

Magdalena, Jalisco: del camino real al camino de hierro

José Rafael Ascencio Ceseña

A manera de prólogo

Antes de la conquista española, los señoríos y naciones indígenas, contaban con una red de caminos adecuados a sus necesidades, desconocían la rueda y las bestias de carga, pero transitaban por senderos y veredas bien trazados.

Los conquistadores, al describir estos caminos, asientan que eran *muy recios, angostos y empinados*.

El doctor Phil Weigand, cuando habla del complejo arqueológico de Huitzililapa que se localiza a seis kilómetros de Magdalena, hace notar que estaba en el punto de donde pasaban las principales rutas de comunicación y comercio entre el Oriente y el Occidente, y que el control de ese paso probablemente permitió a los antiguos habitantes de esta tierra, aprovechar el comercio costero que tenía que pasar a través de esta región.

Si antes de la conquista, Huitzililapa *lugar del arroyo de los colibríes* y Xochitepec *en el Cerro de las Flores*, fueron lugares por donde se tenía que pasar, Santa María Magdalena de Xotitepec continúa siéndolo; las antiguas veredas fueron ampliadas, el gobierno virreinal permite a los indios valerse de animales para sus largas caminatas y acarreo de bultos; arriando las bestias, se convierten en profesionales bien remunerados.

A partir de 1768 se inauguró el Puerto de San Blas, abriendo el Corredor Comercial San Blas, Tepic, Guadalajara, México, Veracruz. Aumentó considerablemente el movimiento de mercaderías.

A mediados del siglo XIX, don Manuel Escandón y don Anselmo Zurutuza se asociaron para, formalmente, prestar el servicio de transporte en vehículos apropiados para resistir los duros caminos.

La Magdalena, que así era conocida, ya sin el nombre indígena que a través del tiempo se fue perdiendo, lo mismo que la santidad, era sitio al que se anhelaba llegar, sobre todo si del norte del país era el viaje; muchas constancias dejaron los viajeros, siempre expresándose favorablemente. Por lo antes señalado, decidí entrar un poco en los hechos que a través del tiempo hicieron de Magdalena un lugar conocido.

Hoy que el municipio es cruzado por la Carretera Federal No. 15 México-Nogales, la moderna autopista de la Sierra y el Ferrocarril del Pacífico, presento algunos datos de cómo era este pueblo, la manera de viajar y, muy superficialmente, cómo se vivió la última mitad del siglo XIX y casi las tres primeras décadas del siglo XX.

Se asienta en una hermosa llanura rodeada de altivas cumbres. Tiene un trazo regular y, próxima al centro, se extiende un área de cinco acres destinada a la plaza pública, rodeada por edificios oficiales y privados que consisten en una iglesia de estilo gótico moderno, una escuela y un instituto de aprendizaje para uno y otro sexo, una sala de audiencia, la Plaza de Armas, almacenes, una fonda y casa privadas.

Las residencias privadas como la plaza pública, estaban adornadas con canalillos, fuentes y árboles frutales propios del trópico, que mezclaban sus ricas fragancias llevadas por la brisa de la montaña, semejantes a los famosos aromas de la desértica Arabia que hace que el ausente suspire de nostalgia por su país.

A corta distancia hay un lago del mismo nombre: Lago de Magdalena. Aunque no apropiado para el progreso del comercio interno, está casi a nivel con mayor parte de los campos que rodean la villa y se halla circundado, a no mucha distancia, por montañas de diferente altura.

Era cerca de las siete de la mañana y en este mes de abril, el astro rey prestaba vida a los objetos circundantes, la aromática brisa nos seguía por donde quiera que atravesábamos; nos sentimos animados, no tanto por el ímpetu de la juventud como por el hermoso sitio que nos complacíamos en disfrutar. En esta villa, los negocios son variados y se combina la propiedad o administración de una fonda con el comercio, agricultura y horticultura, aunque todo en pequeña escala.

Permanecemos en este lugar apenas el tiempo suficiente para echar una ojeada al sitio y a sus características generales y obtener una nueva remuda de mulas. Pronto estuvimos listos para proseguir; seguimos adelante sobre el empedrado, haciendo el mismo ruido que una distante descarga de artillería y muy pronto bordeamos el lado sur del lago.

Fragmento de una carta del viajero estadounidense Marvin Wheat, que en la primavera de 1856 viaja de Mazatlán a Manzanillo

Tres décadas después, el lugar luce igual; pareciera que el tiempo se detiene; sigue siendo parada o paraje, donde se llega a pernoctar, sestar o remudar; en la casa de hospedaje y en sus mesones llegaban familias de posibilidades, que viajaban en pesados guayines tirados hasta por diez bestias, acompañados por escoltas que son mozos de confianza, bien montados y mejor armados; aunque es oportuno decir que el grueso del transporte lo hacían las llamadas diligencias, estudiantes, comerciantes, paseantes, emisarios con cartas o encargos; todo un mosaico de trajes, costumbres e ideas, y aun de leguaje.

Las diligencias, coches grandes o chicos, para el transporte de nueve o doce pasajeros y mercancías, tenían cerradas por cortinas de lona, los compartimentos de los pasajeros, atrás, el de los equipajes que a veces solían llevar sobre el techo del vehículo en la parte delantera, y levantados en alto los asientos del cochero y del sota.

Eran tiradas por seis u ocho mulas; dos iban en el tronco, cuatro en las guías y dos en las contraguías; se llamaba pescante el lugar ocupado por el cochero que empuñaba las

riendas y el sota que azotaba a las bestias; a las primeras con el chivero, a las segundas con el látigo y a las terceras con la larga. Este ayudante del cochero también auxiliaba a los mozos en las postas, donde se hacían las remudas y calentaba a azotes a las mulas en los pasos difíciles, saltaba de la diligencia para apresurar la marcha en las subidas y el cochero le permitía manejar el vehículo en los planos para que fuera aprendiendo el peligroso oficio.

La calle real era cruzada a diario por arrieros que conducían atajos hasta de sesenta mulas, siguiendo el toque del cencerro que colgaba del cuello de la yegua caponera; fue común ver pasar quién llevaba de uno a diez burros, con diversas mercancías, así mismo y en forma esporádica, compañías de soldados.

Algunos magdalenenses vendían manojos de zacate, sobre todo de pará y camalote, cortados de las orillas de la hermosa laguna que seguía arriada al pueblo.

Si el viajero tenía como destino Guadalajara, debía llegar a la puerta del Mezquita, donde cruza el camino que lleva a Balbaneda. Ya está en el camino real con su cerca doble y empedrada de piedra negra; cruza el arroyo de Potrerillos y pasa por El Tepiolole, luego La Tabernita, Lo de Guevara, Los Cantaritos, Lo de Teresa y Tequila; había recorrido diez leguas.

La siguiente parada, Amatitán, que dista cinco leguas. Le sigue Huaxtla que son cuatro; La Venta, seis leguas y recorrerá cuatro para llegar a Guadalajara.

Si a Tepic se dirigía, por la calle real se llegaba a la puerta de San Antonio; prosigue el camino real que hasta Piedras Grandes, lo delineaban tupidas nopaleras; luego el sitio conocido como El Caballito del Diablo, Las Matas de San Antonio, El Vallado, Santiaguito, La Quemada, Cieneguitas y El Tequesquite, hasta aquí son diez leguas y se concluye una jornada.

El siguiente lugar de reposo es el portezuelo que dista ocho y media leguas. Luego Plan de Barrancas a cuatro y media, y sin duda, el lugar más difícil de todo el recorrido: Ixtlán a nueve leguas, Ahuacatlán a tres leguas y media, Santa Isabel a seis, lo mismo que San Leonel y, finalmente, Tepic a ocho.

Es oportuno hacer mención de un cómodo y lujoso carruaje propiedad de la familia Orendáin, dueños de las haciendas de La Quemada y San Andrés, que con orgullo lucían en estos tiempos; con mucha frecuencia estaba en su hermosa finca en el lado sur de la plaza y colindante con las oficinas del Ayuntamiento; actualmente se exhibe en el Museo Regional del Instituto Nacional de Antropología e Historia, en la ciudad de Guadalajara.

Corre el año de 1892, el párroco se llama Félix María Martínez, y tiene esta encomienda desde el 25 de agosto de 1882.

El presidente del Ayuntamiento, y por lo tanto, la autoridad política, es don José Cuervo Labastida, propietario de fincas, terrenos plantados de mezcales y potreros de

agostaderos; es colindante con las de don Cenobio Sauza Madrigal que, coincidentemente, tiene el mismo puesto en la vecina villa de Tequila.

Funciona en la Hacienda de San Andrés, un molino de trigo, cuya fuerza motriz es hidráulica y se ubica por el camino que lleva el abundante ojo de agua denominado Almoloyan.

También dos destilerías de mezcal; una en la Hacienda de Santa María y la otra en la Hacienda de San Andrés, funcionan ambas con motores de vapor.

La oficina de rentas se encuentra en el edificio de las oficinas municipales y es por eso que, además de laborar como empleado de la misma, escribiente del Registro Civil, el joven Manuel Macario Diéguez, recién llegado de San Cristóbal de la Barranca, donde ejercía la docencia en la escuela primaria del lugar.

En la última década del siglo, aumenta la producción en el campo en rudimentaria carretera que, en lenta caminata, tiradas por una y hasta cuatro yuntas de bueyes, llevan a los graneros la abundante cosecha.

En 1909, todavía la transportación de hombres y carga en general se hacía como se ha descrito. A principios de año, se presenta ante la autoridad política, don Francisco Blanco, el licenciado Antonio Pérez Verdía F., representante de la compañía del Pacífico Sur, empresa ferroviaria, y presenta documentos que acreditan su encargo y se lee lo siguiente:

El veintisiete de junio de mil novecientos ocho, en la ciudad de Tucson, Arizona, le confiere el Sr. Epes Randolph, apoderado a su vez de los señores E. H. Harriam y Alex Millar, Presidente y Secretario, respectivamente, de la citada compañía, las facultades más amplias que las leyes mexicanas conceden a este tipo de empresas, celebre contratos convenios, y otros instrumentos, otorgue escrituras, adquiera títulos, terrenos, derechos de vía, sea a título gratuito, oneroso, etc., etc..

El citado licenciado Pérez Verdía, explica con amplitud su encomienda, hace saber que desde 1850 el ferrocarril llegó a Veracruz, que en 1873 a la Ciudad de México; que la compañía Atchison, Topeka y Santa Fe, en el puerto de Guaymas, Sonora inicia el 6 de mayo de 1880 un tramo de 424 kilómetros para llegar a Nogales del mismo Estado el 11 de octubre de 1882; que en 1897, por medio de un arrendamiento, la Southern Pacific operará esta ruta llamada Ferrocarril de Sonora; que a fines del pasado 1908, la vía llegó al Puerto de Mazatlán; que en el municipio de Magdalena deberán construirse 21 kilómetros de vías férreas.

Se cita a los propietarios de solares, pequeñas huertas de hortalizas y pocas casas habitación que el citado proyecto afecta. El 1° de mayo, ante el notario público, señor Anacleto Martínez, se hace la primera operación de compra-vente; fracción de los solares: El Nogal y El Tlacuache. Posteriormente, Francisco Guevara Rubio en trescientos pesos parte de sus huertas que se ubican por las calles de Hidalgo y Matamoros; José María

Guevara por la calle de Guerrero; Cesáreo Caro por Iturbide; Otilia y Sofía López Orendáin por Morelos; Sebastián Estrada por Guerrero y Matamoros; presbítero Félix María Martínez parte del predio de la tabernita por la calle González Ortega.

El 24 de junio de 1909 se registra la empresa con la razón social Ferrocarril Sub-Pacífico de México.

Continúan las operaciones de compra-venta.

Francisco Ornelas, sus terrenos de La Guásima y El Triángulo por la calle de Zaragoza; Cenobio Avila, su huerta El Guamúchil; Ildefonso Ramos; Celso Fregoso, pequeñas fracciones; Zacarías Ornelas Orendáin y Josefina Diéguez Méndez, su huerta de La Alfalfa; Vicente Hermosillo González y sus hijos Luis, Leopoldo y Ernestina por la calle Allende, 590 metros en 135 pesos; Dámaso Sigala, sus solares de comunidad indígena, fracción de Mezquitillos; todos reciben de conformidad según lo pactado.

Sin embargo, algunos se opusieron a vender, declarándose en rebeldía. Se llega a los tribunales y ésta fue la conclusión. Daré lectura a un solo documento que a la letra dice:

Dirección de Rentas del estado Libre y Soberano de Jalisco.
Al receptor de Rentas de Tequila.

El Notario, Homobono A. Díaz, en oficio de fecha 21 de los corrientes que hoy autoricé.

El Juez de Distrito del Estado, en rebeldía de Pablo Avila, adjudicó en precio de cuarenta y dos pesos con cuarenta y dos centavos, mediante juicio de expropiación, por causa de utilidad pública, a la compañía de ferrocarril Sud-Pacífico de México, una fracción de terreno que se encuentra situado en el municipio de Magdalena del 12° Cantón, que tiene una superficie de cuatro áreas y veinticuatro metros cuadrados, lindando por el oriente con propiedad de Cesáreo Caro antes, hoy la compañía adquirente, al poniente con la misma compañía, antes de Gabriel López y Cenobio Ávila, al norte con el resto de la propiedad de Pablo Ávila y al sur con la expresada compañía, antes de Zacarías Ornelas; los gastos de escritura son por cuenta de la compañía compradora, exceptuada de todo pago en favor del Estado, de acuerdo al artículo 72 de la Ley de Ferrocarriles de 299 de abril de 1899.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento y efectos a fin de que, oportunamente, me dé cuenta, un oficio especial, de las anotaciones que practique.

Guadalajara, Jal., 27 de julio de 1910.

El Director General

A. Quintero

De esta forma se expropió a los señores José y Luis Vereá, así mismo a los herederos de Jesús Ascencio, el 7 de enero de 1911, y por trece mil metros pagaron quinientos pesos.

Con los fallos descritos terminaron los conflictos y es copiosa la presentación de propietarios para recibir el pago correspondiente por los predios ocupados. De Empalme de Orendáin viene el camino de hierro y llega a Magdalena en agosto de 1912; la ruta Nogales-Tepic es concluida el 26 de diciembre del mismo año; por las condiciones políticas que atraviesa el país, se detuvo la construcción al igual que en Tepic.

La llegada del tren, como lo llamó la población en cuanto pasó el susto causado por sus resoplidos de vapor, acostumbrados a escuchar sus alaridos, a ver su penacho de humo que en negras nubes se eleva al cielo, la estación es el lugar más visitado.

El movimiento de mercancías y pasajeros aumentó considerablemente no sólo por lo que llega y sale de las estaciones de La Quemada y Magdalena, ambas del mismo municipio hacia y de Tepic, como también la instalación de oficinas de las compañías mineras de la región de Hostotipaquillo. Una de ellas La Cinco Minas Company, por casi agotar sus existencias de materiales de trabajo, el subgerente encargado de producción se dirige a las autoridades estatales de la siguiente manera:

Diciembre 21 de 1914

Sr. Julián C. Medina
Gobernador del Estado de Jalisco
Guadalajara.

Muy señor nuestro:

Confirmando nuestra entrevista, nos permitimos poner a la consideración de usted los siguientes importantes puntos, cuya resolución tanto nos urge: Introducción directa de Cianuro y Zinc. Tenemos en la ciudad de New York y Orizaba, Cianuro y Zinc que nos urge mover directamente a la estación de Magdalena F. Sud-Pacífico, por vía más directa y violenta que deseamos nos indique el Gobierno Mexicano.

Facilidad para pagos de impuestos sobre exportación de nuestros productos mineros.

Actualmente, sufrimos grandes demoras para hacer el pago de los impuestos correspondiente a la exportación de nuestros productos, debido a que necesitamos remitir primeramente a la ciudad de México, las barras para su ensaye; deseamos que el Gobierno de México señale casa ensayadora a su satisfacción, dentro de nuestra jurisdicción, para el ensaye respectivo y poder

hacer el pago del impuesto directamente al Estado de Jalisco, según los dispongan las autoridades.

Tenemos actualmente valores en metales que nos urge exportar a la mayor brevedad posible y deseamos conocer la vía más segura por donde el Gobierno Mexicano pudiere protegernos tales remisiones.

El miércoles 23 del presente, queremos llevar a Cinco Minas, la raya que no hemos hecho desde hace cinco semanas y deseamos que usted se sirva ordenar, salga por el tren de dicho día, una escolta que vaya a Cinco Minas acompañando nuestra conducta y esperar allí hasta que se haga la raya de los operarios.

Nuestros pagos en la mina son semanarios, por consiguiente, deseamos tener casa sábado y domingo una escolta que vigile en Cinco Minas el orden y cuide de la tranquilidad del vecindario.

Agradecemos a usted en alto grado, la pronta tramitación de estos asuntos, nuestras existencias en la mina y molino son suficientes para ocho días, después de este tiempo, debemos suspender nuestras operaciones ocasionando el cese de más de quinientos operarios.

Con las atenciones que usted se merece, quedamos en espera de su resolución, sus atts. ss. ss.

Cinco Minas Company

Sub-Gerente General

Rúbrica.

Cinco Minas
Magdalena, Jal.

El día 24 del mismo mes y año, el Gobernador y Comandante Militar del Estado de Jalisco, se dirige al C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, señalando las peticiones hechas por el funcionario de la compañía minera.

La respuesta fue ésta:

En relación con el atento de usted, número catorce de fecha 24 de diciembre último, por la sección 4ª del Gobierno a su cargo, tengo el honor de manifestarle que, según afirma el superintendente de transporte de Ferrocarriles Nacionales de México, la vía más directa para transportar los materiales que necesita para la explotación de sus minas, la negociación <Cinco Minas Company> es lo procedente; de Nueva York, en el Paso Texas, deberá ser entregado a las líneas nacionales, quienes lo pondrán en

Orendáin Jalisco, donde, a su vez, se hará entrega al Ferrocarril Sud-Pacífico de México, para su movimiento a Magdalena; y por lo que toca a los embarques que están en Orizaba, cuando se haga la comunicación del F.C. Mexicano a ese lugar, la vía directa es México, y de México a Orendáin por los Ferrocarriles Nacionales, para entregar la carga al Sub-Pacífico de México, y pueda llegar a Magdalena. Manifiesta, además, el superintendente de transporte, que tendrá especial atención en efectuarlos tan pronto como se reanude el tráfico de trenes de carga, por las divisiones por las que atravesarán dichos embarques.

Reitero a ustedes las seguridades de mi atenta consideración.

Constitución y Reformas.
México, enero 9 de 1915

El Sub-Secretario
Encargado del Despacho.

José Rodríguez Cabo.

En año de 1923 se reanuda la construcción de la vía La Quemada-Tepic y es por este motivo que el ciudadano presidente de la República, general Alvaro Obregón; el secretario particular, Fernando Torreblanca, con su esposa Hortencia Elías Calles; el ingeniero Pascual Ortiz Rubio, secretario de Comunicaciones; el general Plutarco Elías Calles, ministro de Gobernación, entre otros miembros de su gabinete, llegan a Magdalena, prosiguen a La Quemada y, en sencilla ceremonia, se coloca un clavo dorado sobre la placa y el durmiente y en esta forma inician formalmente los trabajos; casi cuatro años de arduos labores. Se trabajó día y noche, se perforaron 35 túneles, se armaron catorce puentes de acero, nueve solamente en la zona de barrancas, y por las dificultades, desde el punto de vista topográfico, se empleó relativamente poco equipo, sin embargo, la mano de obra fue numerosa, llegando a trabajar hasta tres mil trescientos hombres.

En el puente más largo, el construido sobre el Arroyo de Salsipuedes, con 262 metros de longitud y 76 metros de altura, se unen los rieles que terminan la obra; cuatro de los más ricos estados de la República quedan unidos; son las dos de la tarde del 15 de abril de 1927.

El primer tren directo de Nogales, Sonora a Guadalajara, pasó por Magdalena el domingo 17 de abril, como a las dos de la tarde; se había anunciado que pasaría antes de las doce pero debido a que se comisionó por parte de la empresa al señor don Alberto Bell para que filmara una película al entrar al Puente de Salsipuedes, tuvo que repetirse la escena; luego cerca de La Quemada y por lo pesado del equipo sufrió la quemadura de uno de los bronce de la chumacera; la locomotora traía marcado el número 456, la máquina se alimentaba con carbón de piedra, los pullmans *Vencedor* y *Amomo*, el carro-comedor número 1811, un coche de primera clase marcado con el número 2057, el carro de equipajes C.P. 6076 y el carro correo 4404; entusiasta multitud lo vio llegar, abastecerse de agua en el enorme depósito llamado tinaco y el abordaje de seis personas.

Con la llegada del primer transporte masivo de pasajeros, quedan atrás los tiempos en que frágiles y polvosas diligencias, tiradas por sudorosas mulas, corrían entre cerros, valles y barrancas, uniendo pueblo con pueblo.

El maquinista, Agapito Carrillo; el conductor, Manuel Zavala; el fogonero, Florentino Ramírez; el pasa-carbón, Guadalupe Beas y los garroteros Próspero Neri, Arcadio Alaníz e Hipólito Páez, no bajaron del tren como sí lo hacían el cochero y el sota, sonrientes contestaron los saludos y solamente dijeron adiós.

Bibliografía y archivos consultados

Alvarez, José Rogelio. *Enciclopedia de México*. Tomo III. Editora Mexicana, S.A. de C.V. México. 1977.

Weigand, Phil C. *Antropología en Jalisco 5*. CIV – Publicidad, S.A. de C.V. Guadalajara, Jalisco. 1996.

Wheat, Marvin. *Cartas de viajes por el Occidente*. El Colegio de Jalisco y Lotería Nacional. 1994.

Castillo Romero, Pedro. *Los transportes y comunicaciones en Tepic*. Tepic. 1973.

Luna Zamora, Rogelio. *Historia del tequila, de sus regiones y de sus hombres*. Editorial Carsa, S.A. 1991.

Cincuentenario 1927-1977. De la fecha en que se unió el noroeste del país desde Nogales, Sonora con la ciudad de Guadalajara, Jal. Departamento de Relaciones Públicas. Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V. 1977.

Archivos Históricos de Jalisco.

Archivo de Catastro del Municipio de Magdalena.

Archivo Municipal. Magdalena, Jalisco.