodos del complejo entramado donde convergían y se conectaban los caminos con las vías del ferrocarril. Lo anterior se comprueba en la siguiente imagen:

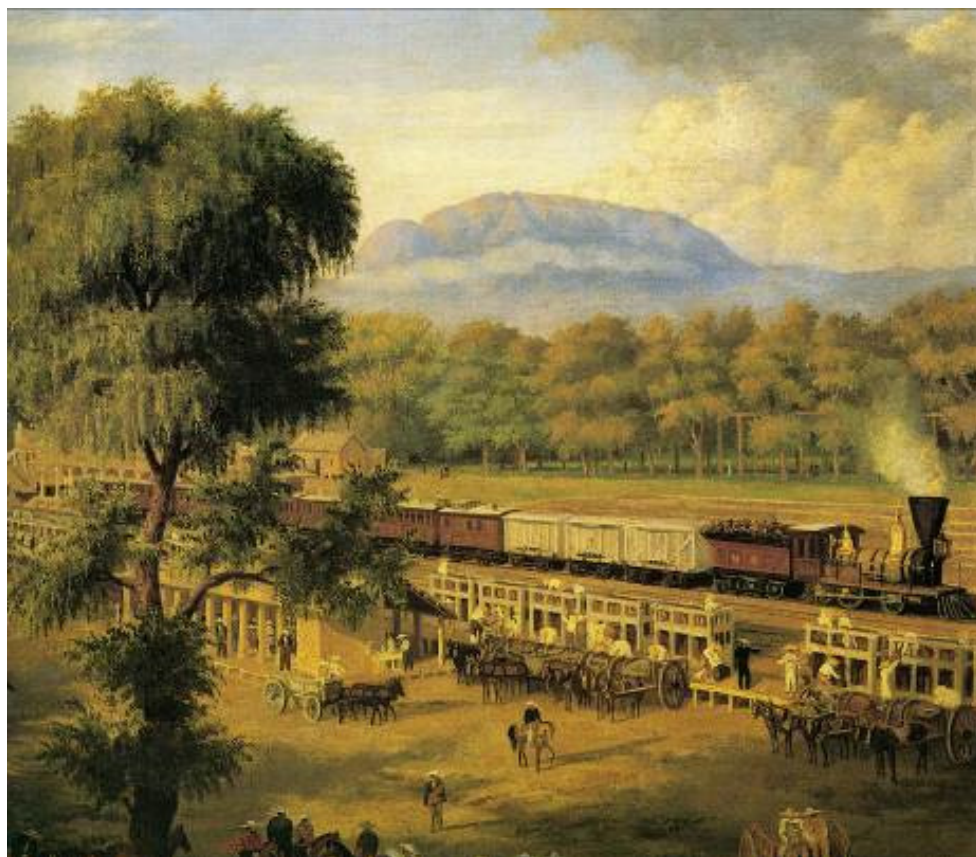


Imagen tomada del libro *Las vías del arte*. México, FNM, 1998, p. 31.

Debido a la situación convulsa del México de mediados del siglo XIX, en la que liberales se enfrentaban a conservadores; se dio la intervención francesa; se sufrieron inestabilidad política interna y agresiones del exterior, transitar por los caminos, fueran estos secundarios o incluso rutas principales o los de menor tránsito, implicaba siempre un latente peligro. Para proteger a los viajeros, el Estado desplegaba partidas volantes del ejército a lo largo de estos caminos, pero aún con esto hubo

⁶¹ Para más información ver “Entrevista realizada al señor Cirilo Cruz Angulo”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 22.

ocasiones en las que los mismos viajeros y arrieros tuvieron que procurarse su propia seguridad, es decir, salir a camino fuertemente armados. A estas imágenes nos remiten las obras de los viajeros, los aventureros, los cronistas y los literatos de ese tiempo mexicano.

Debido a la importancia comercial del puerto de Veracruz, los caminos que pasaban por la ciudad de Puebla estaban siempre transitados por la arriería y las diligencias que tenían como destino el puerto. En 1833, Manuel Escandón compró una línea de diligencias que recorría los caminos entre México y Puebla. La familia Escandón consolidó, a lo largo de los siguientes cuarenta años, sus intereses en esta región, de tal manera que su ascenso culmina con la construcción de la primera línea ferroviaria, la del Ferrocarril Mexicano, cuya línea troncal se terminó en 1872, pero tres años antes, en septiembre de 1869, había sido ya inaugurado el ramal de Apizaco-Puebla, por el presidente Benito Juárez.⁶²

LOS BANDIDOS DE RÍO FRÍO

Esta monumental obra retrata la primera mitad del siglo XIX mexicano. La novela es un gran mural en el que se plasma la vida del México decimonónico. De esta forma, esta obra nos arroja información que nos permite conocer cómo se movía la gente y de qué manera trasladaba sus productos y mercancías; cuáles eran los peligros que los acechaban y cómo operaban los asaltantes de caminos de esa época.⁶³ Cabe decir que Manuel Payno, autor de la novela, describe de manera magistral cuáles eran las condiciones de los caminos en esta región, motivo de este ensayo. Además, nos ofrece un panorama general sobre las dificultades que enfrentaban los viajeros durante sus recorridos, y cuáles eran los verdaderos obstáculos naturales: la lluvia, el sol, entre otros, de los que dejó constancia en toda su obra.⁶⁴ De estas y otras problemáticas nos cuentan los testimonios de los viajeros extranjeros, y aún de los nacionales.⁶⁵ Manuel Payno terminó su monumental obra, *Los bandidos de Río Frío* en 1891, año en que se concluyó la línea troncal del Ferrocarril Interoceánico.

LOS BANDIDOS EN LA CAÑADA

Al igual que en otras regiones de México, los caminos de La Cañada eran teatro de operaciones de asaltantes y bandidos, por lo que transitar por estos lugares se convertía en toda una aventura, e incluso se corría el

⁶² Ignacio Manuel Altamirano, "Las fiestas de septiembre en México y Puebla", en Huberto Battis, pres., *El Renacimiento, periódico literario* (México, 1869). México, UNAM, 1993, pp. 49-64; Margarita Urías Hermosillo, "Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril; 1833-1862", en Ciro F. S. Cardoso, coord. y pres., *Formación y desarrollo de la burguesía en México: siglo XIX*. México, Siglo XXI Editores, 1978, pp. 25-56.

⁶³ Manuel Payno, *Los bandidos de Río Frío*. México, Grupo Editorial Tomo, 2010 908 pp.

⁶⁴ Manuel Payno, "Un viaje a Veracruz", en Blanca Estela Treviño, selección y pról., *Los imprescindibles. Manuel Payno*. México, Cal y Arena, 2003, pp. 80-241.

⁶⁵ J. F. Elton, *Con los franceses en México*. México, Conaculta, 2005. (Mirada Viajera), pp. 19-31; Ignacio Manuel Altamirano, "Los caminos de antaño", en Vicente Quirarte, selección y pról., *Los imprescindibles. Ignacio Manuel Altamirano*. México, Cal y Arena, 1999, pp. 581-599.

riesgo de perder la vida. Un viajero francés, Désiré Charnay, quien vino comisionado a México a realizar estudios arqueológicos nos da testimonio de ello, en el relato sobre su viaje de la ciudad de México a Oaxaca. Él narra que el trayecto de México a la ciudad de Puebla lo realizó sin incidentes debido a que ese camino estaba escoltado por fuerzas militares, pero que el tramo de Puebla a Tehuacán no tenía vigilancia y por lo mismo abundaban ladrones. Asegura que por fortuna él y sus acompañantes no sufrieron ningún contratiempo, pero que días antes fueron masacrados otros viajeros que se resistieron al asalto, en manos de un grupo de arrieros. Más adelante, en Venta Salada se encontraron con un caminante, quien les manifiesta haber sido asaltado y despojado por tres ladrones que lo emboscaron y que estaban escondidos en el río seco en ese momento. En Quiotepec se encuentran con un bandido llamado el Güero López, personaje que comanda una banda de 150 hombres, pero resulta que éste hombre resultó amigo del guía que él lleva, quien les cambia los caballos cansados por otros nuevos. Sin embargo aclara que los caballos que les proporciona eran producto de un robo.⁶⁶

LITERATURA Y TESTIMONIOS DE VIAJEROS

Una primera aproximación a la vida en México de mediados del siglo XIX nos la da la literatura y los testimonios de los viajeros. Un gran aporte lo constituyen las obras de Manuel Payno, Guillermo Prieto, Ignacio Manuel Altamirano, entre otros. Aquí van algunos títulos: *Los bandidos de río frío*, *Memoria de mis tiempos*, *Crónicas de viajes*, *La Navidad en las montañas*, entre otras. En lo que respecta a los testimonios de viajeros éstos nos proporcionan otra visión de los hechos y lugares de México, y son importantes pues gracias a ellos podemos regresar al siglo XIX y conocer los caminos que ellos recorrieron en sus andanzas por nuestro país.

LAS VÍAS DEL FERROCARRIL EN LA REGIÓN PUEBLA-OAXACA

El Ferrocarril Mexicano fue la primera línea que enlazó a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz. El trayecto de sus vías fue tendido casi en paralelo al antiguo camino de México a Puebla, es decir, que pasaba por Apan. El primer tramo de esta línea férrea formó parte del antiguo ferrocarril de Veracruz al Río San Juan, que era una pequeña línea de 11.5 kilómetros de vía, que se inauguró en 1850. Durante los siguientes años se siguió construyendo, pero poco se avanzó debido a las grandes dificultades por las que atravesaba el país, al grado de paralizar por completo los trabajos de construcción.⁶⁷ Para 1862, la familia

⁶⁶ Désiré Charnay, *Ciudades y ruinas americanas*. México, Conaculta, 1994. (Mirada Viajera), pp. 33-47.

⁶⁷ Francisco Garma Franco, *op. cit.*, pp. 31-32; Margarita Urías Hermosillo, "Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril; 1833-1862", en Ciro F. S. Cardoso, coord. y pres., *Formación y desarrollo de la burguesía en México*. México, Siglo XXI, pp. 25-56.

Escandón negoció con los franceses a cambio de financiamiento para la construcción. Los intervencionistas intentaron seguir con la construcción y lograron avanzar unos cuantos kilómetros más. En 1872, la Compañía del Ferrocarril Mexicano logró unir a la ciudad capital con el puerto de Veracruz.

La documentación y los gráficos que elaboró la Compañía, mismos que fueron el soporte de esa magna obra, fueron rescatados en la estación de Orizaba, en el contexto del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Artístico, Cultural e Histórico de los Ferrocarriles Nacionales de México (PRONARE), y gracias a ello hoy forman parte de la memoria de esa empresa que se resguarda en el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (Cedif), y están a disposición de los investigadores. De esa documentación destaca un grupo de cuarenta planos que tienen como título *Imperial Mexican Railway*.⁶⁸

Esta primera línea ferroviaria en México dejó honda huella en la memoria de los mexicanos del siglo XIX. Tal fue la impresión que causó, que inspiró a artistas de la talla de José María Velasco, Casimiro Castro, Luis Coto, entre otros, quienes plasmaron al Ferrocarril Mexicano en litografías, óleos, acuarelas y otros materiales e incluso en fotografías. Como ya señalé líneas antes, en las imágenes que recrean la vida cotidiana de las estaciones podemos apreciar que hay elementos de la época que poco a poco fueron desapareciendo (la arriería, las diligencias, etc.), en la medida en que se gestó la llegada del ferrocarril. Algunas de estas imágenes son las siguientes:

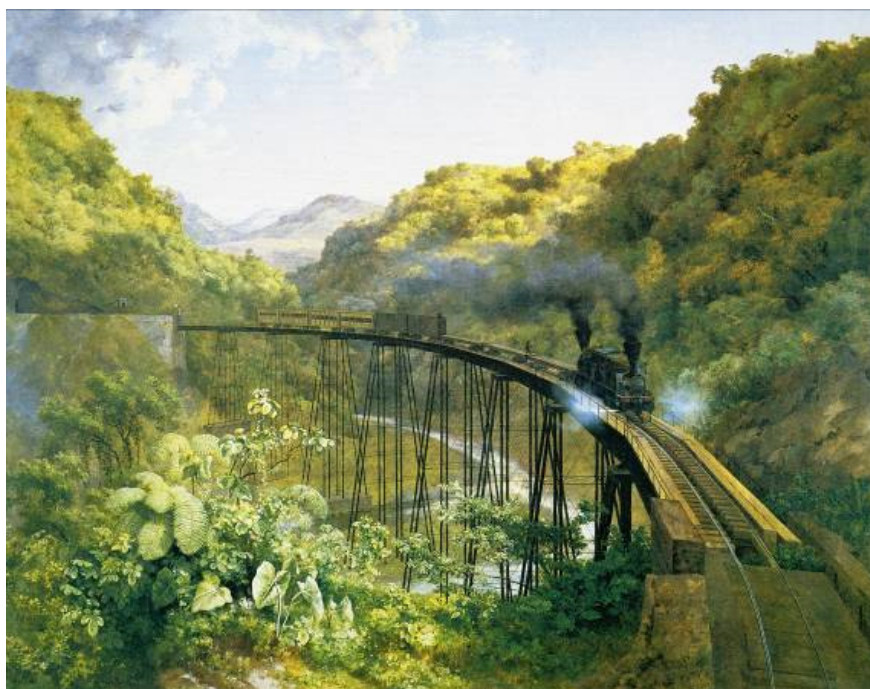


Imagen tomada del libro *Las vías del arte*, op. cit., p. 43.

⁶⁸ Luis Rodríguez Valencia, coord., *Del Ferrocarril Imperial al Mexicano, 1837-1873*. México, Conaculta/CNPPCF, 2012, 90 pp.

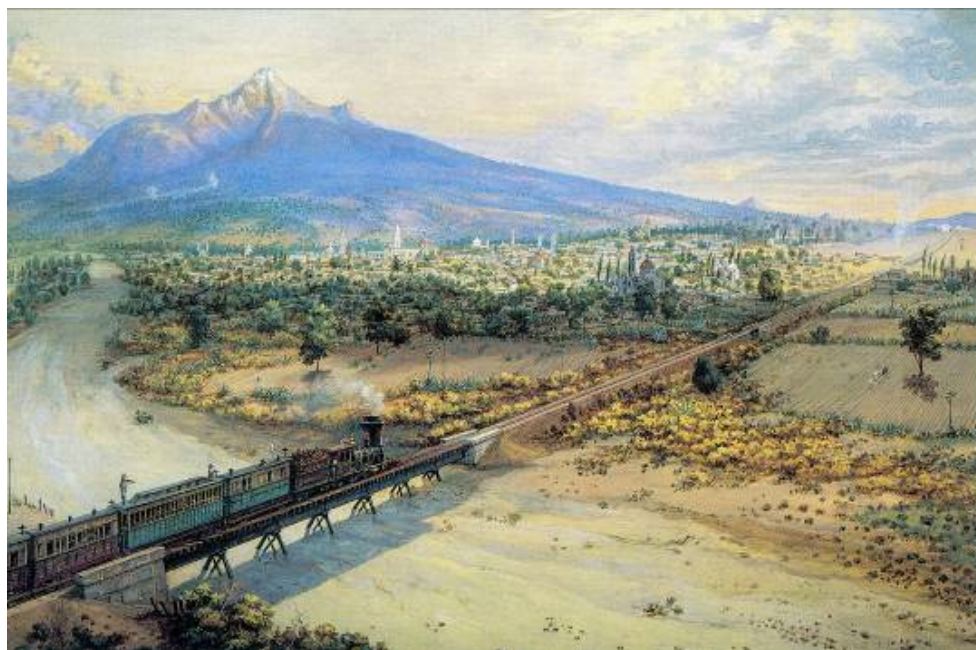


Imagen tomada del libro *Las vías del arte*, op. cit., p. 23.

En el momento en que se concluye una nueva vía férrea, los actores de la época anterior se ven obligados a redireccionar sus trayectos trazando nuevas rutas y dejando las anteriores muchas veces en el abandono, como lo señala en su testimonio un conductor de diligencias que cubría los caminos de Puebla a Orizaba y de Puebla a Tehuacán.⁶⁹

EL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

Esta línea ferroviaria enlaza a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, y tenía a la ciudad de Puebla como un punto de su línea troncal. La compañía del Ferrocarril Interoceánico de México se formó a partir de la consolidación en una sola empresa de varias líneas locales que habían sido otorgadas a los gobiernos de los estados, en particular a los de Puebla y Morelos. La compañía retomó los tramos ya construidos y finalmente logró comunicar la Ciudad de México con el puerto de Veracruz en 1891.⁷⁰

EL FERROCARRIL TEHUACÁN A ESPERANZA

Esta pequeña línea férrea, de solamente 51 kilómetros, fue construida por el gobierno e inaugurada por el presidente Porfirio Díaz en 1879. En los primeros días de 1880 fue puesta en operación, aunque debe destacarse que para entonces su tracción era animal. Se trata de una vía muy importante debido a que enlazó a la línea troncal del Ferrocarril

⁶⁹ *El Presente*, 31 de diciembre de 1890.

⁷⁰ Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, sección: Junta Directiva, Concesiones y decretos sobre líneas y ramales del Ferrocarril Interoceánico de México, 1878-1907. Gloria Tirado Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico: Puebla en el porfiriato*. México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2007, pp. 71-151; *El Presente*, 24 de marzo; 15 de abril; 1 de mayo, de 1891.

Mexicano con el Ferrocarril Mexicano del sur, empresa con la que se consolidó en el año de 1900.⁷¹

EL FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR, TRAYECTO Y RESULTADOS

En 1886 el gobierno del estado de Oaxaca obtuvo una concesión para construir una línea férrea entre Tehuacán y Oaxaca, concesión que dos años después habría de traspasar a la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Sur, propiedad de Harry V. R. Read, quien en 1891, durante la aprobación del contrato por el gobierno federal, estaba representado por Pablo Martínez del Río, un prominente hombre de negocios en la segunda mitad del siglo XIX. El contrato aprobado en ese año era para construir un ferrocarril de Puebla a Oaxaca y Tehuantepec. La construcción de la línea avanzó rápidamente y un año después, a mediados de 1892, la vía había llegado a Tecmovaca. Para esas fechas ya llegaban trenes a la estación de San Antonio Nanahuatipam. Esta empresa sólo logró tender sus vías hasta la ciudad de Oaxaca, pero fue inaugurado con bombos y platillos, e incluso a la inauguración asistió el presidente de la República junto con los principales miembros de su gabinete, los gobernadores de los dos estados, los hombres de empresa, así como las altas esferas de la sociedad porfiriana.⁷² Probablemente las condiciones geográficas impidieron que el tramo de Oaxaca a Tehuantepec se lograra construir, razón por la cual el Ferrocarril Mexicano del Sur sólo alcanzó a unir las ciudades de Puebla y Oaxaca. A finales de 1909, mediante un contrato de arrendamiento, el Ferrocarril Mexicano del Sur pasó a ser administrado por el Ferrocarril Interoceánico, es decir formó parte de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

Estos fueron los caminos y vías que enlazaron a la ciudad de Puebla con la de Oaxaca. En Puebla las vías se interconectaban con las Ferrocarril Interoceánico, y en la estación de Esperanza con las Ferrocarril Mexicano. Estos caminos, así como las vías del ferrocarril operaron a lo largo del siglo XX.

Sin embargo, con la entrada en vigor de la *Ley reglamentaria del servicio ferroviario*, Ferrocarriles Nacionales de México fue segmentado en varias compañías ferroviarias regionales, esto con el fin de proceder a su desincorporación como empresas públicas, y para darla en concesión a empresas privadas,⁷³ nacionales y extranjeras. Durante este proceso, el Ferrocarril Mexicano del Sur, que corría de Puebla a Oaxaca, fue dividido en dos tramos, el de Puebla a Tehuacán fue concesionado a Ferrosur, en tanto que el de Tehuacán a Oaxaca al organismo que se llegó a denominar como Líneas Cortas, que podrían ser administradas por los gobiernos de los estados. MF

⁷¹ Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, sección: Junta Directiva, *Concesiones y contratos para la construcción y explotación de ramales, del Ferrocarril Mexicano del Sur (traspasos y reformas), 1881-1908*. Gloria Tirado Villegas, *De la diligencia al motor de gasolina*. Puebla, Educación y Cultura, Asesoría y Promoción, 2010, pp. 61-63.

⁷² *El Presente*, 12 de noviembre de 1892.

⁷³ Ferrocarriles Nacionales de México, *Ley reglamentaria del servicio ferroviario*. México, FNM, 1995.