

# *La arriería en Ixcatán*

Lina Mercedes Cruz Lira  
*El Colegio de Jalisco*

## **Introducción**

Lo que a continuación se presenta, es un bosquejo acerca de la desaparición de la arriería. Se ha elegido la zona de la barranca aledaña a Ixcatán, Zapopan, porque sus características geográficas permitieron que perdurara este oficio hasta ya muy entrado el siglo XX.

Se trata apenas de las primeras notas de una investigación más extensa, la cual se centrará en el examen del proceso de desaparición de la arriería, con la construcción de carreteras y la entrada de vehículos automotores, y cómo los arrieros se adaptaron a la nueva realidad. El periodo por cubrir va de 1900 a 1960 y me basaré sobre todo en los testimonios orales con la finalidad de rescatar la visión de este proceso de cambio e indagar aspectos de la vida de los arrieros de esta zona.

Antes de iniciar, quiero aclarar algunos conceptos que mencionaré a lo largo del trabajo. Distingo dos tipos de arrieros: el primero, es aquel que se dedica a trasladar mercancías de otras personas y esa es su actividad principal. Se puede decir pues, que es un arriero de oficio. En la zona barranqueña se han observado algunas variantes de esta primer distinción: a) el arriero contratado puede ser propietario de su recua, lo cual significa que puede buscar quién pague mejor sus servicios; b) el peón que forma parte de una hacienda o rancho y es destinado a que realice esta actividad; y c) la persona que tiene el conocimiento de este oficio, pero no cuenta con el principal medio de trabajo que es la recua, por lo que busca aquel comerciante o agricultor que contando con este medio lo emplee.

El segundo, es el que se dedica a la arriería para transportar a los mercados los productos de su trabajo, es decir, divide su tiempo, unas veces hace de campesino y trabaja su tierra, otras se dedica a llevar los productos obtenidos a los mercados. Es un arriero que transporta sólo sus mercancías. Este último tipo de arriero es al que principalmente me refiero en este trabajo, ya que fue el que pervivió por más tiempo en el caso de la zona barranqueña.

Esta forma de dividir el tiempo de trabajo de los arrieros de la barranca es en realidad una característica compartida por los campesinos de otros lugares y épocas. Véase por ejemplo lo que dice Fernand Braudel sobre los campesinos mediterráneos del siglo XVI:

de lo que no cabe duda es de la pobreza, de la modesta vida de los transportistas, marineros unos y campesino otros; estos últimos dividen su tiempo haciendo unas veces de arrieros, y cultivando las tierras, criando animales, ejerciendo de artesanos, otras. [...] Pero estos transportes se han de supeditar a hacerse fuera de la época de siembra o de la recolección, pues los campesinos sólo están dispuestos a transportar mercancías durante las pausas de sus propias faenas agrícolas. La industria del transporte no se puede separar tan fácilmente de la vida campesina que la anima y tampoco de la vida de las pequeñas ciudades que de él derivan buena parte de sus ingresos.<sup>1</sup>

Las similitudes entre estos campesinos mediterráneos del XVI y la gente de la Barranca del siglo XX, son muchas: las actividades compartidas; no salir en tiempos de cosecha y mantener la comunicación con las ciudades. Es importante subrayar esta continuidad que si bien con variantes, la arriería sigue apareciendo como una opción más para que el campesino tuviera recursos en los tiempos considerados estáticos en el trabajo agrícola.

Volviendo a los conceptos. La recua es el instrumento de trabajo del arriero. Se componía por lo regular de seis a diez mulas, las cuales eran dirigidas por una yegua que le llamaban la caponera. A veces se utilizaban burros, que sólo se podían desplazar en radios pequeños. Al conjunto de estos animales en algunos lugares, como Colima, les denominaban

1. Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, T. I, México: FCE, 1997, pp. 594-595.

2. Gerardo Sánchez. "Mulas hatajos y arrieros en el Michoacán del siglo XIX". *Relaciones*. Estudios de historia y sociedad. Zamora: El Colegio de Michoacán, vol. V, núm. 17, invierno de 1984.

3. Thomas Calvo. *Por los caminos de Nueva Galicia*. Transportes y transportistas en el siglo XVII. Guadalajara: Universidad de Guadalajara-Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, p. 45.

4. *Ibid.*, p. 46

5. Francisco Javier Uribe Topete. "Los transportes de los tapatíos". Lina Rendón García (coord.) *Capítulos de historia de la ciudad de Guadalajara*. Guadalajara: Ayuntamiento de Guadalajara, 1992, p. 130.

6. *Idem.*

"chinchorrio".<sup>2</sup> En la zona barranqueña a pesar de que era más común el uso de los burros, no se contaba con un nombre específico para el grupo de este tipo de animales, como en el caso de Colima. Por otra parte, se ha observado que a medida que fue disminuyendo el uso de este tipo de transporte, fue menor el uso de las mulas, muy probablemente porque los radios de transportación donde eran necesarias también decrecieron.

Es importante señalar que cada recua requería del cuidado de dos personas: el arriero, que debía preparar a la mula y la mercancía, trabajo que se consideraba especializado, ya que el empacar y almacenar los productos para que llegaran en buen estado implicaba la utilización de cierto tipo de materiales y conocimientos.<sup>3</sup> El sabanero, por su parte, era la persona encargada de alimentar a las mulas en las paradas,<sup>4</sup> de vigilar que las mercancías no se cayeran y de ayudar a cargar y descargar. Esto vale para el caso que trato, pero hay una división más extensa de este oficio, sobre todo cuando era utilizado un gran número de recuas.

Por ejemplo, se ha localizado información de que había sujetos especialmente dedicados a cargar. Esta persona llamada, el cargador, se ocupaba de llevar el dinero, de tratar con mesoneros y comerciantes, y de hacer las transacciones de compra-venta. En sí era el agente personal del dueño de la recua.<sup>5</sup>

También se habla del atajador, el cual se encargaba de tener la comida necesaria para el grupo de personas que venían en el viaje; además, llegaba primero al lugar donde pararían para tener todo listo para comer.<sup>6</sup>

Durante la Colonia y buena parte del siglo XIX, la arriería fue casi el único medio de transporte, por ello se empleaba a un gran número de gente; al ser un oficio tan útil para el traslado de productos, se requería de personas que llevaran a cabo actividades específicas, para así permitir el buen funcionamiento del negocio. Esto se fue perdiendo a medida que disminuyó la importancia de la arriería, quedando para el caso de la zona barranqueña, sólo el uso de una recua y el empleo de un arriero y un sabanero.

## El siglo XIX, o cuando a la arriería se la llevó el tren

A mediados del siglo XIX, el viajero Christian Sartorius, dejó el siguiente testimonio sobre los arrieros:

El arriero lleva una vida bastante atareada. Todo el año recorre los caminos con sus bestias, ora bajo un sol abrasador, ora en las regiones malsanas de la costa, ora en las infructuosas montañas; de noche y de día, el hombre carga y descarga pesados bultos que sus animales transportan; duerme casi siempre al aire libre y prepara y toma sus alimentos en cualquier lugar del camino. En senderos pantanosos, donde sus animales a menudo se atascan en fodo durante la época de lluvias, el hombre mismo se echa a la espalda la carga y la deposita en terreno seco; vadea a través de turbulentas corrientes; manteniendo el ojo avisor sobre sus bestias, en suma, soporta las más duras fatigas que cualquier hombre pueda aguantar; y sin embargo en medio de su incesante ocupación, se muestra alegre y de buen humor... Quien haya observado de cerca al país verá muy a menudo a eso sujetos burdos y fornidos, con sus delantales de lana, sus corasas de fuego y sus "tapojos" (una tira de piel para cubrir los ojos de las bestias mientras son cargadas). Su constante trajinar con los animales no mejora sus maneras, ni hace más elegante su lenguaje; pero siguen siendo una clase de hombres endurecidos y serviciales.<sup>7</sup>

Este es un testimonio de épocas en que la arriería era casi el único medio para transportar mercancías. Gracias al traslado de toda clase de mercaderías a lomo de mula, era posible la articulación de economías regionales al interior de ellas y con un mercado que podríamos llamar nacional.

Esta actividad continuó siendo el principal medio de transporte de mercancías, hasta la introducción del ferrocarril cuyos inicios datan de los primeros años de 1870, y que modificó la forma de circulación de productos, por principio de cuentas en los principales circuitos comerciales como: México-Veracruz, México-Puebla, México-Querétaro, México-Guadalajara, etcétera.

7. Christian Sartorius, citado en Araceli Ibarra. *El comercio y el poder en México, 1821-1864*. La lucha por las fuentes financieras entre el estado central y las regiones. México: FCE, 1998. p. 248-249.

8. Patricia Arias. *Irapuato, El Bajío profundo*. Guanajuato: Archivo General del Gobierno de Guanajuato, 1994.

9. Que no siempre fue así, pues los costos al principio fueron mayores de los que se invertía en la arriería, después los igualaron y finalmente se redujeron un poco, probablemente podríamos hablar de entre un 15 o 20%. Daniel Cosío Villegas. *Historia moderna de México*, t. 1, vol. 2. México, Hermes, 1974, p. 640-641.

10. Véase: Luis Cosío Silva. "La agricultura", *Ibid.*, pp. 1-133.

La construcción de las líneas ferroviarias reorganizó los espacios regionales, pues las ciudades y pueblos que contaron con una estación se vieron beneficiadas al tener un medio de transporte que llevaría y traería diversas mercancías en grandes cantidades. Algunos lugares se convirtieron en centros distribuidores de productos; el caso de Irapuato es un buen ejemplo de los lugares que crecieron económicamente como resultado de la introducción de este medio de transporte.<sup>8</sup> Otros reafirmaron y consolidaron su hegemonía como centro distribuidor, como Guadalajara y desde luego la ciudad de México.

En consecuencia, este nuevo sistema de transporte afectó paulatinamente a la arriería, porque en menos tiempo y costo se trasladaban las mercancías a su destino,<sup>9</sup> además de que los productos llegaban en mejor estado, con mejor calidad, pues ya que no eran afectados tanto por el clima ni por el largo trajinar. Se tuvo también la ventaja de comerciar con productos perecederos, como los frutos, llevándolos a lugares más lejanos. Recordemos que en esta etapa tuvo auge la exportación de más variedad de frutos a diferentes estados de la República Mexicana e incluso al extranjero.<sup>10</sup>

Sin embargo, la arriería no desapareció, solo disminuyó el radio de su actividad. Así, en los lugares donde no llegaba el ferrocarril, los arrieros cumplían el trabajo de acercar las mercancías a éste y a la vez se cargaban de los nuevos productos en tanto que a los pueblos cercanos a los grandes centros de consumo, les seguía siendo rentable y necesario el uso de la arriería.

De todos modos el impacto en esta actividad se reflejó de inmediato: cito el caso del oeste michoacano, trabajado por Álvaro Ochoa, donde la mayoría de sus habitantes se dedicaban a la arriería:

Los trajineros y pequeños comerciantes también fueron reducidos a la nada por la vías férreas de 'El Nacional de México' y el 'Michoacán y Pacífico'. Situación que comenzó a notarse más, desde 1883 cuando sobrevino un decaimiento general en los asuntos comerciales, la falta de transacciones y la ruina de todos los que negociaban al por menor[...] la arriería 'un ramo de especulación muy productivo' iba de bajada a consecuen-

cia 'del establecimiento de las vías férreas' informaba el presidente municipal al gobierno de Michoacán [...]. A los arrieros literal y prácticamente se los llevó el tren.<sup>11</sup>

Entonces el oficio recibió el primer golpe, pues no podía competir con la velocidad y capacidad del ferrocarril. Muchos arrieros tuvieron que buscar otra manera de sostenerse: algunos se fueron de braceros o emigraron a otros estados, otros se dedicaron a la ganadería, a la agricultura, y los que pudieron establecieron pequeños comercios.<sup>12</sup>

### Siglo XX, el siglo de las trocas y carreteras

Llegó la lucha revolucionaria. Varios autores coinciden en señalar que los arrieros ayudaron mucho, con sus conocimientos geográficos del territorio, para que las tropas se trasladaran de un lugar a otro con rapidez, o bien, para que encontraran un buen escondite o un lugar estratégico para obtener triunfos en las batallas. Lo mismo señalan de la lucha de independencia, recordemos que José María Morelos dedicó parte de su vida a este oficio.<sup>13</sup>

Después de la revolución, llegó la modernidad, que trajo entre otras cosas la construcción de carreteras y el uso de vehículos automotores, que vinieron a ser el golpe final para disminuir hasta casi su extinción a la arriería.

La construcción de las carreteras tardó varios decenios. Para el caso de Jalisco, el gobernador Basilio Vardillo en 1922 hace referencia a la preocupación por iniciar la construcción de estas vías, pues señala que:

Especial atención [se ha dedicado] a la apertura y reparación de varias vías de comunicación en el Estado: [se] ha juzgado que ellas son un elemento necesario para incorporar la vida general de Jalisco, [pues] muchas regiones [...] se hayan apartadas, formando prácticamente entidades distintas dentro del mismo Estado, con perjuicios propios, y ofreciendo dificultades para la misma cultura, para el comercio [y] para la acción administrativa oficial. Asimismo he creído que la apertura de buenos caminos para movilizar los productos naturales de las

11. Álvaro S. Ochoa. "Arrieros, braceros y migrantes del oeste michoacano (1849-1911)". Thomas Calvo y Gustavo López (comps.). *Movimientos de población en el Occidente de México*. México: El Colegio de Michoacán -CEMCA, 1988, p. 257.

12. *Idem*.

13. Salvador Ortiz Vidales. *La arriería en México*. Estudio folklórico, costumbrista e histórico. México: Imprenta del Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía, 1929, p. 39-40.

14. Aida Urzúa Orozco y Gilberto Hernández Z. *Jalisco, testimonio de sus gobernantes, 1912-1939*. t. III. Guadalajara: UNED, 1988, p. 433.
15. Fernando Martínez Reding. *Hacia la integración. Caminos para Jalisco*. Guadalajara: Comité de Comunicaciones Vecinales del estado de Jalisco, 1977, p. 25.
16. La fiebre aftosa, se manifestaba iniciando con fiebre y posteriormente aparecían aftas en el hocico, pezuñas y otras partes del cuerpo; esto hacía que el animal dejara de comer y se echara para evitar el dolor en sus extremidades. Como consecuencia caía el negocio de lácteos y productos cárnicos. Sobre este tema véase: Joachim Beer. *Enfermedades infecciosas de los animales domésticos*. Zaragoza: Acribia, 1983, pp. 23-45.
17. "Reglamento general de movilización de animales y productos vegetales que tienen relación con la fiebre aftosa", en el *Diario oficial de la Nación*, 3 de mayo de 1947.
18. *Idem*.

distintas regiones, es un medio eficaz para el abaratamiento de la vida en las ciudades [...].<sup>14</sup>

A mediados de los treinta se conectó la ciudad de México con Guadalajara, vía Toluca-Morelia con carretera pavimentada, la cual era de mayor durabilidad y tenía ramales a Irapuato, León, Aguascalientes y Zacatecas.<sup>15</sup>

A finales de los años cuarenta, en 1947, los arrieros se enfrentaron a una dificultad más: la fiebre aftosa,<sup>16</sup> que atacaba a los animales de pezuña abierta, principalmente a los ganados bovino, ovino, porcino y caprino.

Era una enfermedad tan contagiosa, que el gobierno inmediatamente llevó a cabo el acordonamiento de las zonas infectadas y con ello las disposiciones para organizar el tráfico. El 3 de mayo de 1947 apareció el "Reglamento general de movilización de animales y productos vegetales que tienen relación con la fiebre aftosa". Este reglamento contemplaba capítulos y artículos específicos para el traslado de animales y productos del campo por ferrocarril, vías aéreas, fluviales y marítimas, por carretera y demás medios de comunicación como caballos, mulas y burros. Asimismo señalaba las medidas de prevención que se debían tomar para trasladar artículos como: aves; huevo; ganado bovino, porcino, ovino, caprino; carnes y productos derivados; grasas, comestibles e industriales; pieles, lana, pelo; huesos, cuernos y pezuñas; estiércoles; leches y lacticios; etcétera.<sup>17</sup>

La estrategia de acordonamiento para evitar más contagios fue identificar la zona de "infección". A su alrededor se estableció la zona de "observación", en la cual se temía surgieran brotes, por la cercanía que tenía al área de contagio. Enseguida se formó la de "protección" y finalmente las zonas "limpias", localizadas al sureste y norte de la República. La zona contaminada y la susceptible de contaminarse era una franja que corría desde Veracruz hasta Michoacán. Jalisco estaba dentro del área de "protección", la cual ayudaría a evitar más contagios.<sup>18</sup>

La imposición de estas zonas hizo que no fuera tan fácil trasladarse de un lugar a otro sin tener los permisos.

sos necesarios. El reglamento, en lo referente a los caballos, yeguas, mulas, machos y burros; señalaba lo siguiente:

Artículo 15.- La movilización y transporte de las zonas infectadas, de observación y de protección, hacia la Zona ôlimpiaö del Norte y del Sureste, podrán efectuarse con autorización expresa previa de la Secretaría de Agricultura y Ganadería, por conducto de la Subsecretaría de Ganadería y la guía sanitaria que expedirá el médico veterinario oficial residente en el punto de embarque o en el lugar más próximo [...]; quien deberá extender también el certificado de desinfección y baño correspondiente de los animales que se pretendan movilizar y transportar. La desinfección deberá llevarse a cabo en los cascos de cada uno de los animales y se realizará por inmersión de aquéllos [sic] en solución acuosa de hidróxido de sodio al 2%; el baño debe abarcar toda la superficie del cuerpo y se efectuara con solución acuosa de jabón adicionada de carbonato de sodio al 4%. La movilización y transporte de que se habla en este artículo debe llevarse a cabo en "jaulas" que necesitan ser desinfectadas previamente en el lugar de origen.<sup>19</sup>

19. *Idem.*

La comunicación se hizo difícil para los arrieros y las zonas establecidas reducían el radio de acción, los que se encontraban dentro de la zona "infectada" sólo podían hacer su trabajo dentro de ella, pues no se les permitía salir, por temor a la propagación; y los que estaban en el área "limpia" debían dejar sus productos hasta la de "protección". Los que habían quedado dentro de la de "protección" y "observación", corrían trayectos más amplios, incluso podían ir hasta la zona "limpia", siempre y cuando siguieran al pie de la letra la correspondiente guía sanitaria.<sup>20</sup>

20. *Idem.*

También se complicó la manera en la que llevarían las mercancías, pues, debían desinfectarse los objetos que las contenían, si es que no se decidía que debían quemarse por miedo a que fueran a llevar el virus a lugares no infectados; así la carga que llevaba el burro o mula en cajones de carrizo, a veces no eran devueltos, lo cual probablemente hacía que el arriero tuviera más gastos.

Esto aceleró el uso de los nuevos transportes de carga, porque la fiebre aftosa duró casi seis años que fueron de constantes restricciones: que si el animal está

bañado; la jaula desinfectada; que dónde está la guía sanitaria, ahora no hay paso, etcétera.

El comerciante zapopano Vicente Romo, explica cómo se adaptó a los cambios:

Me compré una troca porque con la fiebre aftosa se vino una racha brava para los que circulaban con animales por la carretera. Aquí cerquita un día me pararon los soldados: "no hay paso, ni de aquí para allá, ni de allá para acá". No me dejaron pasar con mis machos, ni con nada, me regrese con todo. Entonces pensé yo: pues a ver como le hago. Y me fui para la Calzada a buscar una troquita vieja, barata.<sup>21</sup>

Claro que no todos los arrieros tuvieron la iniciativa ni el dinero para aventurarse a comprar el nuevo medio de transporte, o en su región era imposible utilizarlos todavía. A don Vicente le interesaba mantener surtida su tienda, y para lograrlo debía trasladarse a diferentes lugares como Tonalá y Guadalajara.

Además, para los años cincuenta fue tal el impulso que se le dio a la construcción de carreteras y al uso de camiones de carga, que el envío de mercancías se empezó a hacer más por este medio que por el ferrocarril, pues ahora se veía que "la utilización de camiones evita[ba] en general la interrupción de fletes algunas veces poco seguros, lentos y a menudo costosos",<sup>22</sup> que ocurría con el ferrocarril.

La construcción de carreteras como proyecto prioritario del gobierno tuvo gran auge: así vemos que, para los años de 1950-1960, se dio la apertura de las carreteras a Manzanillo, a Ciudad Guzmán y Colima, y una más que iba a Aulán. Para 1963, Guadalajara quedaba comunicada directamente con Zacatecas, carretera que atravesaba la Barranca.

### El caso de Ixcatán

Durante el proceso de construcción de la carretera a Zacatecas a finales de 1940, el sistema de transporte arriero comienza a desaparecer en la zona barranqueña.

Los arrieros de este lugar señalan que hubo grandes tramos del camino de herradura que fueron aprovecha-

21. Ana María de la O Castellanos. *Vicente Romo Barajas. Plática con... Zapopan*: El Colegio de Jalisco-II. Ayuntamiento de Zapopan, 1995, p. 29. (Col. Testimonio zapopano), 1995, p. 29.

22. Helene Rivière D'Arc. *Guadalajara y su región. Influencias y dificultades de una metrópoli mexicana*. México: Sepsetentas, 1973, p. 173-174.

dos para construir la carretera que comunicaría con Zatecas, aunque -mencionan- la ruta que ellos caminaban era más directa.

Don Dionisio Casillas, sabanero del pueblo de Ixcatán, perteneciente al municipio de Zapopan, cuenta que para llevar sus productos a Guadalajara, hacían aproximadamente de siete a ocho horas; actualmente se hacen treinta minutos. En Ixcatán, la mayoría de la gente utilizaba este oficio para trasladar sus productos a diferentes lugares. Sus pobladores eran, como hoy, agricultores, pero la arriería era indispensable para llevar sus mercancías a los mercados.

Los productos que comerciaban de julio a marzo eran leña y carbón, con salidas esporádicas cuando había huajes y guayabas. En los meses de abril, mayo y junio, era la temporada alta, es decir, era la temporada de la cosecha de frutos como ciruela, guamúchil, mango, anona.

En esta época del año, además de la gente de Ixcatán, llegaban arrieros de fuera, éstos sí de oficio y dueños de sus recuas, a trabajar con sus burros para llevar las cargas. Venían de Atotonilco, de San Martín de las Flores, de Tonalá, de San Juan de Ocotán y de Jocotán, por citar algunos.

Cuando volvían de Guadalajara, llegaban cargados de herramientas para el campo, telas, utensilios de cocina, medicinas y en general productos que sólo se podían encontrar en la ciudad, por lo regular comprados en la tienda de La Luna, ubicada en la calle del Moro-tienda que fue destruida por la apertura de la avenida Federalismo- donde su dueño les daba crédito.

En la ciudad se hospedaban en el mesón de La Palma, localizado en la calle Reforma, o en el mesón del Refugio que se ubicaba donde hoy está el parque anexo al templo del Refugio, según donde hubiera lugar. El hospedaje era de unas cuantas horas, sólo las que se requerían para descansar y alimentar la recua.

Cabe aclarar que, por lo regular, la leña y el carbón se comerciaban en Atemajac -donde solían hospedarse cuando traían la leña-, La Experiencia y El Batán. A es-

tos lugares se trasladaban dos veces por semana: el lunes iban a hacer su leña, el martes entregaban y volvían, “entonces el miércoles otra vez a hacer leña y el jueves a llevarla y regresar. Se descansaba el viernes, y otra vez hasta el lunes”.

Cuando era la temporada de frutos comerciaban directamente en Guadalajara, en el mercado Corona. En ocasiones, en la temporada alta, se hacían dos viajes seguidos, pero había que descansar un día, si no los animales se resentían.

Estos arrieros dejaron de trasladarse a los lugares donde comerciaban sus productos, como ya se señaló, a mediados de los cincuenta. No hubo ninguna prohibición por parte del gobierno, ellos mismos se fueron retirando, además de que se modificó la entrega de mercancías con la llegada de intermediarios: se formaron campamentos que eran una especie de bodegas donde se recibían las cargas para ser llevadas en trocas a los mercados -por lo regular al Corona, después al de Abastos-. Su misión era acercarse a los poblados para que ya no se trasladaran con sus recuas hasta Guadalajara.

Para el caso de Ixcatán, primero se establecieron donde se conoce como la Cola de Caballo. Hasta ahí llevaban la carga, ahí llegaba la troca. Después en el Arroyo de Los Otates, y más tarde en Los Camachos, donde están los balnearios. Luego en la hacienda de San José y otro en El Placer. De ahí siguió el más cercano a Ixcatán, el de Paso de Guadalupe. Cada vez que se iba abriendo un campamento desaparecía el anterior. En estas bodegas se procedía de la siguiente manera: una persona recibía la carga y anotaba “fulano trajo tanto”, pero no le pagaba sino “hasta allá a los ocho o quince días”.

La leña, con el tiempo, también dejó de ser negocio. Entonces los arrieros de Ixcatán tuvieron que buscar otras formas de sostenerse. Recuerda don Dionisio que alrededor de los cincuenta en tres días de trabajo como arrieros-leñeros ganaban 30 pesos, y como ayudante en la construcción del puente del Paso de Guadalupe -donde algu-

nos se emplearon como albañiles- se ganaba siete pesos diarios. Si el arriero por lo regular hacía dos viajes por semana, le quedaba un total de 60 pesos, y como albañil, si trabajaba seis días obtenía 42 pesos, es decir 18 pesos menos.

A los que se emplearon en este trabajo les pagaban cada 15 días, y además se les rebajaban algunos pesos "que dizque de fondo de ahorro". Rayaban en "las cuadrillas", allá por la fábrica de Atemajac, donde hoy es la calle de Fidel Velázquez. Ahí había unas oficinas, los llevaban en una camioneta pero sólo de ida, ellos tenían que buscar la manera de regresar.<sup>23</sup>

Esto de seguro beneficiaba al pueblo de Atemajac, ya que pasaban por ahí para conseguir el medio de transporte que los regresaría a su pueblo ya había camiones que iban a Zapopan y de ahí otros que iban hasta Ixcátán. En ocasiones quedaba una buena parte de sus salarios en las cantinas que había en este lugar, establecimientos bien conocidos por los arrieros. Por ejemplo, para 1949, Atemajac contaba con 17 manzanas trazadas, no todas habitadas, pero sí con varias cantinas. Las más visitadas eran la de don Simón, otra que tenía sinfonola, junto al puente, y la de Los Equipales, muy cercana al mesón que se localizaba en la Avenida del Trabajo (hoy Federalismo), al que por lo regular llegaban a hospedarse los arrieros de Ixcátán cuando traían leña y carbón.

Finalmente quiero señalar que el mesón fue uno más de los negocios que también fueron afectados por la "modernidad", pues a falta de sus principales huéspedes, fueron desapareciendo. Por ejemplo, en el mismo pueblo de Atemajac, existieron tres mesones, y ya para 1948 sólo quedaba uno. Esto significa que con los años fueron haciéndose poco rentables. El destino de estos tres mesones, según su ubicación, fue convertirse uno en locales comerciales, otro se vendió en partes para hacer casas habitación y el último duró mucho tiempo como vecindad. Actualmente esta semidestruido debido a la ampliación de la avenida Federalismo.<sup>24</sup>

23. La información referente a Ixcátán proviene de la entrevista con Dionisio Casillas, realizada por Lina Mercedes Cruz Lira, en Ixcátán, Jalisco, el 20 de noviembre de 1998.

24. Entrevistas con Gabriel Cruz y Guadalupe Salas realizadas por Lina Mercedes Cruz Lira en Atemajac del Valle, Jalisco, el 8 y el 19 de noviembre de 1998, respectivamente.