

Arrieros y caminos de Chiapas. Primera mitad del siglo XX

Víctor Manuel Esponda Jimeno

Introducción

El comercio y la transportación son aspectos que pueden abordarse por separado, el primero puede ejecutarse dentro de una órbita limitada si su propósito consiste en la circulación de la producción interna enfocada directamente al consumo o intercambio local; mientras que la transportación no necesariamente se traduce en el comercio puesto que el traslado de productos o personas puede no responder a fines mercantiles, aunque lleva implícito un sentido económico. Obviando esas diferencias y salvedades, comercio y transporte son punto obligatorio de partida para entender el intercambio e influencia que las sociedades experimentan a lo largo de su desenvolvimiento.

En todo grupo humano la interacción con espacios externos es condición imprescindible, en razón de que ninguna sociedad ha sido ni será autárquica; la humanidad se configuró y estructuró por un complejo de contactos de diversa índole, sobresaliendo los de comercio e intercambio, las guerras, migraciones y las “conquistas”. Cada espacio geográfico le es propio una condición climática y por consecuencia una productividad específica; de un hábitat a otro las potencialidades, producciones y especializaciones varían. Cualesquiera que sean las especies que cada región genere, el intercambio de éstas es una necesidad

que la sociedad humana fomentó para asegurar su continuidad y diversificar su actividad que a la vez se traduce en la expansión de sus nexos.

Muchas consideraciones pueden desprenderse de los aspectos mencionados y por supuesto es un tema que comprende a otros, en esa virtud, comercio y transportación serán aquí considerados como soporte para bosquejar una vieja actividad que en México fue el móvil de las economías regionales desde la época Colonial hasta bien avanzado el siglo XX, y que la revolución industrial empezó a desplazar en algún tanto con los distintos ramales ferroviarios que se tendieron durante la segunda mitad del XIX por la extensa geografía mexicana.

El arte de la arriería

“La actividad del arriero es continua, por la sencilla razón de lo que significaba económicamente las utilidades de cada día de trabajo en unión de los otros arrieros y de sus animales. No debía descansar salvo circunstancias especiales, ni un solo día del año, por ello trabajaba inclusive domingos y todos los festivos. De allí que en muchos casos, tanto arrieros como las mulas viajaban diariamente, y si el primero no se enfermaba ni las acémilas tampoco, trabajaban durante todo el año, y siempre con el deseo de continuar así en lo venidero”¹

Considerada como un oficio “rústico” en el que era menester gran pericia, habilidad, resistencia y sacrificio, la arriería era más que eso ya que presuponia un dominio adecuado en varios ramos, por consiguiente se la podría tener como “arte” en el sentido de que para ejercitarla era requisito indispensable aguda intuición, conocimientos varios, experiencia, improvisación, espíritu aventurero y sobre todo vocación.

En México se dispone de algunas obras que tratan de este viejo y extinto oficio; las hay de carácter histórico, antropológico y literario. La región del occidente mexicano ha sido escenario privilegiado para

¹ Moscoso Pastrana, Prudencio, 1988, *La arriería en Chiapas. Mulas y caballos famosos*, Instituto Chiapaneco de Cultura, Gobierno del Estado de Chiapas, Editorial Fray Bartolomé de Las Casas, San Cristóbal de Las Casas, p. 26.

tratar este tema; Oaxaca y Veracruz lo han sido otro tanto, y los demás estados de la República también registran esta actividad como directriz del comercio.

Chiapas y Guatemala, no obstante su gran tradición en esta actividad, sólo disponen de algunos pocos estudios; las obras de Prudencio Moscoso (*La arriería en Chiapas, mulas y caballos famosos*, 1988) y de Carlos Navarrete (*Los arrieros del agua*, 1984) son señeras, el primero aborda el tema brevemente en perspectiva histórico-descriptiva y el segundo, con fina y amena prosa recrea magistralmente las experiencias y vivencias de un arriero.

Concretándome al caso chiapaneco expondré sucintamente lo que de este oficio llegó a mi conocimiento por conducto de personas que les tocó vivir y observar esa actividad y en particular retomo lo que me relató un personaje que se ejercitó en ese arte hasta el inicio de la década de 1960. El referido es el señor Joaquín Trujillo, oriundo de San Cristóbal y residente en el poblado de Copainalá. Conocí a este señor en Chiapa de Corzo en 1970 estando en la fiesta grande de ese poblado; él estaba en casa de su hermano para esa ocasión. Su sobrino, dilecto amigo mío me lo presentó. Al ver el regocijo y la actividad comercial que imperaban, don Joaquín recordó sus tiempos de arriero y me refirió sus experiencias que vivió por varios lugares de la tierra caliente, en especial la zona zoque, la que recorrió innumerables ocasiones por viejos senderos comerciando y trasladando diversos géneros.

Siendo niño me tocó ver a grupos de comerciantes de tierra caliente que arribaban a San Cristóbal arriando diversas acémilas que transportaban frutas tropicales y otros productos; de los últimos sobresalían panela, maíz, frijol, café. Recuerdo a los “burriteros” de Acala, Chiapilla, San Lucas y Totolapa que temprano entre la espesa neblina, calzados de huaraches y cubiertos de la cara con ligeras toallas, tal si fueran beduinos, entraban por el viejo camino de Zacualpa, pasando San Felipe para llegar al mercado Miguel Alemán en el barrio de La Merced; otro tanto lo hacían los comerciantes procedentes del norponiente, Chenalhó, Pantelhó, San Miguel, Bochil, Jitotol, Iztapa, Salinas y nororiente, Tenejapa, Cancuc, Chilón, Bachajón, Yajalón, siendo un considerable número de indígenas, que a diferencia

de los “burriteros” trasladaban sus mercaderías a lomo de unas cuantas mulas y jamelgos, los indígenas llevaban sus pesadas cargas sobre sus espaldas.²

Los arrieros y burrteros concentraban sus bestias cerca del mercado para facilidad y comodidad de la carga y descarga de sus productos y porque al concluir sus transacciones ya fuera antes o poco después de mediodía emprendían el regreso, los que debían permanecer más tiempo las llevaban a los diversos potreros, siendo el de La Isla el más concurrido.

El oficio de arriero requería aprendizaje a la usanza lusitana: rigor, disciplina y constancia forzosas. Para ser buen arriero era preciso empezar desde pequeño y partir del más modesto peldaño para que con el transcurso del tiempo se ganará conocimiento y experiencia, pues el manejo de animales era una actividad delicada y de mucha responsabilidad. Por lo general el oficio se aprendía de padre a hijos; a edad conveniente los muchachos acompañaban a sus padres, tíos y parientes en sus largas travesías ayudándolos en tareas menores. Se les enseñaba sobre la marcha todo lo que deberían saber acerca del oficio; composición del hatajo, nombre de las bestias, cuidado y atención de éstas, mañas y maneras de corregirlas de algunos ejemplares del patache; amansar, arrendar, persogar, equipamiento y utensilios, amarres, nudos, silbidos, rutas, hospedajes, fuentes acuíferas, curaciones, herrería, carpintería, pesas, medidas, distancias, ciclos estacionarios, climatología empírica, movimientos de los astros, preparación y conservación de alimentos, embalaje de las mercaderías, colocación adecuada de las cargas sobre las bestias, plegarias, oraciones, refranes, dichos y un exacto conocimiento del calendario de fiestas patronales, dominar un florido vocabulario colmado de pintorescos giros donde el lenguaje soez se engalanaba para regocijo de las mulas que nada entendían pero que obedecían rigurosamente.

² El famoso expedicionario Frans Blom, quien aprendió bien el oficio de los arrieros y que ideó el diseño de unas cajas para transportar con seguridad las cargas delicadas y que recorrió la geografía chiapaneca innumerables veces sobre lomo de mula, en uno de sus tantos viajes observó a los tenejapanecos y bachajontecos llevar sobre sus espaldas pesadas cargas y exclamó que eran tan fuertes y resistentes “que pondrían en vergüenza a una mula”.

Un arriero era pues un hábil comerciante, transportista, fletero y correo que debería saber casi de todo. El refrán popular lo ilustra bien, “Los libros y los caminos hacen al hombre ladino”, y para el caso de los arrieros, los caminos y lo que precisa saber de ellos fueron la gran escuela de estos extintos comerciantes, quienes además de ganarse la vida duramente, eran portadores no sólo de productos, sino de noticias diversas, influencias, ideas e innovaciones progresistas; los arrieros conducían sus pataches por diversos senderos y destinos y a menudo afrontaban serias dificultades, como pasos peligrosos, ríos crecidos, derrumbes, asaltos, atascaderos, pedregales, cuestas pronunciadas, ataque de fieras, extravío, enfermedad y muerte de animales y en su salud constantes riesgos, paludismo, fiebres tercianas, agotamiento, disentería, incomodidades e insalubridad. Las jornadas eran agobiantes y el trabajo casi ininterrumpido al grado que las diversiones la mayoría de las veces quedan postergadas; en este oficio tan extenuante la sexualidad hallaba válvulas de escape consideradas como aberrantes para los que eran ajenos al rudo oficio de la arriería; muchos jóvenes iniciaron su vida sexual en el bestialismo, práctica que dicho sea de paso, era bastante común en los ranchos y comunidades rurales, tanto del nuevo como del viejo mundo.³

Instruido en el oficio, el arriero debería estar debidamente presto y preparado para cualquier viaje. Todo arriero debería estar de pie muy temprano para tener listas carga y mulas para emprender la jornada en las primeras horas de la madrugada. Previo a su partida tenía arreglados los preparativos para su viaje, cada detalle era cuidadosamente previsto. En la víspera, se hacía oración encomendándose al santo de su devoción y dejando disposiciones precisas con su esposa y familiares para en caso de eventualidades e imprevistos tener resuelto lo conducente.

El trabajo se hacía en equipo, con mucha coordinación y cuidado. Antes de partir, de nuevo se encomendaban a Dios, San Pedro, San

³ “Tanto trabajábamos que ni para gozar de las muchachas había forma, lo que me llevó a aprender a coger mula, que en el arrebató y la colocación quiere su gracia porque patean y azotan con la cola” (Carlos Navarrete, *Los arrieros del agüa*, 1984, p.11. Editorial Katún, México)

Martín Caballero y San Cristóbal, persignándose con mucha devoción, se emprendía la marcha antes del alba, los gritos y chillidos anunciaban su partida. Según las rutas y destinos se hacían los preparativos correspondientes para descanso y alimentación. Se tenían preestablecidos parajes y lugares para estos asuntos. Por ejemplo en la ruta del Camino Real que iba a Oaxaca, el itinerario era dilatado; por el paraje llamado Tierra Colorada, se hacía la primera escala para desayunar formalmente, pues antes de su salida tomaban café acompañado de pan.

El encargado del patache instruía órdenes para que cada uno de los integrantes se ocupara de sus quehaceres. Como en este oficio hay toda una jerarquía, los aprendices y novatos hacía las tareas más intensas, acarreo de leña, prender el fuego, custodiar la comida, acopiar agua, alimentar a las bestias, cuidar de ellas; los arrieros con experiencia checaban las cargas escrupulosamente para que fueran bien sujetadas, revisaban las cinchas de las mulas y todo su equipamiento y anatomía para que no presentarían ninguna irregularidad. El número de acémilas que contenían los pataches era variable, los había numerosos y de unos cuantos ejemplares. Por lo general el orden del patache era el siguiente: la yegua que tiraba un muchacho a quien llamaban “jalayegua”, yegua madrina o caponera, mula puntera o “empadrada” y en seguida el resto de las bestias que se les llamaba “chiquiada” que iba próxima a la caponera, la “galvana” que iba en medio y la “rezagada” que era la última.

El “matalotaje” del arriero consistía en pan, café, arroz, tostadas (en particular unas que llaman totoposte cuya masa se mezcla con polvo de chicharrón), panela, carne salada, camarones y pescados secos, chorizos, sal de grano o de barra, algunas frutas en conserva, aguardiente, pinole y tabaco.

Las mascotas eran los loros parlanchines, que eran muy apreciados pues aprendían con facilidad el florido lenguaje de los arrieros que al emularlos causaba regocijo y risotadas.

El atuendo de estos andariegos variaba de un lugar a otro, pero casi todos usaban pantalones y camisa de manta gruesa, cinturones que llamaban “culebra” o faja, sombrero de paja de ala ancha, huaraches, botas y algunos descalzos.

El equipamiento era variado y curioso: calderas, ollas, trastos, cucharas, posillos, garabato, pedernal o fósforos, mecheros, fardos, lámparas de queroseno, pinzas, escofinas, martillos, herraduras, clavos, tenazas, machete, puñal, escopeta, –alguno que otro revólver– serrucho, cuero curtido, tijeras, mangas de hule o “china”, cobijas, petates, jabón, creolina, aguarrás así como un singular botiquín veterinario. El cuerno o “cacho” era de vital importancia, pues éste servía de “clarín” para alertar o avisar a otros arrieros que se iba a atravesar un desfiladero o paso angosto; antes de ingresar a un sendero de éstos, el arriero hacía sonar repetidas veces su cuerno fuertemente y quién o quiénes venían en sentido opuesto deberían esperar acatando la señal para evitar un percance o lamentable accidente; aquellos que por descuido o por no escuchar la señal se adentraban al camino tenían que afrontar una difícil situación, pues dichos pasos eran sumamente angostos al grado que sólo permitían el paso de las mulas en dificultosa fila, y cuando se encontraban dos pataches en estas estrechas sendas el asunto se resolvía a machetazos, lo cual raras veces ocurría pues todos los arrieros conocían bien dichos lugares y observaban el código emitido por el cacho, que tenía diversas claves, que indicaba que el patache estaba por entrar, que iba en medio o que estaba por salir.

La solidaridad era fuerte entre los arrieros, se alertaban de los peligros, se ayudaban cuando lo requerían, avisaban si un río estaba crecido, si había mal tiempo, disturbios, enfermedades, etc. Algunos arrieros practicaban el contrabando, sobre todo de aguardiente y en tiempos de guerra transportaron armas por ser expertos conocedores de atajos y veredas de difícil acceso.

Los arrieros tomaban sus alimentos según les conviniera; cuando llevaban prisa y el viaje era largo lo hacían en “mesones” o ranchos donde ofrecían hospedaje y alimento, tanto para ellos como para sus animales: los que disponían de más tiempo o que carecían de dinero se las arreglaban en el camino, a hora conveniente hacían tregua y preparaban la comida, cena o desayuno; cuando les alcanzaba la noche procuraban montar su campamento cerca de los puentes, cruzaban éste y liberaban de su carga a los animales para que fueran a apacentar, esto se hacía así para que el algunas bestias aquerenciadas no se regresarán a su punto

de partida pues en el puente dormían los arrieros para resguardarse; otras veces lo hacían en los ranchos donde solicitaban posada pasando la noche en los corredores y las bestias en los encierros pagando sólo la pastura de las acémilas,

Preparaban el famoso “café de arriero” en las calderas de hojalata que colgaban del garabato, el café lo endulzaban con panela y lo sorbían acompañado de pan o totoposte, algunas veces agregaban al menú carne salada, esa era la merienda, la que consumían y concluían con una pintoresca charla acompañada de rústicos cigarros.

Durante las jornadas no se permitía que las mulas abrevarán en los ríos y arroyos que cruzaban, pues de hacerlo corrían el riesgo de causar desorden desacomodando las cargas e incluso derribandolas, y aún más, de hincharse y molestarse con las cinchas y retrazar la marcha, por ello los arrieros estaban atentos a que ningún animal se detuviera y el que lo hacía recibía sendo cuartazo o “tapaojazo” a más de una retahíla de groserías. Cuando las bestias necesitaban beber se hacía en lugares precisos y con el debido orden. Cuando el patache llegaba a un punto de descanso o a su destino se tenía el cuidado de no descargarlo al momento pues las bestias tenían que enfriarse para evitarles calambres y otras enfermedades pues venían sudadas y jadeantes.

Durante el trayecto siempre ocurría alguna eventualidad, ya con las bestias o en las cargas por lo cual se iba revisando constantemente al patache, a veces ocurría una matadura en el lomo del animal, presencia de gusaneras, yerba en el casco, se aflojaba o caía algún herraje, se desacomodaba la carga, se echaba alguna mula, se resbalaba otra, se rezagaba o perdía la más penca, otra más corcoveaba, alguna se enfermaba, etc., todo eso se resolvía, pero cuando moría algún animal era una gran pérdida y un contratiempo pues la carga tenía que redistribuirse adecuadamente.

Al llegar los arrieros a los poblados tenían que reportase en las distintas garitas que habían en las entradas pagando el impuesto correspondiente que exigían las municipalidades, así como el derecho de potreraje y cuando algún animal se escapaba o salía de los potreros porque alguno había dejado la “tranca” mal cerrada y si se la encontraba en las calles era llevada al “patio de bestias” donde era recluida y para

recuperarla había que pagar la multa correspondiente, y cuando se reportaba que alguna ya llevaba unos días vagando y si no tenía fierro se la consideraba como “mostrenco” y al no ser reclamada se remataba al mejor postor.

La vida de los arrieros está llena de anécdotas, leyendas y cuentos; en torno a ellos y sus correrías hay interesantes relatos que han inspirado canciones, refranes, decires e historias, se ha dicho que la vida de los arrieros se asemejaba a la de los marineros, pues en no pocos parajes y poblados tenían amoríos y críos. Los lugares que frecuentaban guardan su memoria, cuando arribaban los arrieros a determinado lugar casi todos salían a observarlos, lo bullicioso de sus entradas era de hecho una diversión en los lugares apartados, sus chiflidos y gritos así como el monótono e irregular tañer de la campanilla de la yegua madrina acompañado del tintineo sobre los empedrados de las herraduras de las demás acémilas, anunciaban que venían noticias y mercaderías.

En las fiestas patronales o comerciales la circulación e intercambio de mercancías tenía mayor dinamismo, pues además de recrearse un poco, se procuraban de productos que venían de lugares más distantes. En las ferias a veces se compraban animales, tanto “cerrerros” como amansados, antes de tratarlos los revisaban con todo cuidado y procuraban lograr el más bajo precio; en fin, mercaban, vendían e intercambiaban diversas cosas.

Los caminos

“Un camino bueno es un arcano desconocido en Chiapas”⁴

Los caminos de Chiapas tienen, desde tiempo inmemorial, la fama de ser los más difíciles y peligrosos de México; durante la Colonia y aún en las sucesivas épocas el estado siempre estuvo rezagado en comunicaciones; las pocas vías modernas que se abrieron a principios del siglo

⁴ José Ángel Molinari y Francisco Zapata, *Informe acerca de los tres principales ramos productivos: agricultura, comercio e industria*, 31 de agosto de 1877. Secretaría municipal, “Dictámenes de los regidores en comisión”, Exp. 17, fojas 7-8. Archivo Histórico Municipal de San Cristóbal de Las Casas

XX apenas simplificaron en algo el transporte y traslado de mercaderías y personas, estas últimas, a pesar de haber vehículos motorizados, preferían seguir usando el medio tradicional para trasladarse a los distintos lugares.

La historia de las comunicaciones y sus respectivas rutas ha sido considerada por perspicaces estudiosos y en tal razón no es necesario detenerse en esto.

Las rutas y los caminos son los principales indicadores del desarrollo y contactos culturales que han experimentado las distintas civilizaciones, transitar por ellos es recorrer y vivir su historia, sus costumbres, hábitos, adelantos y progresos.

Los antiguos senderos prehispánicos, así como los caminos reales y de herradura establecidos en la época colonial nos conducen por distintos derroteros y experiencias; los que eran propios de Chiapas partían hacia diferentes puntos; tomando como referencia Ciudad Real, los principales lo eran a Guatemala, Tabasco, Veracruz, Oaxaca, Campeche y Ciudad de México; asimismo habían ramales interiores que comunicaban diversos puntos de la geografía chiapaneca. Los viajeros tempranos que circularon por este territorio dan cuenta de las vicisitudes y penalidades que sufrieron al transitar por tan dilatados caminos, que por lo incómodos, inseguros y distantes les causaban quebranto en su salud; se dice que muchos viajeros al emprender un largo viaje instruían testamento antes de su partida. Los arrieros expertos andariegos y conocedores de la mayoría de las rutas y sus itinerarios, sortearon con gran habilidad y destreza todos los contratiempos que se les presentaron durante sus numerosos y constantes viajes. La distancia entre cada punto era computada en leguas castellanas –largas y cortas– y como su medio de transporte era el más eficaz superaban con éxito la mayoría de las eventualidades que pudieran presentar los caminos y de ese modo concretaban todas sus empresas y encomiendas.

Conclusión

A pesar de la “modernidad” y “globalización” ahora tan en boga, el atraso y rezago persisten en Chiapas; las escasas y malas vías de comunicación no han generado desarrollo ni progreso; perduran zonas marginadas e ignoradas que quizás, por la expansión del capital, sean un día integradas a la dinámica mercantilista, en particular por vía del consumo, que aún se valen de la tracción animal y humana para el traslado y transportación de sus personas y productos, medio ecológico, eficaz y relativamente barato que sin duda en plazo perentorio pasará al inventario de la extinción. En 1991, en un paraje nombrado el “Campo”, sito a orillas del río “Bravo”, en plena Sierra Madre de Chiapas, me tocó ver un numeroso patache que estaba confinado en un corral y listo para trasportar los pesados fardos de café de altura destinado para la exportación, seguramente se sigue usando ese eficaz medio de transporte, muy adecuado para aquellas apartadas regiones.

La modernidad, parafraseando a Molinari y Zapata, es también un arcano desconocido en Chiapas, y aunque se ha promovido por la federación algunas obras de infraestructura, la mayoría de la población chiapaneca permanece postergada y olvidada.

Los ferrocarriles que desplazaron en buena parte el oficio de la arriería en México desde la segunda mitad del XIX, en Chiapas fue una empresa tardía e inconclusa; el señor don Manuel Carrascosa siendo jefe del Ejecutivo del Estado a finales de 1889⁵ signó –con empresas privadas y extranjeras– los primeros convenios y contratos para la construcción de la vía ferroviaria que se extendería hasta la zona fronteriza⁶ a lo largo de la costa chiapaneca; la idea y proyecto de modernidad de Carrascosa era ambiciosa, pues no sólo pretendía introducir el ferrocarril a Chiapas, sino construir un muelle en el Puerto de San Benito, abrir una

⁵ Decreto Número 3 de octubre 9 de dicho año.

⁶ Decreto Número 5 de noviembre 6 del propio año, por el que se aprueba el contrato celebrado el 13 de octubre entre el gobernador del estado y el señor George Wilson, representante de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Pacífico, y por el mismo decreto se suprime el convenio que en 1 de abril de 1887 se había celebrado entre el propio gobernador con los señores José Mora y José María Tort y Rafols a quienes se les había encomendado la construcción de dicho tramo

sucursal del Banco Agrícola, Industrial y Minero⁷, así como promover la colonización extranjera en los “despoblados” o “desiertos”. Si bien Carrascosa encaminó estos proyectos en pro del desarrollo social chiapaneco, fue Rabasa quien los continuó y en parte concluyó; pero como es de advertirse, este desarrollo y progreso está inducido y programado en beneficio de los inversionistas, tanto nacionales como extranjeros y sólo favorecía a las zonas de atractivo potencial productivo. Como es bien sabido la vía férrea de la costa chiapaneca tardó algunos años y fue hasta principios del XX en que se inauguró el primer tramo y se prosiguió su expansión durante la primera década de dicho siglo, pero entretanto, la arriería, los traslados en carretas tiradas por bueyes y la transportación por medio de guayines siguió funcionando aun con la introducción de los primeros vehículos motorizados.

⁷ Decreto Número 6 de noviembre 11 de 1889.



Fuente: Litografía sin referencia ni fecha.



Fuente: Toor, Frances, 1945, *A treasury of the Mexican Folkways*.



22. Los senderos acemilares que bajan de la pendiente escarpada de la Mesa Central al Valle del Grijalva, son de pésima calidad. No obstante, sobre ellos se realiza un considerable tránsito con bestias de carga. Aquí va entre S. Cristóbal y El Zapotal - Chiapilla - Acalá.

Fuente: Helbig, Carlos, 1961, *El soconusco y su zona cafetalera*.



Fuente: *Artes de México*, 1956.



30. Calle en Parayal en un día de Plaza. Recua de caballos descansando.

Fuente: Helbig, Carlos, 1961, *El soconusco y su zona cafetalera*.



Los Burreros.

Fuente: Robles Ramírez, Ángel, 1988, *Retablo perdido*.