



BUAP



Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélaz Pliego"

Posgrado en Historia

Representaciones pictóricas y escritas del asalto a la diligencia o cómo era viajar ante el peligro de bandidos. Puebla sobre el camino real México-Veracruz 1833-1869.

Tesis presentada para obtener el grado de

Maestra en Historia

Presenta: Andrea Saraí Báez Méndez

Directora de Tesis: Dra. Lilián Illades Aguiar

Asesores de Tesis: Dr. Javier Francisco Pérez Siller

Dra. Nydia Elizabeth Cruz Barrera

junio 2022

En memoria de aquellos que emprendieron un viaje
y no retornaron al hogar

Índice

Agradecimientos.....	5
Introducción.....	7
Capítulo I La recuperación de caminos, reglamentación y apertura del sistema de diligencias mexicano.....	29
1.1 La preocupación por recuperar el camino existente, con nuevo sentido y organización.....	29
1.2 El dominio de los caminos, de consulados a inversionistas.....	33
1.3 Establecimiento del sistema de diligencias mexicano y reglamentación.....	35
1.4 Algunos puntos reglamentarios.....	44
1.5 Disposiciones generales a los pasajeros según las reglas de urbanidad y el sistema de diligencias.....	51
1.6 Para diferenciar una diligencia de otros coches.....	55
1.7 Características de la diligencia.....	59
1.8 El coche de diligencia descrito por los viajeros.....	63
Capítulo II El viaje en diligencia del camino real México-Veracruz sus características, tarifas e itinerario.....	66
2.1 Derrotero del camino México-Veracruz.....	66
2.2 Del tiempo de traslado en diligencia, servicios y costos a través de las guías de forasteros.....	69
2.3 Los viajes de diligencia en conjunto del viaje por ferrocarril.....	77
2.4 El paisaje que percibe el viajero en diligencia, del puerto veracruzano a la capital del país.....	79
2.5 Del viajero que se moviliza hacia la ciudad de los Ángeles.....	87
2.6 La Casa de Diligencias poblana.....	89
2.7 De cómo era Puebla para los viajeros.....	91
2.8 La existencia del asalto.....	95
2.9 Concepción del bandido salteador.....	97
2.10 El camino en buen estado contrarrestaba el bandidaje.....	99
Capítulo III La representación del asalto a la diligencia en las artes plásticas del siglo XIX.....	101
3.1 Pintura del <i>Asalto a la Diligencia</i> por Manuel Serrano.....	101
3.2 <i>Ataque de una Diligencia</i> dibujo de Manuel Serrano, litografía de Casimiro Castro...	105
3.3 Del autor Manuel Serrano, pintor escenográfico.....	109
3.4 Aparece la Litografía <i>Ataque de una Diligencia</i> en la obra de Casimiro Castro <i>México y sus Alrededores...</i> del editor Antoine Decaen.....	112
3.4.1 Contexto.....	116
3.5 <i>El Fistol del Diablo</i> como tradición literaria.	117

3.6 La Tradición en las artes plásticas.....	121
Capítulo IV La representación del asalto a la diligencia desde la escritura: crónicas viajeras, prensa y novela.....	134
4.1 La representación del asalto a la diligencia en las crónicas viajeras.....	135
4.1.1 Tramos peligrosos en el paso a Puebla.....	138
4.1.2 Imagen del bandolero y percepción del asalto por parte del viajero.....	140
4.1.3 Durante la intervención francesa.	146
4.1.4 Del uso de la escolta en la travesía.....	149
4.1.5 La proximidad al asalto y salir bien librado del camino.....	152
4.2 El curso del asalto a la diligencia en la prensa: notas periodísticas de 1834-1869.....	155
4.2.1 En busca del modelo de asalto.....	169
Gráfica: Casos registrados contra salteadores en Puebla y sus inmediaciones.....	174
4.3 La representación del asalto a la diligencia en la novela mexicana.....	175
4.3.1 <i>Astucia</i> , Luis G. Inclán (1865).....	175
El bandido en Inclán.....	176
El peligro del camino.....	177
4.3.2 <i>En Diligencia</i> , José López Portillo y Rojas (1888)	178
Viajar en diligencia o ferrocarril.....	178
Los Pasajeros contemplan el peligro del camino previo al asalto.....	179
El asalto a la diligencia.....	180
4.3.3 <i>Bandidos de Río Frío</i> , Manuel Payno (1889)	182
El bosque, guarida de bandidos.....	182
La fonda alemana de Río Frío.....	183
El cochero de diligencias.....	184
Bandidos, su ideología y organización.....	185
¿En quién caía la responsabilidad?	187
Los casos de asalto a la diligencia en Payno.....	189
4.3.4 <i>El Zarco</i> , Ignacio Manuel Altamirano (1900)	192
Proceder del gobierno.....	193
La figura del bandido en Altamirano.....	194
El plagio y caso de asalto.....	196
4.3.5 <i>El Libro de mis recuerdos</i> , Antonio García Cubas (1904)	197
El viaje en diligencia.....	197
El asalto.....	199
Resistencia del viajero.....	199
Conclusiones.....	201
Referencias.....	207

Agradecimientos

Esta tesis se pudo realizar con el apoyo de la beca CONACYT en tiempos de pandemia (COVID-19). A las personas se nos prohibió reunirnos, guardar la sana distancia para no contraer la enfermedad; por lo que tuvimos que vivir encerrados sin ver a toda la familia, portar el cubrebocas como parte de nosotros y continuar las clases en línea. Esto nos permitió a los investigadores, presenciar el cierre de archivos, bibliotecas, hemerotecas, etc. pero también nos encaminó a diferentes herramientas de investigación.

Ahora puedo agradecer profundamente a Angie Vázquez Hernández secretaria del posgrado en Historia que gran honor hace a su nombre, gracias. Doy gracias a mis amigos, la Banduki de las 7 leyes (Moi, Rafa, René, Said, Mar y Jossie), porque fueron los mejores compañeros y de ellos aprendí bastante. Gracias Moi porque conté contigo para los momentos felices y tristes; leer nuestros trabajos fue de lo mejor, espero leas esto. A René porque me hiciste crítica sin piedad y también me elogiaste. También gracias David, porque literal me empujaste a la óptica para adquirir mis anteojos y me tenías informada de la vacuna, eres un gran amigo. Mein Dankeschön Lizzy, Gigi por su apoyo incondicional, aprendo mucho de ustedes.

Gracias Dra. Lilián por ser mi directora de tesis, aún recuerdo cuando charlamos del de Marcos Arróniz; fue muy emocionante para mí este viaje en diligencia, agradezco la paciencia a mis errores, su respetuosa atención y ejemplo en el trabajo. A usted Dra. Nydia gracias por repetirme que una hoja en blanco no puede ser editada; motivarme a buscar el significado de cada palabra y aprovechar cada momento. Al Dr. Pérez Siller porque me enseñó diferentes herramientas para la investigación y me transmitió su pasión por la Historia. Tomo lo bueno de cada uno.

Así también mi gratitud para con Bea, la Dra. Reyna Beatriz Vázquez, gracias por llevarme a la biblioteca Palafoxiana y Archivo del Congreso; la bibliografía obsequio de la Dra. Ana María Huerta Jaramillo y el Mtro. Luis; al Dr. Francisco Mercado Noyola por enseñarme más de los viajeros y el apoyo de la Dra. Tere Ventura. Así también a la Mapoteca “Manuel Orozco y Berra” del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera por permitirme el acceso al material cartográfico. Mi agradecimiento no puede faltar con

Lulú y Male que me ayudaron mucho en mis tiempos de trabajo y lectura en Casa Amarilla del ICSyH BUAP, previo a la pandemia; gracias Don Félix por conseguir el libro de Laura Solares. A la Mtra. Tere Grajales por sus atenciones en Aduana Vieja, además de Esperanza y Mario. A los guardias Alejandro y César siempre amables. Toda la gente que con su apoyo y carisma me hicieron sentir a gusto en mi estancia en el instituto.

Me queda agradecer de lleno a mi familia que me ha apoyado siempre, mamá, Pablo Ruth gracias por su amor y comprensión. Y a Dios por permitirme vivir este tiempo.

Introducción

Presentación del tema de investigación

Este trabajo empezó desde un deseo individual por aprovechar los escritos de viajeros; consecutivamente como un deseo compartido de comprender cómo se efectuaba el viaje en diligencia; para finalmente entregarme al asalto a la diligencia. El lector encontrará en la presente investigación a tres actores esenciales con un rol en esta historia: la diligencia, aquel coche de pasajeros que se encargó de trasladar a la gente a grandes distancias con un sistema establecido para su funcionalidad, el cual representa el paso a la modernidad hablando de las comunicaciones. Luego se tiene al viajero, aquél que por diferentes razones se dirige a otras tierras, utiliza el medio de transporte, observa y relata con su escritura lo que más llama su atención, desde su perspectiva que implica una cultura diferente. Y el bandido, identificado como salteador de caminos, o de una manera general como malhechor, es quien provoca el desorden en aquella regularización del transporte, atentando contra la seguridad social en los caminos.

Donde se desenvuelven estos actores es sobre el llamado camino real México-Veracruz con particular atención en Puebla de los Ángeles, la que, siendo una población con todos los servicios de una ciudad, adquirió importancia entre los viajeros; no obstante, la importancia del vehículo pasó a segundo término cuando las vías del Ferrocarril Mexicano se hicieron presentes para unir la capital del país con Puebla. Por tal motivo el asalto a la diligencia como objeto de estudio, se delimita en las inmediaciones de la ciudad de Puebla sobre el camino real México-Veracruz, durante los inicios de las diligencias hasta el momento en que el principal medio de transporte a la capital ya no fuera aquélla, sino el ferrocarril.

Balance historiográfico

Antes de que Eric Hobsbawm le diera su lugar para historiar dentro de la academia, el personaje del bandido se hacía presente en la oralidad, en los cancioneros, en la literatura, en la pintura, incluso en la pantalla grande, porque “[...] el bandolerismo es legado de la

memoria pública”.¹ Son pocos los historiadores que reconocen a Fernand Braudel como pionero del bandolerismo en la Historia, debido a su interés en mencionar a aquellos hombres de estratos bajos que asaltaban los caminos aledaños al Mediterráneo,² puede ser porque Eric Hobsbawm se dedicó de lleno a explicar la figura del bandolero, señaló al “bandido social” como un individuo capaz de ver por los más pobres y estar en contra de las injusticias de un superior. Creó un modelo de bandido, europeo, ya que historiadores han criticado que en América el bandidaje puede no converger del todo con la clasificación dada por el inglés.³ Pero es el mismo Hobsbawm, quien al concluir su obra *Bandidos*, dejó abierta la cuestión sobre la manera en que actuarían los bandoleros y cómo serían las historias que se contarían de ellos en regiones todavía no estudiadas.

Con los años, el bandidaje se convirtió en objeto de estudio, sin embargo, Carlos Barreto Zamudio afirmó que en la historiografía del bandolero, se cometió el error de escribir una historia maniquea que resaltaba tanto al buen bandido como al mal bandido para luego dar paso a la historia regional que explicara de forma específica su desarrollo.⁴ Hubo un interés en estudiar Jalisco, Michoacán, Aguascalientes, Morelos, por lo que aún queda un extenso terreno por recorrer.

Paul Vanderwood aportó el estudio del bandidaje en el porfiriato, viéndolo como una institución organizada que se fue conformando desde la inestabilidad que provocó la independencia. Retrata al bandido que aprovecha la situación de pertenecer tanto al grupo liberal como conservador en los diferentes mandatos. “Son seres humanos que tratan de orientar las condiciones en beneficio propio, pero al mismo tiempo esas condiciones los dominan y arrebatan.”⁵ No sólo por el hecho de ser pobres tenían que ser partidarios del

¹ Eric Hobsbawm, *Bandidos*, España, Ariel, 1976, p. 1-12.

² Carlos Barreto Zamudio, *Rebeldes y bandoleros en el Morelos del siglo XIX (1856-1876)*, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales, 2019, p. 8.

³ El hombre de campo que al presenciar una injusticia se rebela contra aquellos que hacen mal uso de su autoridad, quien ve por los desamparados y el pueblo lo protege. También considera a aquel bandido que a favor de una causa individual o del grupo elige el camino de la resistencia y el destierro. Además del Haiduk propio de la región de los Balcanes que sus razones económicas lo llevaban a esa vida, sin alguna cuestión ideológica de por medio o tener conciencia de clase. Eric Hobsbawm, *Op. cit.*, pp16, 35 y 85.

⁴ Carlos Barreto Zamudio, *Op. cit.*, 459 pp.

⁵ Paul J. Vanderwood, *Desorden y Progreso. Bandidos, policías y desarrollo mexicano*, México, Siglo XXI Editores, 1986, p. 9.

bandidaje; soldados y las clases medias, podían caer en el juego si al verse tambaleando en una inseguridad económica no veían salida.⁶

Vanderwood planteó que los bandidos se sentían atraídos por una mejor posición social y de poder, no sólo tenían motivación económica como podría pensarse; aunque señaló que eran diferentes factores los que contribuían a la posible formación del bandido. Aunado a esto Laura Solares Robles refiere que “[...] el bandidaje ha estado presente siempre en las sociedades de todo el mundo y en todas las épocas.”⁷ Que no es una consecuencia de la caída de un régimen o invasión extranjera sino una manifestación de crisis, desorden y problemas económicos.⁸ Solares observó las causas atribuidas al fenómeno como la falta de educación, desempleo o corrupción; y el aumento de bandidaje en momentos de crisis económica, depauperación o fases de organización de la sociedad.⁹

En *Bandidos somos y en el camino andamos*, un trabajo enfocado en Michoacán, Solares se circunscribe al concepto de bandido social para develar su existencia en México como país independiente. Ella encontró individuos que por la situación precaria buscaban cubrir necesidades, más que tomar el papel de justicieros. Subrayó el asalto a la diligencia; sin embargo, en los archivos no encontró casos de este tipo. La prensa o las autoridades, indica la autora, no magnificaron este asunto en los caminos michoacanos como en los caminos de Puebla y Veracruz.¹⁰ De cualquier manera sus cuestiones a resolver se concentraron en por qué se delinquía y cómo era castigado dicho personaje.

Aprovechando la información dada por la literatura, Juan Antonio Rosado, desde anteriores cuestionamientos sobre si se hacen bandidos por venganza o para ganar movilidad social, analiza en tres novelas la motivación de volverse bandido. En estas obras

⁶ *Ibid.*, p. 31.

⁷ Laura Solares Robles, “El bandidaje en el siglo XIX (1821-1855). Una voz de denuncia a través de la prensa”, en Coord. Laura Beatriz Suárez de la Torre, *Empresa y Cultura en tinta y papel (1800-1860)*, México, Ed. Miguel Ángel Castro, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Seminario de Bibliografía Mexicana del Siglo XIX, 2001, p.17.

⁸ Laura Solares Robles, *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855 El caso de Michoacán*, Morelia Michoacán México, Instituto Michoacano de Cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999, p. 208.

⁹ Laura Solares Robles, “El bandidaje en el siglo XIX (1821-1855) ... *Op. cit.*”, p.19.

¹⁰ Laura Solares Robles, *Bandidos somos y en el camino andamos... Op. cit.*, p. 22.

se evidencia la participación del gobierno o de quien ejerce poder en el fenómeno bandolero, porque fueron dos ex tenientes quienes participaron en el asesinato del cónsul de Suiza, Carlos Mairé en 1835 y habían huido en el coche del ex coronel Juan Yáñez;¹¹ “[...] lo que implica que Yáñez no fue el único oficial que cometió crímenes [...]”.¹² Esta relación cumplía muy bien la ineptitud del gobierno para acabar con el crimen organizado refiere Rosado.

“En Astucia, los verdaderos criminales son el gobierno [...]”.¹³ Y es que la postura de sus protagonistas era que “[...] lejos de propiciar el desorden, propiciaron el orden”;¹⁴ aun cuando el contrabando era un delito mantuvieron un estado de calma para sus habitantes con dichos recursos. Fue también el gobierno quien dio pauta a la escala social de bandidos, explica el autor que Benito Juárez por medio de la policía rural en 1861 dio empleo a ex guerrilleros, aunque hubo quienes por mejores intereses pasaron al bando francés o simplemente desertaron.¹⁵ Se entiende la crítica de Ignacio Manuel Altamirano sobre el bandidaje como plaga antisocial que debía ser necesariamente combatida;¹⁶ sin embargo, un fenómeno con todas sus causas, facetas y que venía fortaleciéndose desde tiempo atrás no era fácil de manejar:

En [*Astucia, Bandidos de Río Frío y El Zarco*] la ley puede ser instrumento contra el pobre, pues ésta sólo defiende al rico, a quien pueda pagar soborno o a la gente con rango social: “No es, pues, la sociedad lo que las leyes penales defienden, sino los intereses de un grupo dominante, que es el que fija los delitos y las penas”.¹⁷

El trabajo de Gerardo Palomo González¹⁸ se encamina hacia el momento en que los liberales ganan la guerra de Reforma; sin embargo, se ven desplegados por la intervención francesa.

¹¹ Juan Antonio Rosado, “Tres novelas mexicanas del siglo XIX, hoy: bandidaje y corrupción”, *Contribuciones desde Coatepec*, Revista de la Facultad de Humanidades de la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México, año I, número 2, enero-junio 2002, p. 46.

<https://revistacoatepec.uaemex.mx/article/view/22/19>

¹² *Ídem*.

¹³ *Ídem*.

¹⁴ *Ibid.*, p. 45.

¹⁵ *Ibid.*, p. 61.

¹⁶ *Ibid.*, p. 50.

¹⁷ Juan Antonio Rosado cita a D. Sueiro, *La pena de muerte*. Aliana/Alfaguara. Madrid, 1974, p.15 en Juan Antonio Rosado, “Tres novelas mexicanas del siglo XIX... *Op. cit.*”, p. 51.

¹⁸ Gerardo Palomo González, “Gavillas de bandoleros, “bandas conservadoras” y guerra de Intervención en México (1863)”, *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, volumen 25, número 25, mayo de 2003, 29 pp. <https://doi.org/10.22201/iih.24485004e.2003.025.3075..>

En este contexto el autor fija su mirada en aquellos conservadores llamados bandoleros, que luego de dicha guerra fueron perseguidos; además de quienes fueron desertores en su momento y se sumaron al bandolerismo por ser una alternativa.

Martha Rosalía Pérez Rodríguez en su obra *De la política al bandidaje*¹⁹ movida por la sospechosa relación entre el entonces presidente de la República, su alteza serenísima Antonio López de Santa Anna y el coronel Juan Yáñez que en efecto comandaba la gavilla de bandidos; con un enfoque literario, además del uso de la historia oral entre sus fuentes, trató de identificar aquella relación de poder que concedía protección al bandidaje. Años después Lilián Illades Aguiar²⁰ acentuó el papel de Juan Yáñez en su perfil histórico. Acostumbrados a ver a un personaje que rescató la literatura con *Bandidos de Río Frío* de Manuel Payno, Illades abre una brecha para descubrir el plano histórico desde diversos puntos como el entorno familiar, el extracto de la causa y la sentencia. Apoyada de lo dicho por Payno, pero también del proceso judicial y de archivos parroquiales.

Ricardo Torres Miguel,²¹ considera igual el valor de la literatura e identifica la figura del bandido social en la obra *Astucia* de Luis G. Inclán; quien “[...] construyó a sus personajes de manera que, a pesar de infringir la ley, nunca fueran vistos como criminales.”²² Torres explica que lo mostrado en la novela es el contrabando como una forma de ganarse la vida tan honesta como cualquier otra, la comunidad lo aceptaba como trabajador honrado diferenciándolo del bandido que cometía robo.²³ Y aunque el tráfico del tabaco era ilícito, su comercio beneficiaba a la población porque proporcionaba una manera digna de vivir, en comparación con el laborar en una hacienda,²⁴ porque además el “[...] Estado [...]

¹⁹ Rosalía Martha Pérez Ramírez, *De la política al bandidaje El general Antonio López de Santa Anna y los bandidos de Río Frío*, México, Porrúa, 2007, 254 pp.

²⁰ Lilián Illades, “De protagonista histórico a personaje de novela: Juan Yáñez, Relumbrón”, *Naveg@merica*. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas [en línea]. 2021, n. 27. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica/article/view/479071>

²¹ Ricardo Torres Miguel, “El charro contrabandista: la figura del bandido social en *Astucia* de Luis G. Inclán,” *Signos Históricos*, núm. 24, julio-diciembre, Distrito Federal, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 2010, pp. 44-63.

²² *Ibid.*, p. 49.

²³ *Ibid.*, p. 52.

²⁴ *Ídem*.

enmascarado como guardián del orden, termina robando literalmente los pocos recursos de la gente pobre.”²⁵

Más adelante Eduardo Flores Clair en su artículo “Los Caminos del Terror”, aborda puntos sobre algunos viajeros y sus miedos ante la delincuencia,²⁶ para comentar que ese fenómeno tenía oportunidad de subsistir debido a la economía ilegal desde instituciones y la violencia generada por las costumbres de la sociedad, toda una “[...] red clientelar que brindaba protección a hacendados, comerciantes, cuerpos de seguridad, aparato de justicia, ejército entre otros”.²⁷ Relaciones de poder que también señalan Pérez Ramírez y Torres Miguel.

Por su parte Luis Ángel Bellota se concentra en Guerrero a finales del siglo XIX,²⁸ pensando el bandolerismo como expresión de lucha y siguiendo la línea del bandido social. Bellota toca algunos puntos sobre lo ocurrido desde la época virreinal para enfocarse en el porfiriato; con especial atención en la figura de Juan Galeana como cabeza de gavilla en la región y su lucha contra las injusticias del gobierno.

De nueva cuenta la figura del bandido generoso resalta con Kristín Guðrún Jónsdóttir en *Bandoleros santificados: las devociones a Jesús Malverde y Pancho Villa*.²⁹ En el segundo capítulo de esta investigación que recurre al siglo XX, la autora toma como base el mito del bandido generoso para encontrar aquella devoción hacia Jesús Malverde; “[...] la gente empezó a pedirle favores; y ahí mismo, después de muerto, siguió ayudando a los pobres”. Señala que Malverde cumple con los puntos aportados por Hobsbawm sobre el bandido social y desmiente a Vanderwood, acerca de la inexistencia de este tipo de bandido en México que sólo veía por su escala social y tomaba partido a conveniencia propia.

²⁵ *Ibid.*, p.55.

²⁶ Eduardo Flores Clair, “Los caminos del terror”, *BiCentenario. El ayer y hoy de México*, Revista trimestral publicada por el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Volumen 8, núm. 31, enero-marzo 2016, p. 12.

²⁷ *Ibid.*, p. 16.

²⁸ Luis Angel Bellota, *Bandolerismo y descontento social en Guerrero, 1890*, México D.F., Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, 2014, 234 pp.

²⁹ Kristín Guðrún Jónsdóttir, *Bandoleros santificados: las devociones a Jesús Malverde y Pancho Villa*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, A.C., 2014, 246 pp.

En la tarea ardua de trabajar el bandidaje durante el siglo XIX, Jaime Olveda inicia por explicar a aquellos bandidos que ningún gobierno federal o central pudo controlar aun cuando los amenazaron con penas tan cruentas como la muerte. Mantiene que, en los últimos años del virreinato, las cárceles de la Acordada se empezaron a saturar y las reformas borbónicas afectando la propiedad comunal, empujó a muchos campesinos a vivir fuera de la ley. El autor indica que durante la independencia no todos eran grupos, insurgentes sino gavillas.³⁰ Consecutivamente esto se convirtió en un estilo de vida, además que observaría que los cuerpos policiacos y bandidos no eran necesariamente rivales.³¹

Al ver el paso del bandidaje por los diferentes gobiernos, Olveda detalla que entre más ingresaba el país a la modernidad y el control del Estado era más efectivo, el imperio del bandidaje fue decayendo. Desde un Santa Anna empeñado en combatir la delincuencia; el resguardo de rutas con la policía rural, luego de la Guerra de Reforma con Benito Juárez; la necesidad de pactar con los bandidos siendo de bando liberal o conservador; el punto más alto de bandidaje para Olveda fue después del Segundo Imperio, cuando en el gobierno de Juárez se dio de baja a dos tercios del ejército lo que los llevó a delinquir. Pero fue con Porfirio Díaz, quien centralizó el poder, que los asaltos en los caminos aunque seguían ocurriendo, el número de ellos fue menor.³²

Ana María Huerta Jaramillo al fijar su atención en la vida cotidiana tanto rural como urbana de aquellos grupos o individuos que alteraron el orden establecido, nos lleva a Puebla durante el Segundo Imperio, muestra un momento de tensión para los liberales que se encargaron de tener a su disposición hombres para luchar sin pensar en su procedencia: “Ningún mexicano desde la edad de 20 años hasta la de 70 podría excusarse de no tomar las armas, sea cual fuese su clase, estado o condición; so pena de ser tratado como traidor.”³³ La autora amplía el panorama al tratar por una parte al salteador, el abigeato, contrabando de tabaco y armas; incluye al liberal, al soldado extranjero y al indígena en

³⁰ Jaime Olveda, “El imperio de los bandidos México siglo XIX”, *Ruris*, vol. 9, número 2, setiembre 2015, p. 168.

³¹ *Ibid.*, 174.

³² *Ibid.*, p. 174-178.

³³ Ana María Dolores Huerta Jaramillo, “Entre el bandolerismo y la protesta”, en coord. Lilian Illades Aguiar, *Vida en Puebla durante el Segundo Imperio Mexicano nuevas miradas*, México, ICSyH BUAP Dirección de Fomento Editorial, 2017, p. 224.

rebelión; además de dar cabida a organismos como el espacio carcelario o la imprenta que en su conjunto contribuyeron a mostrar una mayor insubordinación.

La labor de Claudia Patricia Rivas Jiménez es la de situarse en las visiones de criminalidad que albergan los estereotipos de bandidos. Rivas se centra en la figura del personaje en la novela de Manuel Payno *Bandidos de Río Frío* (y algunas crónicas de viajeros extranjeros), además de tratar al bandolerismo por cómo se le juzgó: una actividad que retrasó el progreso del país en la construcción Estado-nación.³⁴ Rivas comenta que los bandidos fueron percibidos por diferentes ángulos, los viajeros tuvieron una visión romántica del bandido; mientras que el Estado los veía como “[...] una amenaza directa al orden público y al progreso [...]”;³⁵ por su parte Payno pudo describir su postura ideológica sobre los acontecimientos de su época.³⁶ Admirados por unos y temidos por otros, son algunas de las visiones acerca de los bandidos.

En cuanto a investigaciones de tesis dignas de mención se encuentra a Pablo Alberto Escalante Piña, Sebastián Porfirio Herrera Guevara y Víctor Manuel Carlos Gómez, enfocados en el Bajío michoacano, Jalisco y Aguascalientes respectivamente. Se observa un interés particular en el porfiriato por Escalante Piña, quien rescata a través de Anton Blok, crítico de Hobsbawm, que al bandolerismo se le debe entender por cada contexto regional, donde desentraña su significado y condiciones de desarrollo.³⁷ Si bien Escalante Piña apunta que es de acuerdo al contexto que “[...] los sujetos entendieron y ejercieron el bandolerismo de distinta manera, [...] entre dichos contextos existieron similitudes que permiten esbozar la posibilidad de que dicha práctica pudiera tener ciertos aspectos en común.”³⁸

³⁴ Claudia Patricia Rivas Jiménez, “Visiones de criminalidad en México: estereotipos de bandidos, construcción del Estado-nación y corrupción”, *oficio de Historia e Interdisciplina*, Número 7, julio-diciembre 2018, pp. 43-60.

³⁵ *Ibid.*, p. 44.

³⁶ *Ibid.*, p. 45.

³⁷ Pablo Alberto Escalante Piña, *Bandolerismo en el bajío michoacano 1877-1893*, Tesis de Maestría en Historia con opción en Historia regional continental, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Facultad de Historia División de Estudios de Posgrado, febrero 2015, p. 20. Pablo Alberto Escalante Piña, “Bandolerismo en Latinoamérica y México: una revisión historiográfica”, *REFA Revista Electrónica de Fuentes y Archivo*, Córdoba Argentina, Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti” año 8, número 8, 2017, p. 283.

³⁸ Pablo Escalante Piña, *Bandolerismo en el bajío michoacano 1877-1893*, *Op. Cit.*, p. 31.

Escalante Piña encontró que en tiempos bélicos el bandido tenía una connotación positiva ya que resultaba útil para el apoyo de grupos de poder, mas cuando se trataba de momentos de crisis los intereses de aquellos grupos prevalecían y los bandidos se mostraban ambivalentes; en situaciones normales, el bandidaje fue una práctica con pretensiones individuales, señaló el autor.³⁹ En un artículo suyo menciona que aun cuando el bandidaje entre 1821-1855 se persiguió con siete leyes para combatirlo, la realidad era que de manera nacional seguía teniendo poder.⁴⁰ Aunado a ello, el bandidaje al responder a situaciones diversas como económicas, patológicas, las propias de la guerra o de la política, eran los que gozaban de reputación, ya que adquirirían algún puesto.⁴¹ Obtenían fácilmente armas y conocimiento militar, sin embargo al no tener la victoria recurrían al bandidaje.⁴²

Interesado en las prácticas y representaciones que se hicieron del bandido salteador en Aguascalientes de 1861-1886, Víctor Manuel Carlos Gómez además de hacer una diferenciación del bandido salteador a la denominación de bandido, describe que “[...] existieron actos concretos en la realidad que daban motivo a la construcción de representaciones.”⁴³ Una serie de representaciones como el aspecto físico; identificarlo como vecino o extraño de su pueblo; hombres perversos de costumbres insanas; de actos violentos, por el hecho concreto del asalto; al fin, fundamentados en hechos que se pueden explicar a través de documentos judiciales del ramo penal.

Es interesante lo que propone Carlos Gómez, dejando un poco de lado la ley que condena al personaje: “[...] no fue la ley quien los señaló como bandidos, sino las personas que juzgaban e interpretaban sus actos.”⁴⁴ El papel que toman las personas, el pueblo o comunidad es relevante desde esta perspectiva, porque bien podía el individuo cometer asaltos o rebelarse al régimen en turno, pero declara el autor: “[...] el criminal cobraba

³⁹ *Ibid.*, p. 40.

⁴⁰ Pablo Alberto Escalante Piña, “Bandolerismo en Latinoamérica y México...” *Op. cit.*, p. 294.

⁴¹ *Ibid.*, p. 292.

⁴² *Ibid.*, p. 293.

⁴³ Víctor Manuel Carlos Gómez, *El perjuicio y la transgresión: prácticas y representaciones del bandidaje salteador en Aguascalientes, 1861-1886*, tesis de doctorado en Historia, San Luis Potosí, COLSAN El Colegio de San Luis, marzo 2018, p. 420.

⁴⁴ *Ídem.*

realidad como bandido hasta que alguien así lo nombraba”.⁴⁵ Además manifiesta un interés por las también representaciones visuales por medio de la pintura, dibujo y ex voto.

Sebastián Porfirio Herrera Guevara intenta explicar cómo se extendió el robo en camino y casa habitación, por parte del ladrón infame; reconstruye la manera en que se daban estos robos a través de discursos y cómo los ladrones fueron castigados.⁴⁶ En su segundo capítulo se apoya en la opinión pública y literatura para acercarse a la percepción que se tuvo del ladrón infame, refiere él; por lo cual menciona un poco la novela costumbrista *El Periquillo...* de Fernández de Lizardi; *Astucia* de Luis G. Inclán y *Bandidos de Río Frío* de Manuel Payno.⁴⁷

Siendo un estudio regional, Herrera Guevara encuentra en Jalisco “[...] el prototipo de un salteador [...] armado, montado a caballo, llevaba sombrero y algún tipo de trapo o pedazo de tela para cubrir su rostro.”⁴⁸ El asalto en grupo no consistía en tener un líder permanente sino el uso de capitanes temporales.⁴⁹ De acuerdo al nivel de violencia menciona de una gavilla: “[...] los asaltos de esta gavilla distaban mucho de la ‘caballerosidad’ mencionada anteriormente, pues los golpes, insultos o asesinatos era parte de su *modus operandi*”.⁵⁰ Marca estadísticas como el uso del arma más utilizada (de acuerdo a los casos donde emplearon violencia), que fue un objeto punzocortante,⁵¹ seguido por el arma de fuego, factible cuando se trataba de amedrentar a un grupo durante el asalto.

El autor da cuenta de que hay una diferencia entre el robo o hurto que engloba objetos y animales, de un asalto que estriba en la violencia, entendiendo el procedimiento a base de golpes, amarres, sometimiento, amedrentar, herir o violar a personas, de acuerdo a la legislación jalisciense.⁵² Es interesante que el bandido violento prevaleciera en estos

⁴⁵ *Ídem*.

⁴⁶ Estas dos últimas tesis son las que se acercan al salteador de caminos.

⁴⁷ Sebastián Porfirio Herrera Guevara, *Ladrones infames y su accionar delictivo. El robo en caminos, domicilios y poblaciones en Jalisco, 1846-1861*. Tesis de Doctorado en Historia, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán, Centro de Estudios Históricos, enero 2017, pp. 204 y 208.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 281.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 284.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 209.

⁵¹ *Ibid.*, p. 280.

⁵² *Ibid.*, p. 278.

rumbos; sin embargo, el autor da cuenta de que es gracias al discurso lo que hace permanecer al personaje:

El asalto violento era sin duda aquel que dejaba una mayor impronta en la sociedad, pues un asalto impactante en su violencia se convertía en un acontecimiento comentado en las comunidades donde se sufría, pasaba a ser parte de la anécdota, del murmullo local. Por lo tanto, era el más visible y perdurable dentro del imaginario social.⁵³

La lectura de José Manuel Flores López, *La construcción política del bandido en el siglo XIX*,⁵⁴ muestra que el poder reinante independientemente si se tratase de liberal o conservador, delimitaba a su enemigo con el epíteto de bandido; cómo incluso la prensa tiene un poder para señalarlo y cómo las leyes también estaban implicadas, porque eran opositores aun cuando no fuesen saqueadores.

Graciela Flores Flores⁵⁵ señala que el sistema judicial aun como país independiente, albergó nociones del antiguo régimen (Nueva España); por lo que identifica en la ley de 1857, un antes y un después para contemplar y aplicar justicia de una manera distinta. Por último, en el aspecto periodístico, cómo la prensa actúa ante los crímenes, además de cómo se expresa en una postura política, de acuerdo con Álvaro Ernesto Uribe Hernández en *Causas célebres. Crimen y liberalismo en la prensa mexicana del siglo XIX*.⁵⁶

Planteamiento del problema y justificación

El ser humano ha tenido necesidad de trasladarse de un punto a otro, sea cercano o distante, y es en las grandes distancias donde al planear su viaje, ha debido preocuparse no sólo por la duración de su desplazamiento, sino por los riesgos de la travesía, presenciando fenómenos naturales, accidentes geográficos e incluso exponerse a ser despojado de sus

⁵³ *Ibid.*, p. 279.

⁵⁴ José Manuel Flores López, "La construcción política del bandido en el siglo XIX", Brasil, Universidad Estatal de Campinas, *Secuencia*, núm. 502, septiembre-diciembre de 2018, pp. 100-126.

⁵⁵ Graciela Flores Flores, "Un periodo precodificador para la república mexicana: la Ley del 5 de enero de 1857 y la justicia criminal ordinaria", *Tzintzun*. Revista de Estudios Históricos, Número 67 (enero-junio 2018), pp. 165-194.

⁵⁶ Álvaro Ernesto Uribe Hernández, "Causas célebres. Crimen y liberalismo en la prensa mexicana del siglo XIX." en María Fernanda García De Los Arcos coordinadora et al. *La fuente hemerográfica en la diacronía: variedad de enfoques*. México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Humanidades, 2015, pp. 86-108.

pertenencias y también perder la vida durante un asalto. Hace tiempo, al leer sobre Marcos Arróniz, descubrí que el poeta había muerto muy joven y se presumió que había sido asaltado, pues su cuerpo fue encontrado despojado en un paraje,⁵⁷ algo parecido pasó con el inglés Thomas Egerton junto a su querida Agnes Edward, lo que lleva a preguntarse ¿era difícil o peligroso viajar en México?

El viajero que aquí se presenta, en su mayoría era extranjero. En buena parte porque es el extranjero quien se moviliza atraído por el recién país independiente y otro tanto porque es el extranjero quien culturalmente tiende a escribir sus memorias, cosa que en México hasta la fecha no es costumbre. Su variante latina *extranéus* (extraño),⁵⁸ deja ver que está fuera de su lugar de origen para presentarse ajeno a la realidad vivida, más su mirada no es excluida pues forma parte de la concepción del viaje. De cualquier forma, el ciudadano también cumplía con ser ajeno al territorio despoblado.

Diversos estudios han brindado atención a la perspectiva viajera, desde lo que expresa el individuo sobre el lugar al que llega, el trato, las costumbres de una sociedad que observa;⁵⁹ sin embargo, considero que hace falta atender minuciosamente lo relativo al recorrido que el viajero tuvo que llevar a cabo para llegar a su destino, porque el asalto a la diligencia no se puede comprender sin el hecho del viaje. De igual manera, esta

⁵⁷ Con el título “Desgracia” se leía en la sección “Noticias Sueltas” del periódico *La Sociedad* con fecha del 24 de diciembre de 1858: Leemos con sentimiento el siguiente artículo que ha publicado el Diario de avisos: “El joven poeta D. Márcos Arróniz ha sido encontrado en el camino de San Martín, asesinado. Los últimos días de su vida fueron muy amargos, así por el estado precario de su fortuna, como por graves padecimientos morales que le atormentaban. Arróniz era digno de mejor suerte, por su talento, de que ha dejado muestras en muy recomendables producciones literarias y poéticas, y en dos obras de la mayor utilidad, como son el manual del viajero en México, y las Biografías de hombres celebres de la República. Deploramos la fatal desgracia que ha herido en la flor de sus años al joven D. Márcos Arróniz. ¡Quiera el Señor compensarle en el cielo los padecimientos de que fue mártir en la tierra!” Además, Lilián Illades Aguiar da cuenta del registro de su sepultura fechado el 20 de diciembre de 1858 en Lilián Illades, “Marcos Arróniz: una respuesta a las visiones de alteridad de viajeros extranjeros sobre México y los mexicanos”, *Naveg@américa* Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas [en línea], 2019, n. 22. Disponible en: <http://revistas.um.es/navegamerica>. A pesar del lamentable hecho no aparece ni acusación o averiguación registrada sobre el caso en el Archivo Histórico Judicial de Puebla; aunque quince días después de la sepultura de Arróniz, se abrió la averiguación de otro cadáver desconocido en el paraje “La Cuazahuatera” de Ahuatelco, Puebla, lo que hace que no sea único su caso.

⁵⁸ <http://etimologias.dechile.net/?extranjis>

⁵⁹ Autores como Ortega y Medina, Brígida Von Mentz, Jorge Silva, Jean Meyer, Margo Glantz, Xavier Tavera, Brigitte Boehm de Lameiras, Alicia Diaduk, José Iturriaga de la Fuente, Chantal Cramausse, José Enrique Covarrubias, Manuel Ferrer Muñoz.

investigación conduce a explorar el terreno de las diligencias y a conocer su funcionalidad al viajar en estas grandes carrozas.⁶⁰

Esto me llevó a pensar en cómo era viajar en México durante el siglo XIX, ante el peligro de ser víctima de un asalto, mientras se efectuaba el viaje en diligencia. Aquel transporte que marcó un cambio importante de las formas de viaje anteriores; fortaleció los usos y costumbres de guiarse por las horas; e incentivó la movilidad de más personas a puntos específicos, provocando el crecimiento de diversos poblados aledaños a las vías de comunicación de un país que se encaminaba a la modernidad.

La vida en el siglo XIX se regía por la medición. La religión, ubicaba el tiempo mediante los rezos de las horas canónicas de la liturgia: *Maitines*, antes del amanecer; *Laudes* al amanecer; *Tercia*, tercera hora luego de amanecer; *Sexta*, a las 12 para rezar el Ángelus (o *Regina Coeli* durante Pascua); *Nona*, hora de la misericordia (cuando agonizó Jesús); *Vísperas*, al ponerse el sol; *Completas*, antes de descansar. La ciencia tuvo cabida en el tema, para saber con seguridad fechas esperadas; se concibió el día de acuerdo a la luz solar o bien contemplando luz y noche;⁶¹ por ello la popular existencia de los calendarios manuales y guías de forasteros que orientaban a quien emprendía un viaje. Esto compagina la efectividad que rindió el sistema de transporte articulado, diligencia, con la precisión y anhelo de tener un viaje ordenado y realizado con la mayor prontitud.

Se toma en cuenta el año de 1833 por ser el año en que la firma de diligencias pasa de ser una empresa norteamericana a mexicana con Manuel Escandón; abarcando el inicio y auge de este sistema de transporte hasta 1869, fecha de la inauguración del ramal México-Puebla del Ferrocarril Mexicano que desplazó a la diligencia en dicho tramo. En un contexto donde el país independiente intenta ser parte de la modernidad, el viajero extranjero acostumbrado ya al viaje en locomotora vuelve a revivir un viaje en diligencia al recorrer México.

⁶⁰ Es de reconocer los trabajos sobre caminos y transporte de Peter Rees, Carmen Blázquez, Guillermina del Valle Pavón, Margarita Urías H., Clara Elena Suarez Arguello, Blanca García Gutiérrez, Agustín Grajales Porras y Lilián Illades Aguiar. Así como la recién tesis de Joel Enrique Almanza Amaya.

⁶¹ Miguel Cástulo de Alatríste, *Discurso sobre la cronología para el estudio de la Historia*, México, Impreso por Vicente García Torres, Calle del espíritu santo número 2, 1844, pp. 48.

El bandido o salteador de caminos bien podía atentar contra cualquier viandante, pero un mayor botín podía sacar de los vehículos colectivos que transportaban a varias personas y equipajes de valor. Este trabajo se enfoca en uno de los problemas que enfrentó el medio de transporte conocido como diligencia. Luego de hacer frente a la recuperación de caminos casi inexistentes (resultado de la guerra de Independencia y el escaso mantenimiento), el sistema de diligencias ofreció al viajero rapidez y regulación. El asalto, fue un obstáculo para la circulación; ya no era únicamente la naturaleza o la mala infraestructura las que podían impedir la funcionalidad total del vehículo, o mejor dicho del sistema de comunicación, sino el actuar delictivo del bandido que producía inseguridad en los caminos.

A través de esta investigación se puede saber cómo era viajar en diligencia. Cómo una persona decimonónica con la necesidad de trasladarse del puerto de Veracruz a la Ciudad de México o viceversa, podía comprar su boleto; llevar su equipaje; tener la disponibilidad de movilizarse en coche de acuerdo con un horario; trasladarse con los demás pasajeros; contemplar el paisaje de ese tiempo; etcétera. Pero también, el estudio de este tema puede informar sobre la percepción del viajero ante el peligro de ser asaltado, sus miedos o ánimos; y si es que los asaltos fueron recurrentes, haber vivido para contarlo. Este tema no deja de ser extraño para nuestro presente en el que también se viven asaltos, que ya no se sirve de viajar en diligencia, pero se transitan largas distancias en transporte público o privado por los caminos, ahora carreteras; con la intención de llegar con bien a su destino y aunque el paisaje ha ido cambiando, se siguen contemplando los volcanes y la vegetación del trayecto advirtiéndonos que un viajero de hace casi un par de siglos pasó por allí.

Dentro de la disciplina histórica al bandido se le ha visto como insurrecto, perteneciente a algún bando como enemigo político, pero qué hay del bandido que en su modo de vida asalta en los caminos, que planea los atracos a la diligencia y atenta contra la vida de sus pasajeros, sin comprender al personaje por su posición política sino en su actuar.

Hipótesis

La recuperación de caminos y la reglamentación de diligencias sugirieron una vía estable a la modernización, sin embargo, el asalto en despoblado denotó la falta de seguridad pública. Aunque el asalto se presentó como un obstáculo más para la diligencia, que pretendía ser el medio más rápido, no paró su funcionamiento, sino que se fue amoldando a las circunstancias del camino, al igual que los pasajeros. A través de diversas representaciones pictóricas, literarias y de opinión pública, puede verificarse la denuncia que se hace a este delito, la frecuencia del asalto, el modus operandi, el rango de violencia, las medidas a tomar para resguardarse por parte del pasajero o el estado de ánimo manifestado. No sólo las acusaciones judiciales pueden dar cuenta del asalto.

El salteador considerado por saltar en caminos, mas no por tomar bando político, fue el autor del asalto a las diligencias y de acuerdo a la fuente judicial que permite observar que desde 1830 existe un ascenso hasta 1844 en las acusaciones contra salteadores en Puebla y sus inmediaciones; se puede decir que se tomaron medidas por parte del gobierno para proteger al viajero del peligro, si no fue así el servicio de diligencias buscó el medio de llegar con bien a su destino y los viajeros buscaron salvaguardarse en lugar de querer experimentar el asalto como sugirió Vanderwood.

Objetivos

Generalmente interesa mostrar la experiencia del asalto a la diligencia en las inmediaciones de Puebla sobre el camino real México-Veracruz, ante la pregunta de qué tan seguro era viajar en el México decimonónico antes de la llegada del ferrocarril se partirá de la importancia de situar a Puebla en el camino real; observar la problemática de priorizar una economía favorable a partir de la recuperación de caminos (ya existentes pero abandonados); pensar en la apertura de un sistema de transporte moderno que proporcionara mantenimiento y comunicación; contemplar cómo era la diligencia y viajar en ella, los tiempos realizados en este moderno transporte, señalar la experiencia del paisaje en los pasajeros, y su percepción acerca de las comodidades o miedos; todo ello en busca del asalto.

Son varias las preguntas hechas al respecto que se esperan resolver partiendo de ¿Cómo era viajar en el segundo tercio del siglo XIX y qué tan seguro fue? En los dos primeros capítulos, en la primera parte del trabajo de investigación se cuestiona lo relacionado al sistema de transporte, los problemas previos para su regulación, experimentar lo que era un viaje en dicha carroza, sus tiempos de traslado etc. ¿Cuáles fueron los problemas previos a la apertura del sistema de diligencias? ¿Qué prometía la diligencia al ser un nuevo medio de transporte en México y quiénes viajaban en ella? ¿Fue prioridad establecer políticas en contra de salteadores y dar seguridad a las líneas de diligencias? ¿Por qué asaltar una diligencia, qué criterios cumplía para ser asaltada? ¿Cómo fue experimentar un viaje con un ecosistema tan diverso, desde el puerto de Veracruz a la ciudad de México y detenerse en la ciudad de Puebla?

En segundo lugar, pero no menos importante, se encuentra las cuestiones relacionadas a los vestigios visuales y escritos del asalto; las representaciones que se hicieron desde las artes plásticas, crónicas viajeras, periódicos y novela. ¿Dónde se testificó la existencia del asalto, de qué manera fue expresado y qué tan difundido fue el miedo a través de estos medios? ¿Cómo consideraron al bandido en las diversas fuentes utilizadas? ¿Cómo y dónde sucedían los asaltos, su frecuencia y modo de operación? ¿En qué circunstancia crecen los asaltos a la diligencia, cómo se desarrolló? ¿Cuáles fueron las medidas precautorias o comportamiento de coches y pasajeros frente al posible asalto? ¿Qué tipos de violencia se encuentran y en qué magnitud? ¿Qué relación se halla entre el gobierno y el bandidaje? ¿De las personas que relataron su viaje en el camino México-Veracruz qué porcentaje vivió el asalto? ¿Coincidían los modelos de asalto a la diligencia respecto a las diferentes fuentes escritas y visuales de la época? Se buscará responder a estas cuestiones que nutrirán el trabajo de investigación aquí presentado.

Marco teórico

Al hablar de sociedad Norbert Elías explica que ésta entra en el ideal de una nación, siendo que todos los individuos que en ella residen tienen una misma socialización, es decir se les han dado las mismas normas y valores a seguir para vivir unos con otros. La integración de

la comunidad se basa en la socialización de los individuos, ante esto no puede haber conflictos por estar bien integrados, no obstante, cuando se presencian manifestaciones de perturbación, revela cambios en el sistema.⁶²

Pues bien, en esto incurren los salteadores de caminos, al no obedecer los reglamentos que manda el Estado para ejercer su poder en la sociedad, y en ello refiere Elías, entra la mezcla del ser y deber ser. Todos aquellos conceptos involucrados: estructura, función, norma, integración, rol, implican una transformación intelectual.⁶³ De este modo el Estado se interesa por una vinculación con su sociedad con fines de poder. Parecido a esto Michel Foucault mencionó el mecanismo panóptico, que disponía colocar:

[...] un principio de vigilancia que pueda de alguna manera hacer actuar su soberanía sobre todos los individuos [situados] dentro de esta máquina de poder [...] que ninguno de mis súbditos me eluda y ninguno de los gestos de ninguno de ellos me sea desconocido [...] el punto central del panóptico es el ciudadano perfecto.⁶⁴

Tanto viajeros y bandidos, como individuos, son parte de un entramado social del cual no se pueden desligar, así como demás actores que surgen de la problemática de la seguridad en los caminos que toman interdependencias del Estado. Las pinturas nos acercan a pensar en la dinámica de los bandidos, nos refieren a una época y el modo en que la sociedad está percibiendo tal acto; sugieren que los bandidos toman en cuenta el tiempo en que van a pasar las diligencias, o servirse de espacios como recodos o zonas boscosas donde se permitían atacar. Nos muestra las emociones de los involucrados y la manera en que pueden proceder. Existe una singularidad de la idea del bandolerismo “[...] en las representaciones visuales de los bandidos, porque hace evidente que ésta tiene como núcleo aspectos permanentes que fueron retomados de la realidad y otras atribuciones que llegaron al artista desde los discursos bandidistas populares y oficial.”⁶⁵

Se toma en cuenta las representaciones sociales que desde Émile Durkheim y Serge Moscovici promovieron. Se entiende que el sujeto en su individualidad alberga creencias sobre su entorno, mismas que se procesan y comparten por medio de la comunicación en

⁶² Norbert Elías, *El proceso de la civilización*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 28.

⁶³ *Ibid.*, p. 29.

⁶⁴ Michel Foucault, *Seguridad, territorio, población curso en el Collège de France (1977-1978)*, México, FCE, 2006, p. 87.

⁶⁵ Víctor Manuel Carlos Gómez, *El perjuicio y la transgresión... Op. cit.*, p. 369.

el grupo o cultura perteneciente; porque cada grupo social lo puede ver de manera diferente, inclusive el tiempo hace que las creencias no sean del todo permanentes. Sobre las representaciones comunica Roger Chartier que las comunidades de acuerdo a sus diferencias sociales y culturales perciben y comprenden su sociedad y su propia historia de diferentes formas.⁶⁶

Esto ayuda a entender al viajero de otro territorio y con otra cultura que percibía de cierta manera un asunto, lo mismo la prensa o el artista. La palabra al ser indispensable para comunicarnos entre unos y otros, también dice mucho sobre las maneras en que se relaciona y determina una sociedad y se convierte en una fuente de información cercana a un tema específico para tratar.⁶⁷ Por tanto, se percibe, se capta una información, se organiza y trae a la mente una representación.⁶⁸ La historia de las representaciones habla de lo simbólico, de lo que ha sido y son las creencias y representaciones de ese pasado.⁶⁹

De modo que además de saber cómo se experimentaba un viaje en diligencia se encuentra con los temores percibidos, o la actitud de los viajeros frente al asalto. Según lo dicho por Víctor Manuel Carlos Gómez el bandido no dice soy así, según su comportamiento los demás se hacen una idea de cómo es y qué es lo que hace. Se verá si en la convivencia se ajustó un modo tanto de los bandidos para asaltar, como de los viajeros para enfrentar el asalto, ya sea lamentándose, orando, defendiéndose, pero cumpliendo un rol.

La memoria es uno de los aspectos relevantes, porque conlleva a no sólo quedarse con lo sucedido, lo que ha pasado, sino por lo que los actores sociales recuerdan y la manera en que han fijado esos recuerdos, al igual que las intencionalidades.⁷⁰ La memoria alude tanto al sujeto individual como en su forma colectiva, ya que la memoria se comparte y esa memoria colectiva alberga las representaciones en que se plantean vivencias y

⁶⁶ Roger Chartier, *El mundo como representación Estudios sobre historia cultural*, Barcelona, España, gedisa editorial, 1992, p. I.

⁶⁷ Lilián Illades Aguiar y Gustavo Illades Aguiar, *Ecos del Pregonero*, Puebla México, BUAP ICSyH, 2010, p. 62.

⁶⁸ Roger Chartier, *Op. cit.*, p. 22.

⁶⁹ Eugenia Allier Montaño, "Los Lieux de mémoire una propuesta historiográfica para el análisis de la memoria", *Historia y Grafía*, número 31, México, Departamento de Historia, Distrito Federal, 2008, p.185.

⁷⁰ Olga Yanet Acuña Rodríguez, "El pasado: Historia o Memoria", *Historia y Memoria*, Numero 9, Año 2014, Tunja Colombia, p. 59; La intencionalidad de acuerdo al testimonio depende del contexto histórico al que pertenece: Guillermo Rosales Cervantes, "La función social del testimonio", *Espacios Públicos*, volumen 16, número 36, enero-abril, 2013, p. 166.

experiencias.⁷¹ Esto hace pensar en el viajante que emite en su escrito las expectativas sobre el asalto; pues no son las memorias las que fundamentan el relato histórico sino su significado.⁷² “El discurso testimonial puede servir como una fuente capaz de llenar los vacíos dejados por la historia [...]”.⁷³ Y es tarea del historiador, sostiene Olga Yanet Acuña Rodríguez, “[...] escuchar y reflexionar sobre las diferentes voces que percibimos de las fuentes.”⁷⁴

Al igual que lo escrito la imagen también se lee, como una manera cualitativa de comunicar cosas. Tomás Pérez Vejo recalca que las imágenes pueden estar al mismo nivel que cualquier otro vestigio, porque la dificultad para leer o descifrar todo vestigio radica en la medida que se distancia de nuestro tiempo.⁷⁵ Comunica Roger Chartier que encontrar las representaciones del pasado significa evitar anacronismos como nuestras propias costumbres mentales para intentar descubrir las costumbres de los seres primitivos.⁷⁶

Resulta bastante útil la imagen, cuando se busca acercarse a la sociedad vista por sí misma, y lo que le rodea;⁷⁷ quien escenifica el asalto o al bandido en su obra, pretende una comunicación con su espectador. Hay que entender que la imagen no proporciona una óptica definitiva, la imagen lo que informa es “[...] la forma en que una determinada realidad fue vista y de cómo esa realidad fue construida hasta convertirse en real”,⁷⁸ las representaciones. Recurrir a la imagen es en el sentido de “[...] reconstruir el código en el que se inscribió la imagen [...] la mirada de los creadores [...] y del público para el que fue pintado.”⁷⁹

Si el conocimiento viene de lo escrito, anteponiéndose a la imagen, es verdad que puede el escrito crear con su lectura imágenes en nuestra mente; no obstante, en los primeros años de vida del hombre, se podría decir que se cumple un papel a la inversa. El

⁷¹ Olga Yanet Acuña Rodríguez, *Op. cit.*, pp. 61 y 63.

⁷² Guillermo Rosales Cervantes, *Op. cit.*, p. 166.

⁷³ *Ídem.*

⁷⁴ Olga Yanet Acuña Rodríguez, *Op. cit.*, p. 81.

⁷⁵ Tomás Pérez Vejo, “¿Se puede escribir historia a partir de imágenes? El historiador y las fuentes icónicas”, *Memoria y sociedad*, Bogotá Colombia, 16, no. 32, enero-junio 2012, pp.22-23.

⁷⁶ Roger Chartier, *Op. cit.*, p. 20.

⁷⁷ Olga Yanet Acuña Rodríguez, *Op. cit.*, p. 28.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 26.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 24.

infante inicia por dibujar lo que observa, lo que le rodea; lo que vive se traslada a lo gráfico, incluso antes de que aprenda a escribir, entonces la imagen cumple una función comunicativa hasta que es desplazada por la escritura; y no por ello debe de dejar de tomarse en cuenta, si nos percatamos de que las imágenes llegan a prevalecer en la memoria.

Metodología y fuentes

Este estudio no sólo se apoya en documentos de la época u oficiales como cursos, circulares, leyes y decretos, acusaciones penales, guías de forasteros, periódicos, y literatura como crónicas de viaje y novela; sino también toma parte del valor aportado por las fuentes visuales tales como mapas, pinturas y litografías. Estos vestigios llevan al lector a la reconstrucción de un hecho pasado, a hacer memoria sin la obligación de haberlo vivido por su cuenta.

El presente trabajo se inscribe en la Historia Cultural además de formar parte de la Historia Social. El asalto tiene que ver con los inicios del transporte moderno llamado diligencia, al ser un problema social que tenía que sobrellevar, porque no sólo era el mantenimiento de vías. Una cosa fue lo que las leyes emitieron (Ley general para juzgar a Ladrones, homicidas, heridores y vagos, 5 de enero de 1857 y Ley para castigar a los plagiarios y salteadores, abril 13 de 1869 por ejemplo) y cómo el gobierno cuenta que enfrentó dicha plaga como le llamaría Ignacio Manuel Altamirano al bandidaje. Pero el asalto a la diligencia no se limita a comprenderse desde las acusaciones judiciales, sino por las denuncias que se emitieron a través de representaciones hechas desde el arte de la pintura, litografía, crónicas viajeras, novela y prensa. El asalto se pudo percibir desde diferentes perspectivas que es pertinente observar.

Alrededor del asalto como protagónico de esta historia, hay tres figuras importantes. Primero se tiene que la diligencia era la representación del intento modernizador, los inicios de un transporte regularizado que iba expandiéndose por el territorio, implicando nuevos usos y costumbres en la sociedad. Luego está el asaltante, quien impide que ese intento sea perfecto, al buscar sus intereses por medio del robo

afectando el transporte y la paz; como una piedra en el camino aparte del problema de mantenimiento vial. El viajero, aunque presto para dirigirse de un lugar a otro, incluso desde otro continente, es quien vive las inclemencias del camino y quien enfrenta el peligro de ser despojado de sus bienes o su vida, con ayuda o sin ayuda del gobierno.

Exposición de la investigación

En el Capítulo I “La recuperación de caminos, reglamentación y apertura del sistema de diligencias mexicano” se visualiza que el camino existente cobra un nuevo sentido y organización al pasar de manos de consulados (herencia de la Nueva España) a inversionistas, ya como nación independiente preocupada por la recuperación de caminos, que se habían visto abandonados, pero eran necesarios para la economía del país. Se detalla la reglamentación que hubo para el mantenimiento de estas comunicaciones; y al mismo tiempo comprender el establecimiento del sistema de diligencias, anteriormente estadounidense, que contribuyó a que la gente pudiera viajar más fácilmente. Este apartado explica las características del coche de pasajeros que hacía su traslado a grandes distancias. Se identifica el coche y sus modos de empleo por la sociedad, entre reglas de urbanidad y la descripción que hicieron los viajeros sobre estas grandes carrozas, para consecutivamente entender el peligro del asalto.

El Capítulo II “El viaje en diligencia del camino real México-Veracruz sus características, tarifas e itinerario” a través del análisis de mapas, guías de forasteros o manual del viajero y crónicas de los mismos viajeros que se trasladaban, se muestra cómo era el viaje en diligencia, el curso que tomaba de acuerdo a las postas, su costo, tiempo de traslado, comodidad del transporte, servicios que otorgaba la Casa de Diligencias poblana; además de distinguir el paisaje, clima, suelo, que sus pasajeros observaban en el trayecto, así como la importancia de la ciudad de Puebla en este camino. Por último, se adentra en la existencia del asalto, la concepción del bandido salteador y la influencia del estado de las vías para desarrollo del bandidaje.

En el Capítulo III “La representación del asalto a la diligencia en las artes plásticas del siglo XIX”, se analiza al asalto a la diligencia a través de la denuncia de un testigo visual, como lo representa el artista en las artes plásticas. Trabajo enfocado al artista Manuel

Serrano y su obra: la pintura *Asalto a la Diligencia* (circa 1855) y *Ataque de una Diligencia* litografía de Casimiro Castro y dibujo del mismo Serrano en 1862, difundida en una de las ediciones de *México y sus Alrededores* del editor Antoine Decaen. Serrano particularmente elaboró las imágenes más representativas que se tienen del asalto en México, por lo que se toma en cuenta la descripción y distribución de la obra. A través del método iconológico se muestra el trabajo de autores de la época que dejaron impresión de la situación vivida en los caminos y la influencia que pudieron dejar en Serrano para la elaboración de su obra concentrada en el Asalto, de acuerdo a una tradición literaria con *El Fistol del Diablo* de Manuel Payno y obras pictóricas de diferentes artistas.

En el Capítulo IV “La representación del asalto a la diligencia desde la escritura: crónicas viajeras, prensa y novela” se rescata el papel de los viajeros (de manera cronológica) que redactaron sus viajes, se puede saber qué manifestaba el viajero sobre los peligros de ser asaltado, cuáles eran sus medidas precautorias, si exteriorizaban haber sido asaltados o sólo era el miedo infundido, la imagen que tenían del bandido y si había ánimo o no de encontrarse con este, como emite Paul Vanderwood.⁸⁰ Refiere también a los parajes propensos a ser asaltados y el uso de la escolta en el camino.

Se tomó en cuenta la opinión pública. Qué era lo que tenía que decir la prensa ante el asalto a la diligencia, qué difusión tuvo con el pasar de los años, si constataba del peligro en los caminos, si era frecuente el escenario o en qué años lo fue, si propiciaba el miedo o la tranquilidad. Además, al tratar el modelo del asalto se descubren puntos sobre el modo de proceder del bandido salteador, al igual que el de las escoltas y la respuesta del viajero.

Para definir si las tres formas presentadas crónica, prensa y novela tienen puntos concordantes, por último, se revisan los modelos del asalto a la diligencia que exponen las novelas de Luis G. Inclán, José López Portillo y Rojas, Manuel Payno e Ignacio Manuel Altamirano, añadiendo lo escrito por Antonio García Cubas en sus memorias; porque a pesar de que estas obras fueron escritas más tarde, aluden al tiempo que cubre la investigación.

⁸⁰ Paul J. Vanderwood, “Los bandidos de Manuel Payno”, HMex, XLIV: 1, San Diego State University, 1994, p. 111.

Capítulo I La recuperación de caminos, reglamentación y apertura del sistema de diligencias mexicano

1.1 La preocupación por recuperar el camino existente, con nuevo sentido y organización

En el paso de virreinato a país independiente, en México se generaron varios cambios y entre ellos el del control y cuidado de caminos. Durante la época colonial se cumplió con la exportación de materia prima y la compra de productos manufacturados que llegaban de España; no se preocupó tanto de manufacturar y comerciar los productos en el interior, sino que se promovió una dependencia económica y política con la corona.⁸¹ En el transcurso de la lucha por la independencia, se tomaron prioridades inmediatas y otros aspectos sufrieron desatención como los caminos; pues al hacer freno a un sistema de gobierno, todo lo que conllevaba a que este funcionara (reglamentación, personas involucradas) tuvo que esperar para construir otro sistema y empezar de nuevo.

En los caminos radicaba una parte importante para que la economía del país fluyera, “[...] ninguna ciudad y ninguna nación se mantiene aséptica de manera permanente del contacto con otras comunidades o naciones, porque, de hecho, la puerta, el puente o aquello que regula el egreso posibilita todo ingreso”.⁸² Se sabe que la comunicación es reconocida al emplearse el medio de transporte que tiene que cumplir con su función de llevar mercancías en tiempo y forma; pero quien permite su circulación, es la existencia de caminos y el reconocimiento que se hace de ellos a través de leyes que los haga poner en marcha, de lo contrario se debilita como un bien abandonado en peligro de desaparecer, ya sea por la maleza, el mal tiempo, o incluso la destrucción consciente con fines de lucha política.

⁸¹ Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz 1519-1910*, México, SEPSETENTAS 304, 1976, p.38.

⁸² Arturo Aguirre Moreno, *Nuestro Espacio Doliente, Reiteraciones para pensar en el México contemporáneo*, México, Afínita Editorial, 2016, p. 127.

Los científicos criticarían esto más adelante, en su postura de avanzar hacia la modernidad: “Que extraño es que no solo se abandonasen los caminos, sino que de intento se destruyesen, como medida de defensa y para perjudicar a los contrarios [...]”⁸³ En relación con los partidos beligerantes que entre 1858-1863 suscitaron. Teniendo que recurrir a iniciativas para recuperar su existencia y funcionalidad; el comercio jugó un papel relevante, como instrumento principal del poder del Estado, que respondía a problemas o circunstancias como la de los caminos.⁸⁴

Al poner atención en las comunicaciones, se señaló la escasez de éstas “[...] como una de las principales causas del atraso y empobrecimiento del país [...] cuyo adelanto constituiría uno de los principales instrumentos para lograr una política económica adecuada”⁸⁵ Por su parte, Guillermo Prieto comentaría en su tiempo, que entre los agentes más poderosos para el cambio, están: la moneda, el crédito y la facilidad en las comunicaciones.⁸⁶ Y con respecto al término “real” el camino adquiriría mayor presencia, pues hacia 1863 se leía en el *Allgemeine Zeitung* (diario alemán que notificaba sobre la situación en México): “[...] la denominación ‘real’ ha perdurado hasta estos días y el pueblo la usa para designar todos los caminos, puentes, etcétera, que se encuentran en buenas condiciones.”⁸⁷

Incluyendo un aspecto distintivo del siglo XIX, es que en el camino ya no sólo circulaban mercancías, sino que era cada vez más transitado por personas, y con especial atención del viajero extranjero. Es entonces que el camino real México-Veracruz como vía

⁸³ Pablo Macedo et. al. “Parte V Comunicaciones y obras públicas, Cap. I Condiciones Geográficas del territorio mexicano. Caminos carreteros en la época colonial y después de la independencia. Situación actual en esta materia”, *México: su evolución social. síntesis de la historia política, de la organización administrativa y militar y del estado económico de la federación mexicana...* Tomo II, Barcelona, Tipolitografía de Salvat y C. S. en C., 1901, p. 257.

⁸⁴ Michel Foucault, *Seguridad, territorio, población curso en el Collège de France (1977-1978)*, México, Fondo de Cultura Económica, 2006, p. 387.

⁸⁵ Diego G. López Rosado, *Historia y pensamiento económico de México, Finanzas Públicas - Obras públicas*, México, textos universitarios UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas, 1972 p. 303.

⁸⁶ Diego G. López Rosado, *Op. Cit.*, p. 305.

⁸⁷ Ignacio Ibarra Mazari compilador, *Crónicas de Puebla de Los Ángeles según testimonios de algunos viajeros que la visitaron entre los años 1540-1960*, México, V centenario 1492 a 1992 comisión Puebla, gobierno del Estado de Puebla C. Lic. Mariano Piña Olaya, 1990, p. 256.

principal hacia Europa⁸⁸, pasa a ser el camino del extranjero por excelencia. Cada vez más eran los viajeros que se animaban a conocer el país, si bien fue el ejemplo de Alexander von Humboldt que hizo en un primer momento atractivo a México, ahora se incursionaban diferentes personajes; “[...] viajeros que, deseándolo o no, favorecieron el expansionismo de sus naciones y la propagación de un nuevo colonialismo.”⁸⁹ En el tema político estaban los representantes diplomáticos; en el ámbito artístico los pintores, litógrafos o dibujantes; en las ciencias los naturalistas, geógrafos, médicos, entre otros. Y, sobre todo, los industriales, comerciantes, e inversionistas, hombres que tenían ya un patrimonio u otros muchos que no, y vieron en México la oportunidad de hacer fortuna.

Con respecto a los caminos carreteros que en un primer momento, habían sido solventados por los consulados durante el virreinato,⁹⁰ José María Luis Mora mencionó que, aunque esto era un buen legado, tenía defectos: “[...] aunque las obras comprendidas fueron gigantescas, muchas de ellas no tienen la solidez y la estabilidad que sería de desearse, porque, aunque bien dirigidas y ejecutadas no se hicieron con los conocimientos necesarios del terreno sobre el que se ejecutaron”.⁹¹ No se procuró trazar una línea recta, aprovechando las abras de montañas, en vez, se aventuraron a vencer los obstáculos de la altura y el descenso rápido.⁹² Se toma en cuenta que el camino se construyó de acuerdo a diferentes factores, entre ellos, la necesidad de pasar por ciertos poblados o ciudades que servían al viajero de descanso tras el ajetreado viaje, un viaje que duraba más tiempo del que se pudo hacer más adelante con el ferrocarril.

Entonces se concluyeron los dos ramales a Veracruz desde Puebla, el camino que va por Tepeyahualco, Perote y Jalapa (obra del consulado de Veracruz) y el que pasa por

⁸⁸ “A partir de 1821, el país abrió sus puertas al comercio internacional y las compañías navieras empezaron a visitar las costas mexicanas”, Diego G. López Rosado, *Op. Cit.*, p. 326.

⁸⁹ Estela Munguía Escamilla, “La visión de un francés sobre México (1830-1865)”, en Huerta Jaramillo, Ana María y Illades Aguiar, Lilián Coords. *Trayectos del fulgor Libros y viajes en la circulación de saberes Siglos XVI al XXI*, México, Domus Libri, BUAP University Delaware, 2016, p. 55.

⁹⁰ Consecutivamente con la implementación de la Secretaría de Fomento en 1853, lo que atañe a las comunicaciones pasó a sus manos, para luego ser tarea de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891. Diego G. López Rosado, *Op. Cit.*, p. 329.

⁹¹ *Ibid.*, p. 304.

⁹² Pablo Macedo *et. al.*, *Op. Cit.* p. 252.

Orizaba (obra del consulado de México)⁹³, siendo más transitado el primero. A primera vista puede ser inentendible la construcción de dos vías, pero refiere Carmen Blázquez que esto se debió a intereses mercantiles externos que indirectamente favorecían a los intereses locales de una y otra zona, el camino por Jalapa favoreció a los mercaderes de Sevilla y Veracruz que invirtieron en aquella región; luego el camino de Orizaba fue conveniente para comerciantes de la Ciudad de México.⁹⁴ Y aunque los dos caminos fueran por rumbos distintos, yendo por Jalapa y el otro por Orizaba, rodeando la zona montañosa del Citlaltépetl y Perote, ambos cumplían con pasar a Puebla; la Ciudad de los Ángeles era la que los enlazaba, en ella podían arribar sus viajeros y dirigirse a la Ciudad de México si este era su destino, como ciudad principal.

La tradición de no ignorar a la Ciudad de los Ángeles desde su fundación en el principal camino de comunicación, permaneció, previo al inevitablemente hecho de ser rodeada años más tarde, por el Ferrocarril Mexicano; que después de todo optó por construir un tramo para que estuviera conectada y presenciar elegantemente la primera inauguración de esta gran obra férrea en 1869. Pues antes de todo esto José María Luis Mora expuso que los diputados de Puebla acabaron por frustrar el trato con una empresa extranjera que pretendía construir un camino más recto de México a Veracruz:

[...] debía salir directamente a Perote, siguiendo en mucha parte la línea del antiguo; se intrigó de mil maneras hasta frustrar este proyecto, sin otro motivo que el de que la línea no estaba tirada por Puebla, y sucedió lo que ha sido muy frecuente en la Republica: que la nación fue sacrificada al interés de una sola ciudad.⁹⁵

Hay que visualizar que en la construcción de vialidades coexisten muchos factores intermedios, además del orográfico. Así como las zonas aledañas se fortalecieron al crecer por la construcción del camino, también funcionó en las ciudades ya existentes como Puebla, donde sus empresarios y comerciantes necesitaban que el camino o la circulación fuera a ellos.

⁹³ *Ibid.*, p. 254.

⁹⁴ Carmen Blázquez, "Veracruz-Perote: contrata de postas (1800-1840)", *La Palabra y el Hombre*, México octubre-diciembre 1984, no. 52, p. 55.

⁹⁵ Pablo Macedo, *et. al.*, *Op. Cit.* p. 256.

1.2 El dominio de los caminos, de consulados a inversionistas

Los consulados fueron asociaciones conformadas por los más acaudalados comerciantes españoles que regían con su poder e influencia en el territorio, a través de los caminos; como comerciantes interesados en que los caminos fueran funcionales, ellos se encargaron del establecimiento y manutención de las vías durante la época virreinal. Pero con la ley del 16 de octubre de 1824 el Soberano Congreso Constituyente decretó que dicho corporativo, símbolo del antiguo régimen, se aboliera; por tanto, los caminos pasaron a manos de la Secretaría de Relaciones Exteriores ese mismo año.⁹⁶ No obstante se declaró “[...] que estos estaban afectos al pago de intereses y capitales [...]”.⁹⁷

Los ramos de avería y peaje pasaron a manos del crédito público. El derecho de avería se cobraba a las mercancías de importación; el peaje fue el impuesto que se cobraba a quienes usaban las vías principales, la tarifa se determinaba si era un vehículo, caballería o caminante, este impuesto “[...] estaba afecto a la compostura y conservación de los caminos y el servicio de intereses y amortización de los capitales que particulares [...] habían anticipado para la apertura de las vías de comunicación más importantes.”⁹⁸ Aunque la compostura de las vialidades no se reflejaban en buena medida ya que “[...] en el periodo de 1821 a 1852, apenas se expidió una que otra ley en materia de caminos.”⁹⁹ El cambio de régimen ocasionó la desorganización pero con el propósito de organizarse en vías de tener un mejor futuro, pero esta particularidad se vivió por más de la mitad del siglo XIX:

[...] el mayor esfuerzo del gobierno se dirigía, no a administrar eficazmente, sino a mantenerse en el poder, hecho que [...] trajo como consecuencia que los estados anuales de Hacienda sólo arrojaran déficit y que en sus presupuestos de egresos la mayoría de recursos se canalizaran a gastos de guerra y casi nada se hiciera en favor de los servicios públicos.¹⁰⁰

⁹⁶ Diego G. López Rosado, *Op. Cit.*, p. 314.

⁹⁷ *Ocursos de los acreedores al ramo de peages del camino de Veracruz, dirigidos al Congreso General y Suprema Corte de Justicia; y pedimento del Señor Fiscal sobre la contrata del mismo camino, hecha por la Secretaría de Relaciones con D. Manuel Escandón, D. Anselmo Zurutuza y D. Antonio Garay, Mejico (sic.), Imprenta de Galván a cargo de Mariano Arévalo, calle de Cadena núm. 2, 1825, pp. 16-17.*

⁹⁸ Pablo Macedo, *et. al.*, *Op. Cit.* pp. 254-255.

⁹⁹ Diego G. López Rosado, *Op. Cit.*, p. 314.

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 329.

La reconstrucción de los caminos fue una preocupación de la primera mitad del siglo XIX en un país con inestabilidad política, tras luchas y falta de recursos, las vías de comunicación se vieron afectadas. Se toma en cuenta que otros factores que afectaban los caminos eran los mismos fenómenos naturales, las lluvias, erosiones, zonas de declive, que con los medios de carga aportaban a la alteración y otros tantos deterioros provocados entre grupos opositores para sacar ventaja. Tras la serie de conflictos en el país, se recurrió a recuperar la función que los caminos habían perdido en su afectación. Por ejemplo, el paso de Río Frío era intransitable hacia 1822 y en 1826 el camino que iba en zigzag sobre el crestón volcánico en el Pinal, valle de Puebla y al sureste de la Malinche se reportó como desaparecido, pues no quedaban más que barrancas.¹⁰¹ Precisamente Henry George Ward en su primera visita a México desde Veracruz, 1823, comentó:

El camino era generalmente bueno, pero al ir serpenteando por las faldas de la Malinche era cortado ocasionalmente por profundas barrancas, que, aunque perfectamente transitables para jinetes, retardaban considerablemente el avance de los carruajes.¹⁰²

Fue de 1830-1839 cuando se tomaron algunas medidas para la rehabilitación del sistema de caminos, con un esquema geográfico y el sistema de transportes.¹⁰³ Anteriormente, las afectaciones y el estado de abandono en que se tenía a los caminos, generaron la disminución del tránsito de arrieros, quienes fueron los primeros en instar al gobierno la atención prioritaria a la construcción de caminos,¹⁰⁴ pero no solo los arrieros estaban interesados en reparar los caminos, también los empresarios que de ellos dependió buena parte de las inversiones.

De modo que en la recuperación de caminos estuvieron involucrados comerciantes y empresarios que con su fortuna dieron impulso a las comunicaciones y con ello al comercio. El objetivo se cumplía al hacer productiva a la nueva nación. El gobierno convocó postores en 1826 y se hizo la publicación en los diarios de todas las propuestas, se buscó

¹⁰¹ Peter Rees, *Op. Cit.* pp. 98-99.

¹⁰² George Ward Henry en 1827, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Cronistas y Viajeros de Puebla*, Tomo VI, 1800-1850, San Andrés Cholula Puebla, Aquamarina Editores S. A. de C. V., 2008, p.85.

¹⁰³ Peter Rees, *Op. Cit.* p. 95.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 99.

quien ofrecía mayor ventaja en un tiempo corto para el país.¹⁰⁵ Tal demanda de mejoras, concedió a comerciantes y empresarios “[...] la oportunidad de obtener el control de las comunicaciones y asoció la creación y manejo de postas con los contratos oficiales y las compañías de diligencias.”¹⁰⁶

Las ventas ya existentes¹⁰⁷ pasaron a llamarse postas, ofrecían más servicios por el tránsito de viajeros que iban en aumento; fueron sitios disponibles a lo largo del camino, que daban albergue a los viajeros, en ellas tenían disponibles caballos que podían renovar a los ya agotados, también aquí se servía el desplazamiento del correo, daban alimentos y podía servir de bodega.¹⁰⁸ Se toma en cuenta que anteriormente a las diligencias, las ventas eran visitadas por jinetes, convoy de trenes (furgones), recuas, carros de carga, además de carruajes de particulares,¹⁰⁹ aunque a vista de un extranjero pocos eran los que transitaban: "Las carreteras en muchas regiones de México, y especialmente en las provincias del interior, son simples caminos transitados por caballos y mulas, pero nunca por un coche o una diligencia."¹¹⁰ Esto puede dar cuenta de la regulación de diligencias con los años.

1.3 Establecimiento del sistema de diligencias mexicano y reglamentación

Para entender un poco sobre la denominada diligencia y más allá de visualizarla como un carruaje, denotaba el desarrollo de las vías de comunicación. Anteriormente el servicio de correo y transporte de bienes lo llevaba a cabo el arriero, que con sus mulas ayudaba al mercado y comunicación; al entrar en vigor las diligencias como un sistema de viajes, se

¹⁰⁵ Se autoriza al gobierno para la apertura y mejora de los caminos de la República, México 9 de octubre de 1826, Número 494, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México, Imprenta del Comercio, a cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, Tomo I, 1876, pp. 800-801.

¹⁰⁶ Carmen Blázquez, *Op. Cit.*, p. 59.

¹⁰⁷ "Hernán Cortés mandó colocar ventas a intervalos más o menos regulares, y estableció un arancel a cobrar por los mesoneros." Guillermina del Valle Pavón, "Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI", *alhe América Latina en la Historia Económica*, México, número 27, enero-junio de 2007, p. 9.

¹⁰⁸ Carmen Blázquez, *Op. Cit.*, p. 57.

¹⁰⁹ *Ídem*.

¹¹⁰ W. H. Hardy hizo su viaje de 1825-1828. Margo Glantz (selección, traducción e introducción), *Viajes en México Crónicas extranjeras (1821-1855)*, dibujos de Alberto Beltrán, México, Secretaría de Obras Públicas, 1964, p. 157. Citado en Sergio Ortiz Hernán, "Ensayo Caminos y transportes mexicanos siglo XIX", México D.F., Comercio exterior, Banco Nacional de Comercio S.A., 1973, p. 1252.

perfeccionó la red de transporte y comercio, aunque un tanto desplazada la figura del arriero, lo mismo podría verse con la llegada del ferrocarril en 1869 con la inauguración del ramal del Ferrocarril Mexicano a Puebla, frente al sistema de diligencias.

Hay que entender el valor de las cosas por su nombre; en el significado de la palabra *diligencia*,¹¹¹ del latín *Diligere* – Amar. Se remonta a una de las virtudes perteneciente a la religión cristiana,¹¹² contraria a la pereza, implica realizar un asunto con prontitud, pero a la vez mantener sumo cuidado en la tarea, con amor.¹¹³ Por ello se le atribuye a un sistema de viajes donde su objetivo era transportar al pasajero y demás carga en distancias largas, y proveer de mucho cuidado lo que transporta, sea pasajero, correo o bienes. Es en *Bandidos de Río Frío* que Manuel Payno destaca la actitud de los cocheros de querer llegar puntuales, sin ningún retraso, aunque se hayan visto detenidos por el asalto, estos sin bajar del pescante, esperan llegar con tiempo a la Casa de Diligencias porque de lo contrario recibirían multa por parte de la estricta condición de Anselmo Zurutuza,¹¹⁴ persona de la cual se destacará más adelante.

Llama la atención la seguridad que prestaba el sistema de diligencias en cualquiera de sus inconvenientes de traslado. Este sistema de transportes, dio beneficio a las personas con el cuidado que mantenía en su labor, de viajar con mayor rapidez, llevar consigo la carga de equipaje, correo y demás bienes; obtener la fácil comunicación con los puertos, propiciar el comercio y desarrollo de las ciudades por donde pasara, a cambio de sacar provecho con las tarifas y peaje.

¹¹¹ Diccionario de Autoridades - Tomo III (1732) DILIGENCIA. Vale también prontitud, agilidad y presteza en el obrar, y particularmente en las acciones de ir y venir. Latín. Celeritas. Agilitas. YEPES, Vid. de S. Ter. lib. 2. cap. 41. Despachó luego a Roma con grande diligéncia por un Breve, para volver el cuerpo a Alba. CERV. Quix. tom. 2. cap. 24. Buen hombre, deteneos, que parece que vais con más diligéncia, que esse macho ha menester. *Nuevo Diccionario Histórico del español. Diccionario de Autoridades (1726-1739)*, Tomo III (1732), <https://apps2.rae.es/DA.html>

¹¹² "La mano diligente obtiene el mando; la flojedad acaba en trabajos forzados." *Biblia de Jerusalén*, Proverbios, 12 - Biblia Católica Online Leia mais em: <https://www.bibliacatolica.com.br/la-biblia-de-jerusalen-vs-la-santa-biblia/proverbios/12/>

¹¹³ Incluso la palabra se presenta asimismo en el ramo legal donde se expresa: se realizarán las debidas diligencias, refiriéndose a tramites que se efectúan con importancia y no deben tardar en realizarse para determinarse un asunto. En el entendido que es una audiencia donde van estar las partes y autoridad.

¹¹⁴ "Don Anselmo Zurutuza era inflexible. No le importaban a él ni los ladrones ni las lluvias, ni el frío, ni las dificultades del camino. Habían de llegar sus cocheros a una hora fija. Si pasaban quince minutos, pagaban una fuerte multa." XLVIII. PRIMER ASALTO A LA DILIGENCIA, Manuel Payno, *Los Bandidos de Río Frío*, México D.F., Ediciones León Sánchez, Tomo I, 1928, p. 440.

Para 1830 los señores Jorge Coyne, Nataniel Smart y Jacobo Renewalt, originarios de Nueva Inglaterra, tenían una línea de carruajes tipo Concord de Estados Unidos, historia escasa se tiene de esto, pero otros investigadores siguen mencionando después de años la presencia de estos extranjeros; dichos personajes conservaron la línea de carruajes por tres años hasta que tuvieron que venderla.¹¹⁵ En los avisos del periódico “El Sol” se puede leer: “Está pronta á salir una diligencia para Veracruz; las personas que quieran tomar asientos pueden ocurrir al callejón de los Dolores núm. 6 [...]. México setiembre 16 de 1830.- Rinewalt y Coyne.”¹¹⁶ Clara Elena Suarez Arguello comenta que para 1832 la compañía tenía como razón social “Escandón y Coyne”,¹¹⁷ operaba con cocheros norteamericanos y solicitaba la importación de coches.¹¹⁸ Contemporáneo a esto, para 1832 el viajero alemán Carl Becher dejó testimonio del funcionamiento de esta línea de Diligencias, refiriéndose a ella como *Americana*:

[...] dejamos Jalapa el día 13, a las seis de la mañana, viajamos en la diligencia llamada *Americana*. Ésta proporciona una bonísima impresión por estar totalmente construida al estilo europeo de Nueva York, por poseer una suspensión a base de ballestas y por los cuatro caballos que la arrastran; pero resulta acaso demasiado estrecha para el número de pasajeros que se han de acomodar en su interior, que de reglamento han de ser seis personas. Los mayores son norteamericanos y guían el tiro desde el pescante, a la usanza de su país o cuesta abajo o si se atraviesa sobre guijarros o pavimento, de suerte que como los caballos mexicanos todavía no están habituados al tiro, resultan frecuentemente difíciles de gobernar, y de hecho el viaje no está exento de peligros o libre cuando menos de molestias por causa de las fenomenales sacudidas y zarandeos que ocasiona el pésimo camino. En verdad se viaja en este vehículo más rápidamente que sobre cualquier otro y se recorre el camino en dos cómodos días de viaje, en tanto que antes debían emplearse con

¹¹⁵ Carmen Blázquez, *Op. cit.*, p. 61; Margarita Urías H., “Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril, 1833-1862”, en Ciro Cardoso (Coord.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México, siglo XIX*, México, Siglo XXI Editores, 1978, pp. 36-37; Clara Elena Suarez Arguello, “De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-1835”, *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, México, El Colegio de Michoacán, A.C Zamora, vol. XXII, núm. 85, invierno, 2001, p. 241; María del Carmen Reyna Pérez, “Anselmo Zurutuza un personaje singular”, en coord. José Abel Ramos Soriano, *Historias de la época colonial y del siglo XIX en México*, México: Instituto de Antropología e Historia, 2019, s/p., [En vez del apellido Coyne, la autora utiliza Coimé] [recurso electrónico]:

<https://books.google.com.mx/books?id=TLCoDwAAQBAJ&pg=PT6&lpg=PT6&dq=Mar%C3%ADa+del+Carmen+Reyna+P%C3%A9rez,+Anselmo+Zurutuza+un+personaje+singular&source=bl&ots=zCkoMHLvB5&sig=ACfU3U21RxHAWp0mwh4H3Ths4suBilNysQ&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwja07SO5cv2AhUFI2oFHxkDCIAQ6AF6BAgMEAM#v=onepage&q=coim%C3%A9&f=false>

¹¹⁶ “Avisos”, martes 1830-09-21, *El Sol*, Año 2º, núm. 448, p. 1789.

¹¹⁷ Clara Elena Suarez Arguello, *Op. Cit.*, p. 241.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 242.

frecuencia tres y hasta cuatro. [...] en estos últimos años se han hecho progresos extraordinarios en toda suerte de comodidades viajeras, lo cual por cierto se debe principalmente a los empresarios de la diligencia americana, los cuales procuran que en todas sus estaciones haya buenos y bien dispuestos alojamientos.¹¹⁹

También hay que tomar en cuenta que el uso del coche de diligencias sirvió al viajero extranjero para llegar con prontitud a la Ciudad de México desde su arribo al puerto de Veracruz, de lo contrario debía alquilar un caballo o litera, que podía durar más tiempo y debía transportar sus demás pertenencias en la recua. El viajero extranjero también estaba ya asociado con las diligencias desde su lugar de origen desde mediados del siglo XVIII y ver el intento de México en la modernización de sus comunicaciones para los años treinta del siglo XIX era una experiencia completa.

[...] dejé en la posada mi caballo, mis armas y todos mis arreos de viajero, para encargarme en la parte superior de una diligencia, guiada por un norteamericano. No pude menos de maravillarme un poco de aquel medio de transporte, qué hacía mucho tiempo no usaba, y que me condujo a la segunda ciudad del país, la Puebla de Los Ángeles.¹²⁰

La línea de diligencias *Americana*, pudo conocerse con este nombre por ser los dueños extranjeros, seguramente la empresa de Coyne y asociados; o bien tener ese título en su negocio. Si es el caso que la empresa fue conocida coloquialmente como Americana, esto indica la existencia de otras empresas. Se tiene la mención de una compañía de diligencias más, la Compañía Poblana de Diligencias, según Carmen Blázquez línea dirigida por el empresario Guillermo B. Jacques, contratista del correo y manejo de ciertas postas entre Jalapa y Veracruz,¹²¹ lo que hace pensar que no es la misma línea de los tres estadounidenses y que fungiría como su competencia.

El 26 de mayo de 1831 se concedió permiso a la Compañía Poblana de Diligencias introducir 80 carruajes de diligencias y 20 carros cubiertos y descubiertos de cuatro ruedas que traían de ultramar, con las respectivas refacciones, herraje y guarniciones, con el fin de

¹¹⁹ Carl C. Becher viaja a México del 2 de enero de 1832 - 4 de abril de 1833. *Cartas sobre México: la República Mexicana durante los años decisivos de 1832 y 1833*, Carta XV, Traducción, prologo y notas por J. A. Ortega y Medina, México, UNAM, 1959, pp. 71-76. Citado en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Cronistas y Viajeros de Puebla*, Tomo VI, 1800-1850, San Andrés Cholula Puebla, Aquamarina Editores 2008, p. 151.

¹²⁰ Lucien Biart que viajó a México de 1846-1855, en Ignacio Ibarra Mazari, comp. *Op. Cit.*, p. 175.

¹²¹ Carmen Blázquez, *Op. Cit.*, p. 60.

establecer una línea de comunicación en el camino de México a Veracruz o en cualquier otro camino.¹²² Miguel Ramos Arizpe y Luis Galán presentaron la solicitud a nombre de la compañía el 16 del mismo mes y año, pero lo interesante de esto es que la empresa ya operaba desde poco más de medio año,¹²³ mismo tiempo en que operaba la línea de diligencias de Coyne y asociados.

La cía. Poblana de Diligencias en su solicitud se jactaba de ser la primera en su género; ocupar multitud de artesanos naturales, además de cocheros y peones nombrándolos “[...] hijos del país, [al igual que] excelentes mulas y caballos del país”.¹²⁴ Hacer énfasis en que la empresa fuera nacional, indica la competencia extranjera que tenían. Aunque se aplaudía el logro del estado poblano por levantar una empresa tan grande y mexicana, al mismo tiempo rogaban el apoyo del Congreso de la Unión y gobierno federal con aquella solicitud, porque de no ser así se iban a ver obligados a abandonar la compañía y caer en manos extranjeras.¹²⁵

La intención fue establecer una línea, en la benéfica ruta del ya existente camino México-Veracruz como punto primordial, que corriese diariamente de Puebla-México, poder cubrir de la capital a Jalapa y Veracruz; para luego propagarse a otros caminos, de México hacia Querétaro, Guanajuato, Zacatecas, Guadalajara y San Luis.¹²⁶ esto mantendría un desarrollo en las comunicaciones. Al concederle el permiso, la compañía Poblana de Diligencias pagaba una cuarta parte de los derechos, con un plazo de cuatro años para que se concretara el proyecto de diligencias de México a Veracruz y quedar a salvo de pagar las tres cuartas partes restantes de derechos.¹²⁷

¹²² *Recopilación de leyes, decretos, bandos, reglamentos, circulares y providencias de los supremos poderes y otras autoridades de la República Mexicana*, formada de orden del supremo gobierno por el Lic. Basilio José Arrillaga, Tomo que comprende todo el año de 1831, México, Impr. de J. M. Fernández de Lara, calle de la Palma núm. 4, 1835, pp. 312-313. También visible en: “Congreso General Cámara de Diputados del día 18 de mayo de 1831”, martes 21 de junio de 1831, *El Sol*, año 3º, núm. 721, p. 2881.

¹²³ Solicitud con fecha del 13 de mayo de 1831 se puede ver en: “República Mexicana Estado de Puebla mayo 16 de 1831”, 1831-05-23, *El Sol*, Año 3º, núm. 69 pp. 2765-2766.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 2766.

¹²⁵ *Ídem.*

¹²⁶ *Ídem.*

¹²⁷ *Recopilación de leyes, decretos, bandos, reglamentos...*, *Op. cit.* p. 313.

Un año después de aceptada la solicitud, Arizpe aparece nuevamente, esta vez en conjunto de Escandón y piden se les otorgue la misma facilidad que en su tiempo se le dio a la cía. Poblana de Diligencias. La compañía era la de los extranjeros, incluso por el periódico se sabe que uno de ellos se regresó a su país “[...] después de haber hecho mucho dinero [...]”¹²⁸ y que la empresa poblana al final se disolvió. Ahora Escandón y Arizpe los únicos mexicanos del negocio buscaron el apoyo ante el Congreso; mismo que se frenaba otorgarlo por ser en su mayoría un negocio de extranjeros que perjudicaría a la industria mexicana. La objeción radicaba en la fabricación de una diligencia en el callejón de Dolores de la Ciudad de México, elaborada por manos mexicanas y la opción de ingresar diligencias ya hechas, significaba la destrucción de la recién industria nacional. La idea de tener coches de diligencias en menos tiempo y a mejor precio fue la contraparte; además del pensamiento de que los mexicanos se instruirían del extranjero: “Si se quiere esperar á que tengan establecimientos de diligencias los mexicanos para poder caminar á los estados, quién sabe hasta cuando(sic.) será eso, y mientras tendrán los caminantes que sufrir los malísimos coches de alquiler.”¹²⁹

Después de todo la persona que resaltó en los negocios y dominio del sistema de diligencias fue Manuel Escandón¹³⁰, hijo del español Pablo Escandón y la veracruzana Guadalupe Garmendia; quien siendo soltero en 1833 destacaba como principal accionista de la compañía de Diligencias “Línea Unida”¹³¹ o “Línea Unión”¹³² aquella que había comenzado con la dirección de Coyne y asociados, pero al verse obstaculizados (se

¹²⁸ “Congreso General Camara de Diputados. Sesion extraordinaria(sic.) del dia 16 de mayo de 1832”, Domingo 1832-07-15, *El Sol*, año 3, núm. 1071, p. 4289.

¹²⁹ *Ídem*.

¹³⁰ Carmen Blázquez describe a Escandón como un hombre que al principio no parecía disponer de gran capital sin embargo se fue haciendo de este, un empresario sagaz que oportunamente utilizó sus recursos e influencias. Carmen Blázquez, *Op. Cit.*, p. 61.

¹³¹ Blanca García Gutiérrez, “Las políticas de inversión en los transportes a mediados del siglo XIX en México”, UAM-Iztapalapa, FECHA DE ACEPTACION: 26/09/2005 FECHA DE PUBLICACION: 15/12/2005 REVISTA: *Memoria del Segundo Congreso de Historia Económica: la historia económica hoy*, México, s/p. <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio13/Blanca%20GARCIA%20GUTIERREZ.pdf>

¹³² Se sabe que primero se unió Escandón a la compañía extranjera, para luego los extranjeros cedérsela, permitiendo que siguiera el mismo personal de cocheros.

mencionan conflictos con la arriería poblana) no pudieron darle mayor empuje,¹³³ acabando como propietario Manuel Escandón.

Algo muy ocurrente que bien puede tener algo de ficción, es que se contaba que a falta de conductores expertos, Escandón se vio obligado a guiar las primeras diligencias que corrieron de la capital a Puebla personalmente y que según éstas “[...] eran apedreadas con frecuencia por los poblanos, que consideraban lastimados con ellas los intereses de los tratantes, conductores y dueños de los malísimos carruajes y caballerías que empleaban las pocas personas que no podían evitarse riesgos considerables las infinitas molestias de un viaje.”¹³⁴ Es clara la competencia existente entre transportes, pero además hay viajeros que apuntan en sus memorias que Puebla era poco hospitalaria con el extranjero (usuario que en su mayoría viajaba en los coches del puerto a la Ciudad de México), como los contemporáneos Eduard Mühlenpfordt, Carl Nebel, Carl Christian Becher a inicio de los años 30 del siglo XIX.¹³⁵

Retomando el papel de Escandón, resalta su iniciativa de asociarse con diferentes personajes, por una parte, está Paulino Magnier para operar la línea Veracruz a México; Francisco Gámez, Antonio Garay y Anselmo Zurutuza para la Compañía de Paquetes de la Unión Mexicana¹³⁶ y con José María Suárez para la conducción de correo entre postas.¹³⁷ Además que, de 1835-1840 Escandón obtendría la concesión para la correspondencia pública y privada en rutas de diligencias. La compañía mexicana en el ramo del transporte denominada Diligencias Generales, de la que Escandón saldría favorecido, sería un sistema bien distribuido, que además de disponer un servicio de traslado proporcionaría un lugar

¹³³ Clara Elena Suarez, *Op. Cit.*, p. 241.

¹³⁴ Pablo Macedo, *et. al.*, *Op. Cit.* p. 258.

Mathieu De Fossey también habla sobre dicha rociada de piedras, en José N., Iturriaga de la Fuente, *Viajeros de otros países en el estado de Puebla*, México, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, 1996, p. 80.

¹³⁵ Para conocer más del tema, ver apartado 2.7 *De cómo era Puebla para los viajeros* en Capítulo II.

¹³⁶ Carmen Blázquez, *Op. Cit.*, p. 62.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 68.

de descanso a su cliente; al contar con mesones, posadas y paraderos que se mantenían por acuerdo de sus respectivos propietarios para recibir a los coches y sus pasajeros.¹³⁸

Vemos que el invertir en la manutención de los caminos por parte de empresarios y compañías de coches beneficiaba al gobierno, de tal manera que estas compañías también sacaron provecho al pagar cantidades menores a las presupuestadas por las aduanas. Con suma preocupación por los caminos, pensando en inversiones empresariales y lo conseguido por medio de los peajes en aduanas, se logró obtener financiamiento. A través de la ley que emitió el Congreso el 29 de marzo 1834, para el mejoramiento y apertura de caminos, se consideraron los caminos más necesarios, con el fin de dar impulso a la industria nacional, al mismo tiempo que se notificaba la indemnización de empresarios con moderados peajes,¹³⁹ por el lapso que conviniese y formando en conjunto la debida reglamentación para la recaudación respetando las contratas existentes.¹⁴⁰

El único obstáculo era que los antiguos acreedores, tenían hipotecados los peajes, y se pensó en suspender los pagos correspondientes a las hipotecas que estos consulados habían otorgado sobre los peajes. Sin embargo, para el 17 de enero de 1835, de acuerdo a los empresarios Manuel Escandón, Anselmo Zurutuza y Antonio Garay en un tiempo de 15 años cobrarían el producto de peaje con consentimiento de los acreedores ya que al encontrarse hipotecados no se les debía privar su derecho de pago.¹⁴¹

[se reconoció] el derecho de los que habían impuesto sus capitales sobre tan seguras hipotecas; y ofreció que continuarían afectos á aquellos y á sus intereses, como lo estaban anteriormente, respetando la propiedad y el principio eternamente justo de no privar de ella á nadie, ni turbarle en su posesión, uso y aprovechamiento.¹⁴²

¹³⁸ Agustín Grajales y Lilián Illades, *La Casa del Marqués o Casa de las Diligencias. Con una somera revisión de la hostelería, las comunicaciones y los transportes de antaño*. México, Biblioteca Poblana de Historia y Cultura, ICSyH BUAP, 1ª ed. 1999, pp. 122-123.

¹³⁹ Número 1388 Ley sobre apertura y mejora de caminos, 29 de marzo de 1834, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México, Imprenta del Comercio, a cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, Tomo II, 1876, pp. 687-688.

¹⁴⁰ *Ocursos, Op. cit.*, p. 5.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 28.

¹⁴² *Ocursos, Op. cit.* p. 4.

Peter Rees mantiene la observación de que los contratistas privados se interesaron más por recabar impuestos que reparar los caminos y por esto fueron criticados.¹⁴³ Comentaba José María Luis Mora que para tal tiempo “[...] los peajes se han querido convertir en renta pública y no en medio de sostener los caminos [además de imponerles] condiciones muy onerosas a los empresarios [...]”.¹⁴⁴ De todas formas el tránsito circuló lo mejor que podía y los viajeros “[...] muy rara vez dejaron de señalar las condiciones que producían sus sufrimientos [...]”,¹⁴⁵ tal vez con la esperanza de obtener mejores caminos sin cavilar que el cambio vendría mucho después.

Expresa Rees que el flujo de diligencias para 1839 se mantenía en 3 corridas a la semana entre Veracruz y México, como modelo anterior presenciado a finales del periodo colonial, existía un servicio similar de carretas que iba desde el altiplano a Perote”.¹⁴⁶ Es así como la línea de diligencias se concentró en seguir el modelo anterior de vía. En 1841 ya unían Puebla con Orizaba, lo que da por entendido que las relaciones entre estas ciudades se vieron más fortalecidas: “En el Universal, del 10 de febrero de 1850 se anunciaba un nuevo recorrido de la línea de diligencias, que empezaría en Puebla y terminaría en Orizaba”.¹⁴⁷

Tomando en cuenta que Puebla para los años treinta del XIX, se manifestaba como un espacio fabril, al enfrentarse con el flete costoso, mantuvo su enlace con el algodón importado. “[...] el hecho evidente de que la producción tanto minera como textil se viera afectada por los elevados precios del arcaico sistema de caminos, hizo posible que el perfeccionamiento en el transporte fuera una parte integral de cualquier inversión extranjera futura.”¹⁴⁸ En ese contexto se observa cómo a pesar de acabar con la relación extranjera española, México se vio apoyado en su economía por otros extranjeros.

¹⁴³ Peter Rees, *Op. Cit.* p. 100.

¹⁴⁴ Pablo Macedo, *et. al., Op. Cit.* p. 256.

¹⁴⁵ Peter Rees, *Op. Cit.* p. 100.

¹⁴⁶ *Ídem.*

¹⁴⁷ María del Carmen Reyna y Pérez, *Op. Cit.*, s/p.

¹⁴⁸ Peter Rees, *Op. Cit.*, p. 103.

1.4 Algunos puntos reglamentarios

Norbert Elías manifiesta que en este siglo XIX se presenta el discurso de la evolución social orientando a pensar que la sociedad va encaminada a perfeccionarse, en ese largo plazo se enfrenta a una transformación hacia lo mejor, al progreso. A pesar de ello refiere Elías, no se tomó en cuenta que las estructuras y funciones de esa totalidad social o incluso sus partes, se atreven a cambiar y se mueven no necesariamente a lo que debía ser una sociedad.¹⁴⁹ La ciudad denota autonomía, el derecho de gobernarse, con límites marcados; y ante este aspecto de marcar el territorio, para Michel Foucault concierne a la circulación. La circulación que va por encima de esos límites establecidos de la ciudad, “[...] dejar fluir la circulación, controlarlas, seleccionar las buenas y las malas, permitir que la cosa se mueva siempre, se desplace sin cesar, vaya perpetuamente de un punto a otro, pero de manera tal que los peligros inherentes a esa circulación queden anulados.”¹⁵⁰ Es por ello que va de la mano la seguridad en la existencia de las vialidades.

Se observa que existe un gobierno preocupado por su legitimidad y estabilidad económica. En esa preocupación por la estabilidad económica entiende que la recuperación de caminos es válida para la circulación de mercancías, entonces procura la participación de empresarios, mismos que se ven beneficiados por el gobierno en el cobro de peaje. Y en ese sistema articulado de transporte el Estado tiene que brindar seguridad en su funcionamiento; para que las vías de comunicación sean seguras en esos espacios no urbanos pero interceptados por las mismas ciudades. El punto débil se ocasiona al no brindar el Estado los servicios de vigilancia para contrarrestar el asalto, Michel Foucault lo denominaría como mecanismos de seguridad.¹⁵¹ Por su parte existe la necesidad de colocar focos de localización, que observen y acusen al delincuente aun cuando sea en despoblado por ser el lugar de acción donde faltan dedos acusatorios.

En la parte de aseguramiento de los carruajes, se puede distinguir más que nada, la preocupación de Hacienda para evitar el contrabando, ya que las diligencias además de

¹⁴⁹ Elías Norbert, *El proceso de la civilización*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, pp. 18 y 20.

¹⁵⁰ Michel Foucault *Op. Cit.*, p. 86.

¹⁵¹ Michel Foucault, *Ibid.*, p.22.

transportar pasajeros también llevaban bienes. Los guardias que escoltan la diligencia tomaban parte una vez llegada a la garita para su revisión, lo mismo a la llegada de la respectiva casa de su establecimiento, o Casa de Diligencias. A pesar de que en los escritos de viajeros se mencionan ciertos guardias para acompañar a la diligencia en el camino, en un primer momento no se encuentra una policía asignada para ella por parte de los reglamentos. En un Decreto del 20 de julio de 1848 se establece la “Guardia de Policía” para proveer seguridad de las poblaciones y caminos del distrito federal, que compondría mil hombres divididos en infantería y caballería; según dice servirían voluntariamente por un periodo de dos años, sin disfrutar de fuero civil o criminal en delitos comunes.¹⁵²

Se observa la preocupación que tiene el país en la movilización de productos de contrabando,¹⁵³ porque la diligencia se volvió un medio conveniente, no obstante, los contrabandistas debían librar la guardia de aduana. Al acercarse el carruaje a la garita, los guardias con sus armas y caballos escoltaban la diligencia sin permitir que ningún pasajero ni equipaje saliera de ésta; llegando el carruaje a la casa de su establecimiento, se hacía el registro por un comisionado de aduana; todo bulto se trasladaba a un cuarto exclusivo pasando por regla, mientras la diligencia al ser vaciada se registraba y quedaba verificada de no hallarse nada en ella, a menos que tuvieran que descoser alguna parte por sospecha; los efectos no debían ser prohibidos por comercio además de llegar o sobrepasar los cien pesos sin un documento de respaldo.¹⁵⁴

Hasta 1857 las leyes intervienen con mayor rigor a bandidos y se designa una guardia de seguridad. Por ejemplo, se condenó a pena de muerte cuando el robo en despoblado

¹⁵² Número 3097 20 de julio de 1848 Se establece una fuerza que se denominará “Guardia de Policía”. *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México: Imprenta del Comercio, o Cargó de Dublán y Lozano, hijos, Tomo V, p. 426-427.

¹⁵³ Número 20434, Caja 638, Expediente 19597, Serie Penal, Subserie Justicia, Contra Faustino Ferreros, José María Fernández, Francisco Armeo y Domingo Fernández, acusados por ladrones salteadores y contrabandistas de tabaco. 22 de diciembre de 1838, Cholula Puebla. Archivo Histórico Judicial Centro-INAH Puebla.

¹⁵⁴ Número 2268, Reglamento expedido por el ministerio de Hacienda para el registro de las diligencias, a efecto de evitar el contrabando, enero 28 de 1842, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México: Imprenta del Comercio, cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, Tomo IV, 1876, p. 104-105.

acabara en homicidio, violación, mutilación, tormento o heridas graves (se trataba de hurto, al no emplear violencia). Al cabecilla o jefe de salteadores se le aplicaba la pena de muerte aun cuando el asalto no acabara en dichas circunstancias; mientras que los cómplices, tenían que pasar 10 años de presidio si no se cometían tales puntos (adquiría el título de robo en cuadrilla cuando intervenían más de tres salteadores). Pero si el robo se efectuaba en poblado con las mismas características, sólo se castigaba con los 10 años de presidio.¹⁵⁵ Es ahí donde se observa el peso de la seguridad pública, porque al tratarse de despoblado no incurre en menos valor, al contrario, incurre en la crítica de la protección del viandante y el mundo extranjero; el robo en poblado con las mismas características mencionadas no aplicaba pena de muerte, sino presidio.

Para el 3 de junio de 1861 un decreto contuvo lo referente al plagio, en este tiempo el plagio ya era una preocupación para tomarlo en cuenta como ley, pues fue atribuido también a militares. El decreto indicaba que cometía plagio “todo el que de autoridad privada reduzca a prisión o cautividad a una o muchas personas y exija por restituirles su libertad dinero o servicios personales o el canje de alguna o algunas personas presas por autoridad legítima”;¹⁵⁶ cogidos infraganti delito, debían ser puestos en incomunicación a disposición del juez de distrito, como lo dictaba la Ley del 6 de diciembre de 1856.¹⁵⁷

Por los excesos de una partida de bandidos en la hacienda de San Carlos (Morelos, marzo 1861), mediante un circular, se mandó fusilar a aquel que fuera cogido infraganti delito y en caso contrario, era pasado por las armas luego de la declaración de “[...] dos personas idóneas y de conocida probidad, resultando probada por la uniformidad de las atestaciones la culpabilidad del individuo [...] exigido por la necesidad del momento y obligación que tiene de salvar a la sociedad [...]”.¹⁵⁸

¹⁵⁵ Número 4859, Ley general para juzgar a Ladrones, homicidas, heridores y vagos, 5 de enero de 1857, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México: Imprenta del Comercio, cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, tomo VIII, 1876, p.330.

¹⁵⁶ Lo referente al decreto del 3 de junio de 1861, en *Salteadores y plagiarios. Se les suspenden las garantías constitucionales*. Presidente Benito Juárez, Congreso de la Unión al Congreso del Estado de Puebla, Pub. abril 19 de 1869, Exp. 12 de abril de 1869, Pub. 3 abril de 1869, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, p. 24.

¹⁵⁷ *Ídem*, Lo referente a Artículos de la Ley de 6 de diciembre de 1856.

¹⁵⁸ *Ídem*, Lo referente a circular de 12 de marzo de 1861.

Reformas a finales de 1868 del gobierno de Puebla suprimieron la mención del despoblado y el uso de violencia, para establecer que “Los salteadores de caminos sea cual fuere la cantidad de los objetos robados ó que se intenten robar, [sufrieran] la pena de muerte”;¹⁵⁹ también dio pie a interponer el recurso de apelación cuando antes sólo se tenía el recurso de responsabilidad, que implicaba las inconsistencias, omisiones o errores del juez.¹⁶⁰ Podría decirse que era una oportunidad más para no condenarlos inmediatamente, porque en agosto de ese año también se observa el recurso de indulto: “Siempre que un condenado a muerte interponga el recurso de indulto, se suspenda la ejecución de la sentencia hasta que se dé la resolución correspondiente.”¹⁶¹ Condenados a la pena de muerte hicieron uso de este indulto y consiguieron sentencias de 3 y 5 años de presidio o trabajos forzados.¹⁶²

En 1869 se puntualizó que la pena de muerte era exclusiva para el plagiaro, el salteador de caminos, así como el traidor a la patria en guerras extranjeras; incendiario; parricida; homicida con alevosía, premeditación y ventaja; delitos graves de índole militar y piratería.¹⁶³ En los 3 días del juicio el procesado podía presentar pruebas y defensas sin

¹⁵⁹ Lo referente a la Ley del 22 de marzo de 1868 en *Salteadores de caminos. Se establece la pena de muerte para ellos*, Rafael J. García gobernador constitucional del Estado libre y soberano de Puebla, Exp. 15 diciembre 1868, Pub. 17 de diciembre 1868, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, p. 139.

¹⁶⁰ *Ídem*; Ver Alejandro Morales Becerra, “De la Responsabilidad en los juicios de Amparo”, Artículo 64, *Las leyes de Amparo en el siglo XIX*, México, UNAM, pp. 240-241, <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/rev-facultad-derecho-mx/article/viewFile/28127/25398>

¹⁶¹ Gobierno del Estado Libre y Soberano de Puebla, Secretaría de Justicia, Cultos y Policía, Congreso del Estado de Puebla, Pub. 9 de agosto de 1869, Pub. 16 agosto 1869, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, p. 82.

¹⁶² El tercer Congreso constitucional del Estado libre y soberano de Puebla decreta: Artículo 1º Se indulta al reo Carmen Arias de la pena de muerte. Se le conmuta dicha pena en la de cinco años de trabajo forzados, en el lugar que el gobierno designe, Puebla de Zaragoza, junio 8 de 1870, Ignacio Romero Vargas gobernador, Santiago Carreto secretario de justicia, cultos y policía, imprenta del Hospicio, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, p. 53; El tercer Congreso constitucional del Estado libre y soberano de Puebla decreta: Artículo 1º Se indulta al reo Juan Estevan García de la pena de muerte. Se le conmuta dicha pena por la de cinco años de presidio, Puebla de Zaragoza, junio 7 de 1870, Ignacio Romero Vargas gobernador, Santiago Carreto secretario de justicia, cultos y policía, imprenta del Hospicio, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, p. 52; El tercer Congreso constitucional del Estado libre y soberano de Puebla decreta: Artículo 1º Se indulta al reo José Antonio Medina de la pena de muerte. Se le conmuta dicha pena por la de cinco años de presidio, Puebla de Zaragoza, Julio 26 de 1870, Ignacio Romero Vargas gobernador, Santiago Carreto secretario de justicia, cultos y policía, imprenta del Hospicio, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, p. 11.

¹⁶³ Lo referente al artículo 23 constitucional en *Salteadores y plagiarios. Se les suspenden las garantías constitucionales*. Congreso del Estado de Puebla, Pub. abril 19 de 1869, Exp. 12 de abril de 1869, Pub. 3 abril de 1869, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla p. 24.

embargo al salteador y plagiarlo le afectó la suspensión de garantías constitucionales,¹⁶⁴ mismas que año tras año se le volvían a suspender:

Parte 1ª del artículo 13.- En la República mexicana nadie puede ser juzgado por las leyes privativas, ni por tribunales especiales...

Parte 1ª del artículo 19.- Ninguna detencion podrá esceder del término de tres dias, sin que se justifique con un auto motivado de prision y los demas requisitos que establezca la ley.....

Artículo 20.-En todo juicio criminal, el acusado tendrá las siguientes garantías:

I. Que se le haga saber el motivo del procedimiento y el nombre del acusador si lo hubiere.

II. Que se le tome su declaracion preparatoria dentro de cuarenta y ocho horas, contadas desde que esté á disposicion de su juez.

III. Que se le caree con los testigos que depongan en su contra.

IV. Que se le faciliten los datos que necesite y consten en el proceso, para preparar sus descargos.

V. Que se le oiga su defensa por sí ó por persona de confianza, ó por ambos, segun su voluntad. En caso de no tener quien lo defienda, se le presentará lista de los defensores de oficio, para que elija el que, ó los que le convengan.¹⁶⁵

Mas adelante en 1872, se entendió que el salteador era quien en caminos o despoblado asaltaban al sujeto con violencia, en intención de robarle, herirlo o matarlo; sin dejar de lado a aquellos que atacaban en cuadrilla inclusive en poblado con las mismas acciones, robar, herir o matar. No se les rechazó de contar con un abogado, así lo comunicaba el art. 3º de las leyes sobre salteadores y plagiarios, pero probado el delito los sometían a pena de muerte al igual que cogerlos *infraganti*.¹⁶⁶

En cuanto a la guardia de seguridad, ésta se encargó de vigilar caminos, campo o despoblado. Una guardia designada para auxiliar a toda persona en peligro o desgracia, no sólo por los salteadores, porque debía perseguir a los malhechores cuidando de no matarlos o herirles, ya que debían dejarlos a disposición de la autoridad competente. Encomendados a recorrer los parajes, pero no era una guardia exclusivamente para los coches, más bien

¹⁶⁴ Número 6567, Ley para castigar a los plagiarios y salteadores, abril 13 de 1869, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México: Imprenta del Comercio, cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, tomo X, 1876, p. 568.

¹⁶⁵ *Salteadores y plagiarios. Se les suspenden las garantías constitucionales*, Pub. abril 19 de 1869, Exp. 12 de abril de 1869, Pub. 3 abril de 1869, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, p. 24.

¹⁶⁶ *Leyes sobre Salteadores y plagiarios*, Pub. VI, 9-872, Exps. V, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, 1872, p. 15.

como una especie de guardabosques: encargados de evitar el corte de árboles; controlar incendios; recoger enfermos, ciegos o tullidos para dirigirlos a la beneficencia; indicar el camino a los viajeros perdidos; además de cuidar obras como puentes, acueductos, cercas o alcantarillas.¹⁶⁷

En lo que respecta propiamente a la protección de las diligencias, fue que la guardia de seguridad de 1857 debía proteger al viajero de ser violentado; prestar ayuda si el coche se volcaba o experimentaba algún contratiempo; presentarse en sitios sospechosos donde se frecuentaba el robo, ya sea muy temprano entre 3 y 6 am. o muy tarde 5 y 7 pm. Así como acompañar el carruaje a cierta distancia, cuando pasaba por un puesto de la guardia.¹⁶⁸

Grajales e Illades hacen referencia de la escolta en el transporte de diligencia, escolta que acompañaba al coche a cambio de un pago extra y mantendría más seguridad a sus tripulantes. Los bandidos también tenían sus medios en los que se apoyaban para hacer más eficaz su labor de ultraje, hacían uso de informantes que avisaban sobre las diligencias y al cumplir éstas con un horario de recorrido era posible mantenerse al tanto de su avistamiento; o recurrían a zonas donde ocultarse, como matorrales de mirtáceas, parajes boscosos, en lo alto del camino, donde diario asaltaban diligencias en el camino México-Veracruz.¹⁶⁹ El abigeato o robo de ganado, también era común en ciudades y caminos¹⁷⁰ por lo que está registrado ante notario que Anselmo Zurutuza tuvo la idea de marcar con sus iniciales AZ los animales y objetos de su propiedad.¹⁷¹

Sobre el mantenimiento de los caminos se tiene que el 12 de enero de 1838 se buscó que los reos que no fueran mortíferos se emplearan como mano de obra para la

¹⁶⁷ Número 4867, Ley orgánica de la guardia de seguridad, 5 de enero de 1857, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México: Imprenta del Comercio, cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, tomo VIII, 1876, p. 355-356.

¹⁶⁸ *Ídem*.

¹⁶⁹ Agustín Grajales y Lilián Illades, *Op. Cit.*, p.134.

¹⁷⁰ El 26 de abril de 1848 en la ciudad de Puebla se registra la acusación contra María Juana Serrano y cómplices, acusadas por robar caballos ensillados. No. 28935, Caja 841, Exp. 28096, Serie penal, Subserie Justicia, Archivo Histórico Judicial Centro-INAH Puebla.

¹⁷¹ María del Carmen Reyna y Pérez, *Op. Cit.*, s/p.

composición de todos los caminos que no estuvieran contratados.¹⁷² Como complemento a esto, siete días después de dicha fecha se registra que el prefecto de la cárcel de Matamoros (Izúcar, Puebla), José María Pavón, solicitó permiso para destinar a los reos directo a la restauración de caminos.¹⁷³

Dos años después el 30 de diciembre de 1841 Antonio López de Santa Anna expidió un decreto con el objeto de conservar y mejorar los caminos de la República, en ella se buscó que las llantas de los carros que viajaban por los caminos carreteros fueran de una medida de 8 pulgadas y el peso máximo de estos fuera de 200 arrobas¹⁷⁴ exceptuando aquellos que en su construcción sus piezas fueran mayores; necesitando por ello máquinas de pesar carruajes que traerían del extranjero.¹⁷⁵

Por último y de acuerdo con los puntos relevantes para el propio tema de investigación, hay que apuntar que en el momento que circulan las diligencias en los años treinta del siglo XIX ya se empieza a pelear la concesión para la construcción del ferrocarril, obra que tardó en consolidarse durante el mismo siglo. La primera concesión ferroviaria el gobierno la otorgó al acaudalado empresario Francisco Arrillaga en 1837, en la que nuevamente se señaló una ruta basada en las ciudades de México y Veracruz como la más conveniente, considerando a Puebla por medio de una línea ramal, sin embargo, la ruta programada demostraba mucha dificultad en su ejecución.¹⁷⁶

¹⁷² 1905. Circular del Ministerio de lo Interior – Que los reos destinados a presidios que no sean mortíferos, se empleen en la composición de los caminos, y sobre imposición de peajes, 12 de enero de 1838. En *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México: Imprenta del Comercio, cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, Tomo III, Imprenta de Comercio, México, 1876, p. 447.

¹⁷³ 19 de enero de 1838, Izúcar de Matamoros. José María Pavón, prefecto de la cárcel de Matamoros, solicita permiso para destinar a los reos a la restauración de caminos. Serie Administración de juzgado, Subserie justicia, Estante 7, Entrepáño 6, No. 19825, Caja 618, Exp. 18987. Archivo Histórico Judicial Centro-INAH Puebla.

¹⁷⁴ Lo equivalente a 2t 300gr. de acuerdo a la obra de Francisco R. Calderón, *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México, Fondo de Cultura Económica, 2005, p.448.

¹⁷⁵ Decreto del Gobierno. Año 1841, Número 2257, Se fija el ancho de las llantas de los carros, máximo de peso transportable, y derecho de peaje según la tarifa de 1840. Dublán, Manuel y José Ma. Lozano, *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expeditas desde la independencia de la República*, México, Imprenta de Comercio a cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, tomo IV, 1876. p. 97

¹⁷⁶Peter Rees, *Op. cit.*, p. 106.

1.5 Disposiciones generales a los pasajeros según las reglas de urbanidad y el sistema de diligencias

Para abordar la diligencia en Puebla con dirección a la Ciudad de México, la persona se dirigía a la Casa de Diligencias con maleta en mano y entregaba su equipaje con antelación, por ejemplo 8 p. m., en el entendido que podía dormir ahí por 6 reales (que incluía desayuno),¹⁷⁷ si no lo hacía, esperaba en el despacho. Con ayuda de los mozos, acomodaban su equipaje con una arroba de peso para la covacha y si llevaba equipaje extra se le cobraba 1 peso con 4 reales, si era de grandes dimensiones lo subían al techo de la diligencia, siempre y cuando lo permitía la carga del carruaje. Los equipajes o encargos debían llevar claramente las marcas o dirección para que los administradores los anotaran debidamente en su lista, de lo contrario no se admitían.¹⁷⁸

Algo digno de mencionar es que anteriormente a 1852 los encargados y empresarios no respondían a robos, pérdidas, o extravíos de equipajes o encargos. Sin embargo, a partir del 1º de julio de ese año fueron algo flexibles al exonerarse únicamente de lo perdido en robos durante el camino o a mano armada; a cambio de esta responsabilidad la empresa cobraba por un día de viaje 2% del valor del equipaje o encargo, y 1% por las siguientes jornadas.¹⁷⁹

Como se mencionó previamente, el asiento más barato equivalía a una tercera parte menos del asiento normal, el pescante, pero este no podía ocuparse si no estaba lleno el interior del coche, no obstante, se daba cabida inmediata si se trataba de un mozo o gente pobre.¹⁸⁰ Una vez comprado su asiento en las instalaciones, el viajero podía esperar en la estancia o subir al coche, ya que era común que los pasajeros abordaran media hora antes

¹⁷⁷ Juan N. Del Valle, *Guía de forasteros de la capital de Puebla para el año de 1852*, Puebla, Imprenta del editor, calle de la carnicería número 12, 1852, p. 227.

¹⁷⁸ Eugenio Maillefert, *Gran almanaque mexicano y directorio del comercio de la República Mexicana para el año de 1869*, México, Impreso por F. Díaz de León y Santiago White, segunda calle de la Monterilla número 12, 1868(9), p. 149.

¹⁷⁹ Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, p. 226.

¹⁸⁰ Eugenio Maillefert, *Op. cit.*, p. 149.

de partir.¹⁸¹ El pasajero se libraba de la regla de etiqueta sobre esperar a los demás pasajeros, tratándose de un carruaje público e ingresaba.¹⁸²

Si la persona no se presentaba no había devolución del importe, para eso el despacho en Puebla permanecía abierto de 8 a. m. a 11 p. m. por algún cambio en el boleto y luego de cerrar sólo podía abrir por alguna causa extraordinaria.¹⁸³ Precavidamente el administrador de la empresa se acercaba al carruaje para revisar si los asientos estaban completos (comenta Antonio García Cubas que era un tiempo donde las personas adquirían nombres de cosas en este caso se trataba de asientos).¹⁸⁴ Una vez dadas las 4:00 a. m. y habiendo bebido los huéspedes su chocolate, la diligencia partía hacia su destino.¹⁸⁵

En las reglas de etiqueta el caballero podía ofrecer la mano a la señora para ayudarla a subir o bajar del coche, para ello debía sentarse lo más próximo a la portezuela.¹⁸⁶ El hombre conseguía ceder su asiento más cómodo a una señora; de todas maneras, la mujer tenía que procurar no abusar de la preferencia que le concedían las normas de urbanidad para no verse aprovechada.¹⁸⁷ Aunque a la mujer se le daba mayor respetabilidad por parte del sexo opuesto, los jóvenes siendo hombre o mujer tenían que ofrecer a las personas de edad avanzada el mayor de los respetos, merecimiento que ganaban por su edad, clase o estima social.¹⁸⁸

¹⁸¹ Los niños de pecho o que viajaran en las faldas de sus madres se exceptuaban de pagar. Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, p. 225.

¹⁸² Antonio Manuel Carreño, "Artículo VII Del modo de conducirnos en los viajes", *Manual de urbanidad y buenas maneras*, México, Editorial Patria, 42ª Edición, 1987, p. 173.

¹⁸³ Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, pp. 224-225 y 227.

¹⁸⁴ Antonio García Cubas, *El libro de mis recuerdos. Narraciones Históricas, Anecdóticas y de Costumbres Mexicanas anteriores al actual estado social. Ilustradas con más de trescientos fotograbados. Segunda Parte Cuadros de Costumbres*, México, Imprenta de Arturo García Cubas, Hermanos Sucesores, Calle del Arco de San Agustín número 3, 1904, p. 198.

¹⁸⁵ Hay que recordar que la diligencia que salía de México-Puebla, también partía a las 4:00 a. m. y aunque algunos viajeros apuntan que salían a las 3 a. m. es igualmente en la madrugada.

¹⁸⁶ Antonio Manuel Carreño, *Op. cit.*, p. 176.

¹⁸⁷ Se comprende como el asiento más cómodo el que va al fondo del coche, los cuales miran en dirección hacia el frente del camino. *Ibid.*, p. 174.

¹⁸⁸ Andrea Sará Báez Méndez, *De la formación del individuo a través de la enseñanza familiar, por medio de los manuales de buena conducta en la sociedad mexicana del siglo XIX*, (Dir. Amado Manuel Cortés) Tesis de Licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Letras Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, febrero 2019, p. 165.

Hay que percibir que la diligencia de Puebla partía estando a oscuras entonces los pasajeros que no se distinguían, se notaban entre sí a la primera luz del día ya en el viaje y empezaban a familiarizarse; personas de distinto carácter, con un diferente asunto al viajar iban reunidas en esta gran alcancía llamada diligencia.¹⁸⁹ Previamente solo esperaban que su acompañante más próximo no causara incomodidades y en su lugar una suerte mejor era sentarse al lado de una dama que aunque no se quisiera, sus rodillas podían oprimirse contra las de uno, manifestaba García Cubas.¹⁹⁰

Se decía que era incivilizado fumar en un coche estando o no una mujer dentro;¹⁹¹ pero fumar no era exclusivamente de los hombres en México, para las mujeres era de lo más normal y no estaba mal visto, más para los extranjeros sí.¹⁹² En cuanto al modo de convivir entre extraños en un viaje, se podía ser discreto y guardar silencio al dormir o leer en su privacidad.¹⁹³ Si se trataba de hacer plática, en las buenas maneras estaba permitido conversar, aunque las personas no se conocieran sin embargo tenía sus limitantes:

[...] nunca será el inferior el que dirija primero la palabra al superior, ni el caballero a la señora, ni la señorita al caballero. Entre señoras, señoritas y caballeros, una notable diferencia en la edad puede autorizar la alteración de esta regla, dirigiendo primero la palabra, por ejemplo, un anciano a una señora joven, o una señorita a un joven de mucho menor edad que ella.¹⁹⁴

Pues bien, conversando o no durante el trayecto, el pasajero no podía exigirle al cochero alterar el curso del viaje o los descansos ya establecidos, al contrario, se adecuaba a lo que el cochero dispusiera y no debía retrasar la salida de la diligencia cuando llegaban a almorzar.¹⁹⁵ Si algún individuo pretendía abordar el coche en puntos intermedios el cochero debía anotarlo en el *waybill* y se le cobraba por el número de postas; de esta manera daban seguridad a la entrada de intrusos y si no se registraba, los pasajeros estaban en su derecho de no permitir su entrada.¹⁹⁶

¹⁸⁹ Antonio García Cubas, *Op. cit.*, p. 199.

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 198.

¹⁹¹ Antonio Manuel Carreño, *Op. cit.*, p. 175.

¹⁹² Joel Robert Poinsett, madame Calderón de la Barca, entre otros hablan de esto.

¹⁹³ Antonio Manuel Carreño, *Op. cit.*, p. 175.

¹⁹⁴ *Ibid.*, p. 174.

¹⁹⁵ Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, p. 225.

¹⁹⁶ *Ibid.*, p. 226.

En cuanto a la Casa de Diligencias, era posada para pasajeros que llegaban en los carruajes de la empresa; se podía admitir a otras personas si pretendían vivir en ella como pensión por días, semanas o meses, pagando 2 pesos diarios por cuarto, que incluía el servicio, almuerzo y comida sin vino. El precio era el mismo para los pasajeros que iban de paso, comieran o no en la casa. Se tomaba en cuenta que el almuerzo era a las 10 de la mañana; la comida a las 6 de la tarde en punto y si el huésped faltaba a uno de estos, se omitía el servicio siguiente. Como Ernest de Vigneaux que al llegar a Puebla fue invitado a comer por un sastre, compañero de su viaje en diligencia, al no poder trasladarse a Jalapa inmediatamente pues los coches no salían sino hasta un lunes.¹⁹⁷ También estaba la alternativa de que el huésped podía convidar a una o más personas a almorzar, siempre y cuando avisara al administrador 6 horas antes.¹⁹⁸

Sobre la posada poblana, Brantz Mayer la calificó de amplia y cómoda, le dio mucha alegría cruzar el portón porque al instante tomó su baño y comida después del ajetreado viaje.¹⁹⁹ Su contemporánea madame Calderón de la Barca dijo disfrutar del baño, buenos cuartos y para su salida le dieron a beber el típico chocolate;²⁰⁰ mismo que menciona Lucien Biart: “A la mañana siguiente, me desperté, en un cuarto amueblado a la francesa, a los gritos de un mozo que, creyendo que yo iba a continuar el viaje a la ciudad de México, me ofrecía una taza de espumoso chocolate.”²⁰¹ Esta bebida mexicana daba el abrazo de partida a los viajeros que dejaban el lugar.

Sin embargo, no todos veían el lugar con los ojos de un viajero cansado que anhelaba llegar.²⁰² Inclusive en el mismo tiempo de los dos viajeros anteriores, Manuel Payno en 1843 expresó que había escuchado de la buena hospitalidad con la que recibía la Casa de

¹⁹⁷ “1854- 1855 Ernest de Vigneaux”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Crónicas de Puebla de Los Ángeles según testimonios de algunos viajeros que la visitaron entre los años 1540-1960*, México, V centenario 1492 a 1992 comisión Puebla, gobierno del Estado de Puebla C. Lic. Mariano Piña Olaya, 1990, p. 240.

¹⁹⁸ Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, p. 227.

¹⁹⁹ “Impresiones de un viajero en 1842 Brantz Mayer”, en Ramón Sánchez flores, *Puebla antología de una ciudad crónica y cartografía 1531 a 1992*, Puebla, Heroico Ayuntamiento, 1991, p. 99.

²⁰⁰ “1839-1842 Marquesa Calderón de la Barca”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 126.

²⁰¹ “Lucien Biart 1846-1855”, en Arturo Coste Setián y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 229.

²⁰² Por ejemplo, de 1854-1855 tiempo de viaje de Ernest de Vigneaux, este dijo “por la primera vez, después de 25 días, tuve el gusto de acostarme en una buena cama y entre sábanas limpias [...] A las 3 de la mañana fue preciso dejar estás dulzuras [...]”. “1854- 1855 Ernest de Vigneaux”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 240.

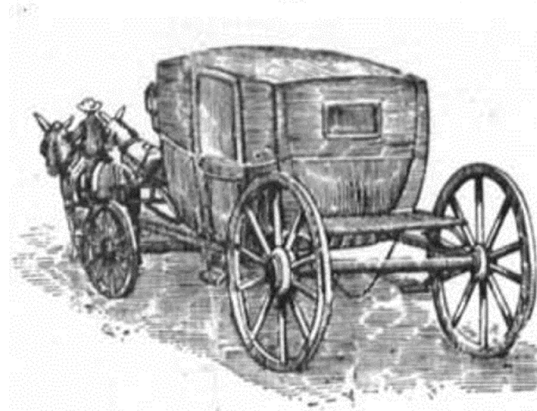
Diligencias a sus viajeros, pero a su parecer, aunque buena, estaba desaseada. Además, no le agradó la forma en que dividieron los cuartos, un gran salón con enrejados de madera, cubiertos con indiana como si fueran jaulas para una fiera, dice él. “Un mal catre de madera, una detestable cama con banco verde y cabecera; un espejo (en miniatura) roto; una mala mesa, y un peor aguamanil, forman el conjunto de los muebles de una habitación donde apenas puede uno moverse. Agréguese [...] las toses, los ronquidos, el ruido... el... [...]”,²⁰³ sin un peine, ni cepillo, nada indispensable para el aseo del viajero.²⁰⁴

Aunado a esto, pero veintiún años después a inicios de junio de 1864, Paula Kollonitz Gräfin tuvo que hospedarse en otro lugar ya que le pareció con mugre acumulada tanto en habitaciones, pasillos y el patio del edificio.²⁰⁵ Hay que entender que para este tiempo el sitio de 1863 había acontecido hace poco más de un año y no podía esperarse más de una ciudad que presentaba las secuelas de la guerra.

1.6 Para diferenciar una diligencia de otros coches

La diligencia hecha para hacer viajes a grandes distancias adquiría características distintas a las de un coche convencional, se puede empezar a describir por lo que no era para saber distinguirla: el que llegó a llamarse coche Simón o de alquiler, se trataba de un coche de sitio, los cuales se estacionaban para ser alquilados.²⁰⁶ Estos eran de una caja pequeña y un tiro no tan grande que podía abarcar tan

Coche de alquiler, detalle de lit., Casimiro Castro, *México y sus alrededores...* 1855



solo dos animales; Antonio García Cubas, describe que era un carruaje que llevaba sus faroles en la noche y salvaba a los pasajeros de estar en el peligro de la oscuridad de las

²⁰³ “Manuel Payno Un viaje a Veracruz en el invierno de 1843”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, pp. 194-195.

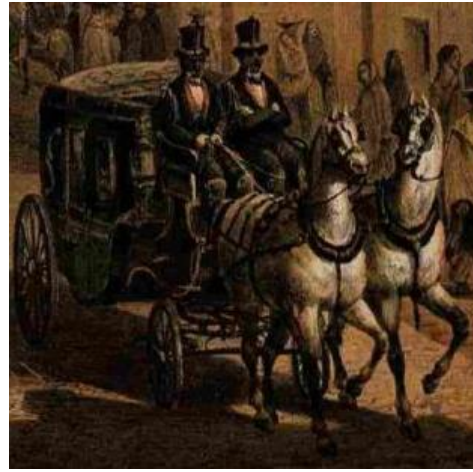
²⁰⁴ “1843 Manuel Payno”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, pp. 149- 150.

²⁰⁵ “1864 [K]ollonitz Gräfin Paula”, *Ibid.*, p. 269.

²⁰⁶ Este se puede visualizar en la litografía de Casimiro Castro y Campillo titulada “Plaza de Santo Domingo” en la obra *México y sus alrededores*, donde se aprecian los coches de sitio en la espera de ser alquilados.

calles.²⁰⁷ Estos se rentaban por tiempo o incluso ya estaban asignados para salir a poblados cercanos.

Por otro lado, estuvieron los coches privados, pertenencia de uso personal para las familias; éste procuraba la mayor elegancia y en vez de utilizar mulas en su tiro, muchas veces se servía de caballos que le daban una mejor categoría, aunque se sabía que las mulas efectuaban una mayor carga de trabajo. Dicho carruaje podía ser tan bello como se le permitiera, incluso sus cocheros podían mostrarse elegantemente vestidos en su andar. El viajero Joel



Coche elegante, detalle de lit. Casimiro Castro, *México y sus alrededores...* 1855

Roberts Poinsett mostró en una visita a los establos del Conde de Regla que, si bien el mejor caballo valía dos mil dólares, muy por encima de sus mulas, para el tiro preferían el uso de estas últimas (valoradas en mil dólares el par), que viniendo de los cuidados del conde lucían muy grandes. Comentaba Poinsett que cualquier mexicano estaría deseoso de tener cuatro de esas finas mulas, que el conde podía mantener amarradas al carruaje día y noche.²⁰⁸

El coche era claramente un símbolo de estatus, ya que tener un carruaje significaba un lujo y todavía más, el dejarlo día y noche preparado para la disposición del amo como lo observó Poinsett en casa del Conde. El estatus a través del coche también figura en *Bandidos de Río Frío* cuando Evaristo dice a Juan “—¿Qué dirán las gentes [...] de que tenga yo por aprendiz en mi taller, donde vienen señores y señoras de coche, al hijo de una indecente trapera?”²⁰⁹ o cuando se lee la importancia del coche en los eventos fúnebres de manera pública:

A la gente ordinaria le importa muy poco que la entierren en cualquier parte. A las personas bien nacidas les gusta, cuando se mueren, que las metan en un cajón

²⁰⁷ Antonio García Cubas, *Op. cit.*, p. 177.

²⁰⁸ Joel Roberts Poinsett, *Notes on México, made in the Autumn of 1822. Accompanied by an Historical sketch of the revolution, and Translations of Official Reports on the present state of that country*, London, John Miller, 5, New Bridge Street, 1825, p. 78.

²⁰⁹ Manuel Payno, *Op. cit.*, p. 168.

forrado de terciopelo, y después en un sepulcro con su losa de mármol; que vayan detrás muchos coches particulares o aunque sea de alquiler.²¹⁰

En cuanto a los traslados de mayor longitud, donde se necesitaba ir más allá de la zona conurbada se podía viajar en caballo, pero a pesar de su gran velocidad, estaba limitado a llevar a más personas en su lomo. Y aunque la litera podía trasladar a más de una persona, le faltaba lo que al primero le sobraba, velocidad. La litera convino para el tramo Jalapa-Veracruz donde los coches de colleras, que primitivamente viajaban a México, no podían pasar por la dificultad de las arenas profundas y movedizas;²¹¹ propio de un camino que se debía asegurar para su mejor comunicación, cuando lo que se necesitaba era rapidez para dejar atrás el calor, los mosquitos y la fiebre amarilla, aseguró el artista Claudio Linati.²¹²



A la izquierda se observa la litera y a la derecha el coche de colleras. Claudio, Linati, *Costumes Civils, militaires et Religieux du Mexique*, imprimés á la Lithographie Royale de Gobard, Bruxelles, C. de Sattanino, 1828.

“El transporte existente a lomo de animales de carga costaba de 4 a 5 pesos hasta la costa y no permitía la exportación, e incluso el transporte en vehículos ordinarios era demasiado caro.”²¹³ El costo del viaje de Veracruz-Jalapa por litera previo a los años treinta del siglo

²¹⁰ *Ibid.*, p. 195.

²¹¹ Litera: “especie de caja suspendida sobre las varas que sostienen dos mulas.” Claudio, Linati, *Costumes Civils, militaires et Religieux du Mexique*, imprimés á la Lithographie Royale de Gobard, Bruxelles, C. de Sattanino, 1828, p. 111.

²¹² Claudio Linati fue un artista viajero que arribó a México en 1825 y después de unos años de ir y venir murió en Tampico 1832, a causa de la fiebre amarilla.

²¹³ Eduard Mühlenpfordt (1827-1835) Geógrafo, etnólogo, científico alemán. Jefe de construcción de caminos en Oaxaca. Ignacio Ibarra Mazari compilador, *Crónicas de Puebla de Los Ángeles según testimonios de algunos*

XIX, era de 50 pesos, algo caro expresó Linati; pero el viaje en el coche de colleras valía 250 pesos hasta México. El coche de colleras aparte de diferenciarse en llevar a los cuadrúpedos sujetos a colleras, se servía de dos postillones que al no tener en el coche un asiento para ellos, viajaban sobre las mulas; aparte había un conductor que se encargaba de recoger el dinero del viaje y era responsable de las cosas del viajero que se acomodaban en la parte trasera y delantera de la caja, él iba junto a esto.²¹⁴ En su diferencia este transporte aún se caracterizó por componentes de madera previos al impulso del metal.

Para inicios de los años treinta del siglo XIX en México, como sistema de comunicación regularizado, lo que prometía llevar al pasajero a su destino, era la denominada diligencia, que inclusive con mayor cabida de personas y cierta comodidad, ofrecía también rapidez. La velocidad se aseguraba al viajante, a través de la organización de un derrotero que reflejaba la llegada y salida de un lugar a cierta hora. Mientras en los últimos años del periodo colonial un servicio de carretas funcionaba del altiplano a Perote, para 1839 las diligencias corrían tres veces por semana entre México y Veracruz, y dos años después unían Puebla con Orizaba.²¹⁵

Aunque antes era natural caminar grandes distancias, aquellas distancias se limitaban a ciertos kilómetros de pueblos relativamente cercanos; lo mismo era andar a caballo que corría sus respectivos riesgos. Empezar un viaje en cualquiera de sus formas tenía sus dificultades, se sabía la gran distancia que había que recorrer, así como el tiempo empleado y lo costoso que podía ser. Según los medios de transporte han ido cambiando; viajar con la menor dificultad y en menor tiempo, han sido factores decisivos. En cuanto al factor costo, así como tener un coche denotaba un privilegio, también lo era viajar en uno. Viajar en diligencia sugería un gasto del cual no todos podían desprenderse fácilmente, más cuando se trataba de una novedad. La gente menos favorecida tenía que ahorrar para conseguir un viaje como Payno asevera: “[...] con los últimos ahorros del viejecito barbero,

viajeros que la visitaron entre los años 1540-1960, México, V centenario 1492 a 1992 comisión Puebla, gobierno del Estado de Puebla C. Lic. Mariano Piña Olaya, 1990, p. 105.

²¹⁴ Claudio, Linati, *Op. cit.*, pp. 113-114.

²¹⁵ Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz 1519-1910*, SEPSETENTAS 304, México, 1976, p. 100.

emprendió el viaje a la gran capital, que en los tiempos a que nos referimos era difícil, largo y costoso”.²¹⁶ O cuando relata en otro de sus personajes:

[El practicante a la condesa] He venido a galope desde el pueblo, en un malísimo caballo; se me cansó en el camino y creí no llegar a tiempo; [...]. Me faltaba dinero y por eso no he podido hacer el viaje [...]. Con los mil pesos que le voy a cobrar al conde por la curación de usted, hago mi camino a México de ida y vuelta.²¹⁷

Se lee en una guía de forasteros con respecto a México: “Aquí se encuentran buenos caminos (comparativamente hablando), buenas posadas y diligencias cómodas en que hacer el viaje de un mar a otro, y en la tercera parte de tiempo menos que por cualquiera otra vía.”²¹⁸ Las comunicaciones jugaban un papel notable, el tiempo llegó a regir en la vida del viajero decimonónico que se fiaba del sistema de diligencias para poder desplazarse.

1.7 Características de la diligencia

Pues bien ¿cómo era una diligencia, aquella que su nombre demostraba cumplir la tarea del viaje con sumo cuidado y en buen tiempo? La diligencia era una idea, era la forma de concebir el coche que demostraba ser el más rápido a diferencia de otros que no necesitaban viajar largas distancias en su época.²¹⁹ Su tarea específica, la de



Diligencia a escala en el Museo Nacional de Historia, Castillo de Chapultepec, Ciudad de México, diciembre 2019.

²¹⁶ Manuel Payno, *Op. cit.*, p. 214.

²¹⁷ *Ibid.*, p. 470.

²¹⁸ Juan Nepomuceno Almonte, *Guía de forasteros de México y repertorio de conocimientos útiles*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, Calle de los rebeldes núm. [2], 1852, p. VII.

²¹⁹ Se dice que es una idea o concepto pues se halla que en 1834 también se utilizó “diligencia” para la Línea Veracruzana de Diligencias de Literas que ofrecía salidas de Jalapa a Veracruz y viceversa. Así el termino literas de diligencias se asemeja a coche de diligencias. “DILIGENCIA DE LITERAS”, lunes 1834-01-06, *El Mensajero Federal*, núm. 325 p. 4. Algo parecido hoy en día, es el nombre dado a la empresa mexicana “Pronto” que ofrece “viajes de manera rápida y económica” en la mayor parte del estado tlaxcalteca, conectando con San Martín Texmelucan, además de la Ciudad de México, esto a través de su *app*.

https://play.google.com/store/apps/details?id=com.pronto.passenger&hl=es_MX&gl=US

<https://www.elsoldetlaxcala.com.mx/local/se-expande-pronto-y-ahora-ofrece-viajes-de-tlaxcala-a-la-cdmx-5680157.html>

llevar con rapidez y con el mejor de los cuidados a sus pasajeros. Además, había diferentes modelos de diligencia que podían variar por su forma, los tres norteamericanos quienes introdujeron dicho sistema de transporte en México dieron cabida a la diligencia tipo Concord, coches grandes y resistentes con una suspensión más suave a través de tirantes de cuero (Troughbraces) en vez de resortes; estos grandes coches fueron importados desde los Estados Unidos (Troya, Nueva York).²²⁰

El coche se puede identificar por la caja, la cual se mostraba más grande que la de otros coches. En un aviso de periódico de 1834 se leía: “Frente á S. José de Gracia en la carrocería se venden: una diligencia de muy buen movimiento, un carro de cuatro ruedas, muy fuerte, y unos tiros de guarniciones [...]”.²²¹ Tenía una capacidad para nueve personas; en su interior estaban los asientos que hacían que los pasajeros se vieran de frente, tres personas en la parte delantera mirando hacia la parte trasera del coche y tres personas en la parte trasera con su vista hacia el frente; en medio de estos se ubicaba una hilera de asientos más incómodos (tipo taburete) en el que cabían otras tres personas, este asiento se podía desplegar para que pudieran subir o bajar las personas y en el techo unas correas instaladas ayudaban a los pasajeros a sujetarse, ya que no se contaba con un respaldo.

Si lo requería, el viajero podía observar el paisaje a través de sus ventanas, pero si le apetecía descansar sin que el sol le molestara, podía cerrar sus cortinas. La caja contaba en sus laterales con dos portezuelas y un estribo en cada una, para adentrarse o bajar del coche. En la parte exterior de la caja, específicamente su parte trasera, se componía de la covacha de piel, una especie de cueva o cajuela que estaba designada para llevar el equipaje, la cual iba cubierta por medio de amarres que le daban mayor protección.

²²⁰ Agustín Grajales y Lilián Illades, *Op. Cit.*, p.121.

²²¹ “AVISOS” martes 1834-06-03, *El Mosquito Mexicano*, núm. 24, impreso por Blanco y Aburto, p. 4.

Para detenerse, el coche contaba con el freno de rueda y un freno de pie suficientemente asequible al cochero. En la parte frontal de la diligencia se ubicaba el pescante, asiento asignado para el cochero y sota cochero, donde les permitía llevar las riendas de las mulas y apresurarlas con el fujete.



Vista desde arriba de la diligencia a escala, donde se aprecia la rejilla del techo que servía para guardar más equipaje y el espacio frontal para situar a más pasajeros.

Abajo del pescante, en los pies del cochero había un compartimento que permitía llevar todavía más equipaje, algún objeto de mayor valor, que se les confiara a los cocheros. Todavía en un espacio superior del pescante, se podía dar cabida a algún pasajero que no hallase lugar en el interior del coche; este asiento costaba un tercio menos que el asiento normal, se puede leer en las guías de forasteros, sin embargo, se permitía su acceso siempre y cuando el interior de la diligencia estuviera lleno.

En el techo se apreciaba una especie de canastilla para llevar equipaje de mayores dimensiones, y para volverse más funcional algunos coches posteriormente se sirvieron de este espacio (imperial) para colocar más asientos, como se puede inferir en un aviso del periódico de 1853 donde señala una diligencia con más de 9 asientos: “Muy barata se vende una diligencia de doce asientos muy amplios y enteramente nueva: en el núm. 1 de la calle de Tiburcio se podrá ver y tratar.”²²²

²²² 20 de mayo de 1853, *El Siglo Diez y Nueve*, AVISOS, México, 1853, Editor responsable Francisco Zarco, Imprenta de Ignacio Cumplido, Calle de los Rebeldes número 2, p. 4.



Diligencia en detalle de lit. *Plaza de San Agustín de las Cuevas ciudad de Tlalpan, Casimiro Castro, México y sus alrededores...* 1855.

El transporte de cuatro ruedas, dos ruedas delanteras más pequeñas que las traseras, 46'' y 60'' de diámetro respectivamente; era tirado regularmente por ocho mulas que garantizaban su velocidad. "[...] podía ser tirado hasta por siete caballos criollos: dos en el tronco, tres de arrastre y adelante dos más de guías. [...] también solía suceder que los carruajes fuesen jalados con mayor esfuerzo por cuatro bestias únicamente: dos en el tronco y las otras al frente."²²³

Además de poder contemplar la diligencia a escala y apreciarla más adelante en las artes plásticas; su funcionamiento puede ser visiblemente entendido en la cinta cinematográfica "La Diligencia" (1939),²²⁴ que, como protagonista esencial, muestra un itinerario, la capacidad de personas en ella, su velocidad, las reglas de comportamiento dentro del coche y algo muy particular, los obstáculos que enfrenta en su caminar. En el filme de 1939 además de huir del ataque apache, atraviesan un río con la ayuda de troncos atados al coche simulando una balsa; en la adaptación de 1966 los pasajeros, a excepción de las mujeres, ayudan a levantar un árbol que obstruye el camino durante una tormenta.²²⁵

²²³ Agustín Grajales y Lilián Illades, *Op. cit.*, p. 121.

²²⁴ *Stagecoach*, Año: 1939, Fecha de estreno: 22 de abril de 1939 (México). Director: John Ford. Guion: Dudley Nichols. Elenco: John Wayne, Claire Trevor, Thomas Mitchel, John Carradine, Louis Platt...

²²⁵ *Stagecoach (Hacia los grandes horizontes)*, Año: 1966, Fecha de estreno: 15 de junio de 1966. Director Gordon Douglas. Elenco: Ann-Margret, Alex Cord, Slim Pickens, Van Heflin, Red Buttons...

1.8 El coche de diligencia descrito por los viajeros

Los viajeros dieron cuenta del uso de la diligencia desde cuando era empresa estadounidense. Carlos Guillermo Koppe a través de su amanuense la describe como una colosal carroza del siglo XVI;²²⁶ hay que entender que en México podía pasar por novedad algo que para el extranjero era pasado de moda. Este viajero dice en 1830 que la diligencia era arrastrada por diez mulas que guiaban dos mozos indígenas. Pues bien, según Koppe tras de una corrían varias diligencias disponibles como relevos, y no se tenía cuidado en engrasar sus ruedas, simplemente se remojaban con agua. No todo estuvo mal para el viajero que la calificó de cómoda y espaciosa en su interior.

Por el contrario, dos años después, Carl Christian Becher informó que al tomar en Jalapa la diligencia llamada *Americana*, bonita y construida en *New York* al estilo europeo con ballestas en su suspensión; notó que era demasiado estrecha y por reglamento solo cabían seis personas. Mencionó que la diligencia era conducida por estadounidenses y tirada por cuatro caballos difíciles de gobernar, ya que en México no estaban habituados.²²⁷ Pero al tomar Becher la diligencia en Puebla para llegar a México, encontró un coche que llenaba los nueve asientos; y dio a conocer que su viaje duró poco más de 12 horas cuando hacía pocos años el viaje a caballo era de dos días.²²⁸ En comparación con lo dicho por Koppe, podría ser que en dos años se hicieron tales cambios o introdujeron nuevos modelos en el sistema de diligencias que mantenía el honor de ser el vehículo más rápido que cualquiera, pero también se habla de la importante circulación existente en Puebla.²²⁹

Carl Bartolomeus Heller en su estancia de 1845-1848, mencionó que los carros al estilo inglés de la diligencia que hacía el recorrido entre Veracruz y el interior, eran muy buenos y fuertes, con postillones americanos; y el tiro de mulas que cumplían con su arribo cada estación era muy rápido a pesar de los malos caminos.²³⁰ Ya refería madame Calderón

²²⁶ “Carlos Guillermo Koppe Cartas a la patria. Dos cartas alemanas sobre el México de 1830 [6 y 8 de marzo]”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 132.

²²⁷ Carl Christian Becher, *Cartas sobre México*, Carta XV Puebla, llamada Puebla de los ángeles (sic) a 15 de enero de 1832, Traducción, prologo y notas por J. A. Ortega y Medina, México, UNAM, 1959, pp. 71-76.

²²⁸ “Carl Becher Cartas sobre México 1832”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 155.

²²⁹ Carl Christian Becher, *Op. cit.*, 1959, pp. 71-76.

²³⁰ “1845-1848 Carl Bartolomeus Heller”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 171.

de la Barca unos años antes, que los carruajes ingleses eran construidos con mayor solidez y que aguantaban el uso y abuso de una vida en México en comparación de los coches de Estados Unidos muy acostumbrados al pavimento de Nueva York.²³¹

Entre 1854 y 1855 el francés Ernest de Vigneaux revelaba que las diligencias mexicanas no se parecían a las francesas sino a las inglesas, de “[...] grandes cofres redondos, pintados de vivos colores, suspendidos entre cuatro ruedas encarnadas y de una solidez admirable [...]”,²³² corría por medio de 6 caballos que conducía un yankee dice él, quien ponía a prueba la elasticidad de los resortes. Este viajero hizo notar que los equipajes se ubicaban atrás donde en otros carruajes iban los lacayos; menciona que el imperial, aquella parte del techo, incluía 3 asientos y en el interior de la diligencia los 9 asientos distribuidos en tres bancos. Vigneaux, que obtuvo uno de los asientos de en medio, dijo que tenía la ventaja de estar más cerca a la puerta, pero con la incomodidad de ir más estrecho y sin un apoyo más que el de la correa del techo.²³³ Algo curioso de su viaje es que de ocho pasajeros sólo dos eran mexicanos, ello denota el uso que hacían de la diligencia los viajeros extranjeros.

Como se ha dicho anteriormente, la diligencia enfrentaba el mal tiempo que generaba un camino en peores condiciones del ya habitual. Uno de los enemigos eran los periodos de lluvia que originaban lodazales, inundaciones o que el coche se patinara constantemente. Ante esto, el coche debía ir cerrado lo cual provocaba disgusto, pero era necesario. Escribía el barón Johann Wilhelm von Müller en 1856: “[...] nuestra débil diligencia nos lanzaba a unos contra otros, ya a la derecha, ya a la izquierda, hacia arriba o hacia abajo, así que me sentí verdaderamente contento cuando llegué”.²³⁴

Para 1865 el médico alemán Adolfo Schmidtlein describió a la diligencia como un carruaje pesado en el que por dentro iban nueve personas muy apretujadas, si abrían las ventanas los mataba el polvo, si las cerraban lo hacía el calor. Para este momento según el

²³¹ Madame Calderón de la Barca, *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*, trad. Felipe Teixidor, México, Editorial Porrúa, S. A Av. República Argentina, 15. SEPAN CUANTOS Núm 74, 1967, p. 40.

²³² “1854- 1855 Ernest de Vigneaux”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 240.

²³³ *Ibid.*, p. 240.

²³⁴ “[1856] Barón Johann Wilhelm von Müller”, *Ibid.*, p. 264.

viajero el carro empleaba de 14 a 16 mulas, sin embargo, el camino seguía igual de malo. Lo particular del escrito de este viajero y que ningún otro había mencionado antes es la tarea de ambos cocheros, pues indica que uno se encargaba de azotar el látigo a las pobres mulitas y el otro llevaba un saco con piedras, especialmente para lanzar a los cuadrúpedos, además de bajar y dar unos golpes a la acémila cercana para luego subir al asiento, aunque el carruaje fuera en marcha.²³⁵ Espectáculo que le tocaba observar a quien viajaba sentado en el pescante. Esta práctica de los cocheros con las mulas lo afirmó después García Cubas indicando que las piedras se lanzaban apuntando a las orejas.²³⁶

De tal manera que, con las incomodidades del tiempo y camino, hay puntos permanentes en este transporte a través de los años, como el empleo de cocheros extranjeros. O la estrechez que podían sentir los pasajeros al necesitar más espacio interno, cuando el carro parecía voluminoso por fuera; esto significaba su demanda, tanto que con el tiempo se incluyeron asientos en el techo, también hay que contemplar que en ciertos tramos podía haber más pasajeros a bordo. La rapidez cobraba las contusiones que podía provocar en sus pasajeros por ir en un camino que perduraba en mal estado, esos mismos pasajeros que al ser extranjeros en su mayoría, podían conocer ya el ferrocarril y volvían a experimentar lo propio del viaje en diligencia durante su estancia en México.

²³⁵ “Adolfo Schmidtlein Un médico alemán en el México de Maximiliano”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 114.

²³⁶ Antonio García Cubas, *Op. cit.*, p. 198.

Capítulo II El viaje en diligencia del camino real México-Veracruz sus características, tarifas e itinerario

2.1 Derrotero del camino México-Veracruz



Porque no sólo es necesario la escritura meticulosa para situar al lector en el espacio específico del camino México-Veracruz, sino de la ayuda de los componentes que hacen visible dicho camino; para realizar la debida observación se anexa el detalle de un mapa de 1862, trabajo del impresor francés Antoine Decaen.²³⁷ En este mapa se especifica la ciudad de Puebla entre el tramo que une a México (en naranja) y el que enlaza a Veracruz (en verde). Lo que llama la atención de dicho plano entre algunos anteriores, es el detalle que se hace del relieve, que implica las dificultades que experimentaba la diligencia al atravesar los terrenos del eje volcánico. Esto hace tomar en cuenta que no se trata de un camino llano o un terreno homogéneo en toda su extensión, sino todo lo contrario, con cuestas, recodos, suelos húmedos o rocosos, como antes se ha mencionado.

²³⁷ Se señala con naranja el tramo México-Puebla y en verde Puebla-Veracruz con el propósito de ubicar la distancia de Puebla entre ellos. “Croquis de los caminos de MEXICO á VERA-CRUZ.”, en *Carta General de la República Mexicana formada y corregida con presencia de los últimos datos y el auxilio de las autoridades más competentes*, México, Imprenta Litográfica de Antoine Decaen Editor, Esquina del Callejón del Espíritu Santo y Coliseo Viejo, 1862. Medidas aproximadas: 84 x 123 cm. Autor por Institución: Ministerio de Fomento; Antoine Decaen. Serie: Exposiciones. Mapoteca “Manuel Orozco y Berra”, del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera. <https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/chis-exp-m12-v1-0021/>

La orografía correspondiente a la parte central del país deja a la vista el eje Neovolcánico: hacia el este Cerro Gordo, Cofre de Perote y al sur de estos, el Pico de Orizaba; la Malinche un tanto al centro con El Pinal y al oeste lo perteneciente al Popocatepetl y el Iztaccíhuatl. Río Frío se nota al norte de la pareja de volcanes, cercano al Iztaccíhuatl y casi en un punto equidistante pero ligeramente al sur de la Ciudad de México; Puebla por su parte, en dirección al Popocatepetl, pero distanciada del mismo. También se visualizan los caminos que interceptan a Puebla, el que va a México por Río Frío y el que va por Cholula hacia los volcanes,²³⁸ sin olvidar el otro que va a Veracruz por Orizaba.

La medición de este mapa se elaboró con escala de leguas mexicanas,²³⁹ de México-Veracruz aparece una distancia de 93.5 leguas, esta distancia se ve reflejada en otros mapas por 252 millas y de la capital a Puebla 85 millas. Hay que entender que podía haber ciertas diferencias por la inexactitud de las mediciones, sin embargo, no distan mucho de sí. Juan Nepomuceno Almonte anotaba que de México-Río Frío eran 14 leguas, de ese punto a San Martín 7 leguas y de allí a Puebla otras 7, dando por resultado 28 leguas.²⁴⁰ Juan N. del Valle con una diferencia de 2 leguas, ubicaba la distancia de Puebla con Río Prieto a 4 leguas, a San Martín otras 4, al Puente de Tsemelucan(sic.) 4 y Río Frío 4 más.

MEJICO á VERA CRUZ.	
	Millas
Ayotla	27 27
Río Frío	14 41
S ^o Martín	22 63
Puebla	22 85
Nopalucá	29 114
Ojo del Agua	5 119
Tepcayualco	16 135
Perote	19 154
Las Vigas	11 165
Jalapa	19 184
Plan de Río	22 206
Puente del Rey	16 222
Vera Cruz	30 252

TABLA DE DISTANCIAS.	
México.	
28 1/2	Puebla.
93 1/2	Veracruz.

(Izq.) Detalle del mapa de 1862 por Antoine Decaen, que indica las distancias en leguas mexicanas, mismas que utilizó Almonte. (Arriba) Tabla de distancias en millas de un mapa de 1837 Imp. Rosa y Bouret.²⁴¹

²³⁸ En el mapa, no aparecen los caminos que iban por Huejotzingo y Matamoros hacia México y que Juan N. Del Valle menciona en su guía: Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, pp.241 y 242.

²³⁹ Juan N. Almonte en su guía de forasteros de 1852, había referido que una legua mexicana equivalía a 5 mil varas o 100 cordeles, tomando en cuenta que un cordel equivalía a 50 varas. Juan Nepomuceno Almonte, *Op. cit.*, p. 472.

²⁴⁰ Juan Nepomuceno Almonte, *Op. cit.*, p. 433.

²⁴¹ *Mapa de los Estados Unidos Mejicanos arreglado a la distribución que en diversos decretos ha hecho del territorio el Congreso General Mejicano*, París, publicado por Rosa y Bouret, 1837, 74 x 62 cm. Serie: República Mexicana. Mapoteca "Manuel Orozco y Berra", del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.

En la simbología aparece ya el ferrocarril proyectado de México a Puebla; Las líneas proyectadas de Puebla a Veracruz; ferrocarriles en explotación y caminos reales; pero lo particular en este caso es la señalización del lugar de postas, que anteriormente en mapas de 1828, 1837 y 1851 algunas se habían designado como aldea, *village* (vocablo francés, que significa pueblo) o haciendas en algunos puntos.²⁴² Entre México-Puebla algunos poblados fueron marcados como posta pero de Amozoc-Veracruz pasando por Jalapa ya no son marcadas. El mapa de Decaen nos permite observar el recorrido: De México-Puebla: Se partía hacia Santa Martha (posta); Los Reyes; Ayotla (posta); Venta Nueva (posta); Río Frío (posta)²⁴³; pasaba por P[uenta]. de Tsmelucan (sic.) (posta); San Martín (posta); los poblados de San Baltazar; San Bartolo y Santa Ana cerca de ahí San Pedro; luego a Río Prieto (posta) y llegaba a Puebla.

De Puebla-Jalapa: Se dirigía hacia el noreste con San Salvador; Amozoc (Posta);²⁴⁴ Acajete; vuelve al norte a la Venta del Pinal; Nopaluca, (de aquí se atravesaba otro camino que iba con dirección a Huamantla que enlazaba a Tlaxcala y al lado contrario se dirigía al sureste hacia Maltrata, para llegar a las ciudades importantes de Orizaba y Córdoba, que llevaban a Veracruz y directamente a San Juan de Ulúa). Pero volviendo al punto de Nopaluca, se dirigía al noreste con San Marcos; Ojo de Agua; Salinas; Ventilla; Tepeyahualco; Pizarro; San Antonio; Casa n[uev]a de Huatepec; Perote; Molinos; Las Vigas; La Joya; San Miguel del Soldado; Banderilla; y llegaba a Jalapa. De Jalapa-Veracruz: Se partía a cuestras hacia Ánimas; Encero; Corral Falso; Plan del Río; Ventilla; se pasaba por el puente Nacional (antes Puente del Rey); Lagartos; Paso de Ovejas; Tolome; Cuartana; Manantial; Tala; San Juan; Santa Fe y Veracruz.

²⁴² Algunas poblaciones visibles en mapas anteriores, no se observan en la Carta General de la República de Antoine Decaen.

²⁴³ Viajeros de los años treinta del siglo XIX mencionan Ixtapaluca o Venta de Chalco; Barranca de Joanes y la Venta de Córdoba, entre la capital y Río frío respectivamente. Su existencia se puede constatar en Feliciano Montenegro Colónene, *Geografía general para el uso de la juventud de Venezuela*, Caracas, Imprenta de Damiron y Dupouy Calle del Sol núm. 112, Tomo 2, 1833, p. 178.

<https://play.google.com/books/reader?id=JmlqAAAAYAAJ&pg=GBS.PP6&hl=es>

²⁴⁴ Aquí dejan de señalarse postas y únicamente se señalan en el camino que va por Orizaba.

2.2 Del tiempo de traslado en diligencia, servicios y costos a través de las guías de forasteros

El derrotero era la ruta a seguir que mostraba las postas o paradas que el viajero podía consultar en las guías de forasteros o manual del viajero, a través de estas publicaciones se podía conocer el rumbo que tomaba la diligencia, la hora de llegada y salida en cada posta, las distancias, los costos por pasaje, así como el lugar donde se podía hospedar quien emprendía un viaje. Y mirando a este tipo de fuentes se puede conocer el proceso que se dio en el sistema de diligencias, si se generaron cambios o mantuvo el respectivo orden para las necesidades del viajero, estando en su apogeo o una vez llegado el Ferrocarril Mexicano para la zona. Debido a que, en la guía de forasteros existente y más próxima al empleo de las diligencias, no se encuentra mención de estos coches,²⁴⁵ se empieza por las dos inmediatas que datan de 1852, de Juan Nepomuceno Almonte y de Juan N. Del Valle.

En 1852, la diligencia hacía su recorrido saliendo de la Ciudad de México a las 4 de la mañana, el pasajero pagaba un viaje a Puebla por la cantidad de 7 pesos con 4 reales; el costo de México-Veracruz era de 35 pesos 4 reales,²⁴⁶ cuando en 1843 fue de 50 pesos.²⁴⁷ Se advertía que a cada asiento le correspondía 1 arroba de equipaje, si superaba ese peso tenía que pagarse el excedente (en el caso del viaje a Puebla correspondía 1 peso con 4 reales). Estos precios permanecieron durante los siguientes años como lo evidencian las guías de Mariano Galván (1854) y Marcos Arróniz (1858).²⁴⁸

Sobre la duración del viaje Juan Nepomuceno Almonte menciona que se hacía en 3 días y medio, información que se sigue repitiendo en las siguientes guías de forasteros. Sin embargo, al contar las horas del trayecto descrito por Almonte, resulta ser un viaje de 3 días

²⁴⁵ Se trata del Calendario manual y guía de forasteros de México para el año 1832 por Mariano Galván Rivera.

²⁴⁶ Juan Nepomuceno Almonte, *Op. cit.*, p. 446.

²⁴⁷ Agustín Grajales y Lilián Illades, *Op. cit.*, p. 121.

²⁴⁸ Mariano Galván Rivera, *Guía de forasteros en la ciudad de Méjico para el año de 1854. Contiene las partes Política, Judicial, Eclesiástica, Militar y Comercial*, con autorización del Supremo Gobierno y revisada por la Cancillería, Méjico, Imprenta de Santiago Pérez y Compañía calle del Ángel número 2, 1854, p. 344; Marcos Arróniz, *Manual del viajero o compendio de la historia de la ciudad de Mejico, con la descripción e historia de sus Templos, Conventos, Edificios públicos, las Costumbres de sus habitantes, etc., y con el plano de dicha ciudad*, París, Librería de Rosa Bouret, 1858, p. 47.

exactos.²⁴⁹ Él describe que, de Veracruz-México, la diligencia salía a las 4 p. m. y sin detenerse más que para el cambio de mulas, llegaba directamente a Jalapa a las 7 a. m. del día siguiente, ahí se almorzaba y a las 10 a. m. se continuaba el viaje hacia Perote, lugar donde el viajero llegaba entre 5 y 6 p. m. allí se dormía y al día siguiente a las 4 a. m. se continuaba el viaje a Puebla, no sin antes almorzar en Nopalucan, se llegaba a Puebla a las 4 p. m. (aquí se habían efectuado 2 días exactos). En Puebla se dormía y a las 4 a. m. salía la diligencia rumbo a México, en Río Frío se almorzaba a las 10:30 a. m. y a las 4 p. m. se llegaba a México (1 día o 24 horas de Puebla a México).²⁵⁰ Al parecer Almonte cuenta los días de la semana en que duraba el viaje, si salía un lunes (en la tarde) se llegaba un jueves (en la tarde), pero siguiendo las 24 horas que lleva un día, el viaje se realizaba en tres días.

De acuerdo a estos datos de Almonte que se siguieron publicando en las siguientes guías;²⁵¹ y en comparación con la guía de Juan N. Del Valle del mismo año,²⁵² que varía por una o dos horas en ciertas postas pero que refleja el tiempo en que se quería llegar; se puede calcular que la duración que pasaba un pasajero en el coche era entre 46 y 49 horas, quitando el horario de descanso y almuerzos.

El viaje más largo en la línea México-Veracruz era el tramo Veracruz-Jalapa, donde la diligencia corría al otro punto durante día y noche seguidos, ya sea de ida o vuelta se hacía entre 15 y 18 horas.²⁵³ De Jalapa a Perote se hacía entre 7 y 8 horas; de Perote a Puebla 12 a 14 horas, pero para llegar a Puebla viniendo de Veracruz, ya el viajero había pernoctado en Jalapa y Perote, además de almorzar en Nopalucan que estaba a 14 leguas de la ciudad de los Ángeles.²⁵⁴ Mientras que de Puebla hacia México tardaba otras 12 horas,

²⁴⁹ Más adelante en la guía de Juan N. Del Valle de 1859 se escribió que el viaje se realizaba en cuatro jornadas. Juan N. Del Valle, *El viajero en México ó sea La capital de la República encerrada en un libro*. [Al Exmo sr. General de División D. Miguel Miramón presidente sustituto de la República Mexicana y General en Gefe del Ejército], México, Imprenta de A. Boix, á cargo de M. Zornoza, 1859, p. 358.

²⁵⁰ Juan Nepomuceno Almonte, *Op. cit.*, pp. 442-443.

²⁵¹ Marcos Arróniz guarda los mismos datos que Almonte, en su guía de 1858; en años posteriores se muestran ciertos cambios.

²⁵² Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, p. 223.

²⁵³ Se salía de Veracruz a las 4:00 p. m. para llegar a Jalapa a las 7:00 a. m. del día siguiente (en Juan Nepomuceno Almonte) o 10:00 a. m. (en Juan N. Del Valle). De regreso se partía de Jalapa-Veracruz a las 12 del día para llegar a las 6 de la mañana del siguiente día, (en Juan N. Del Valle).

²⁵⁴ Juan Nepomuceno Almonte, *Op. cit.*, p. 443.

se podía desayunar en San Martín y almorzar en Río Frío,²⁵⁵ sin duda era un viaje menos cansado.

A decir verdad, el país contiene un ecosistema tan variado para lo que comprende el camino México-Veracruz, que con el siguiente cuadro permite dar cuenta de la velocidad que la diligencia podía variar en su caminar, pues toda esta zona entre laderas, recodos, ya sea subir una cuesta o bajarla; recorrer tierras pantanosas o pedregosas, las inclemencias del tiempo y el camino en mal estado, todo ello determinaba que la diligencia transitara a cierta velocidad.

Velocidad aproximada de la diligencia según el trayecto Veracruz-México				
Tramo	Distancia entre lugares	Duración del viaje	Millas corridas x hora	Kilómetros corridos x hora
Veracruz-Jalapa (tarde-noche-mañana)	68 millas (109.435km)	15-18 horas	4.53 – 3.77	7.29-6.07
Jalapa-Perote (mañana y tarde)	30 millas (48.2803km)	7-8 horas	4.28 – 3.75	6.89-6.03
Perote-Puebla (madrugada y tarde)	69 millas (111.045km)	11.5 horas	6	9.65
Puebla-México (madrugada y tarde)	85 millas (136.794km)	11.5 horas	7.39	11.89

Tabla realizada mediante las diferentes Guías de forasteros aquí consultadas

Con ello se puede determinar que el viaje a Puebla era muy esperado y hacia México podía ser menos batalloso; porque incluso aunque correr en diligencia podía zarandear a la tripulación, el viajar a vuelta de rueda podía resultar también muy cansado. La diligencia podría notarse lenta con ese kilometraje, si se juzga de acuerdo a nuestra concepción de tiempo de traslado actual, pero no hay que olvidar el contexto que involucraba varios factores, destacando el mal estado del camino.²⁵⁶ Además de los factores que podían

²⁵⁵ Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, p. 224.

²⁵⁶ Lejos de comparar la diligencia con el viaje en autobús actual que es mucho más rápido; a través de *Google maps* se calcula que de la Ciudad de México a Puebla se hace poco más de 7 horas en bicicleta, pero a pie, 26 horas siguen siendo muy desgastante.

<https://www.google.com.mx/maps/dir/Ciudad+de+M%C3%A9xico,+CDMX/Puebla+de+Zaragoza,+Puebla/@19.3186595,-98.9464694,10z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x85ce0026db097507:0x54061076265ee841!2m>

determinar la velocidad del coche, ya mencionados, también implicaba el peso que llevara, el cambio de caballos en las postas y alguna obstaculización como el asalto.

En su estancia de 1854-1855, el francés Ernest de Vigneaux, al llegar a Puebla tuvo cuidado en informarse de cuando salía el coche a Jalapa sin embargo se enteró que partía hasta un lunes, por lo que maldijo el día en que vendió su caballo.²⁵⁷ Se toma en cuenta que aparte de la diligencia, existieron coches de camino para varios puntos de la república ubicados en la calle Raboso número 9 en Puebla, y aunque cobraba más barato (5 pesos para llegar a la Ciudad de México), salía cada cuatro días a excepción de los domingos y dilatada dos días en llegar, más tiempo que una diligencia.²⁵⁸ Cada vez eran más las opciones que tenía el viajero para trasladarse y no solo a la importante capital del país sino a lugares como Cholula y Orizaba, habían salidas desde negocios independientes como de la panadería que estaba frente a catedral, eran 4 reales a Cholula, ya sea martes, jueves o sábado, regresando el mismo día.²⁵⁹

Quando un parroquiano prefería viajar con mayor libertad, o bien, no había conseguido asiento en los carruajes, o simplemente se dirigía a un sitio no transitado por las rutas de diligencias, podía movilizarse rentando o comprando caballos. En la ciudad había 7 alquiladuras y 4 sociedades de corredores de bestias localizadas en los mesones y otros puntos estratégicos, como la de Antonio García que tenía su negocio de compraventa de caballos en el #1 de la calle de Espejo, la antigua estación de diligencias.²⁶⁰

Las postas eran el auxilio para las ya cansadas mulitas que necesitaban un cambio o tomar fuerzas y para algún pasajero que aprovechara estirarse. Pareciera que muy al inicio estas paradas pasan desapercibidas en las guías de forasteros, puesto que se señalan únicamente sus distancias, con el tiempo fueron haciéndose más visibles como paradas autorizadas, ya que aparecieron los costos de traslados, cuando antes solo aparecía el precio del pasaje a Puebla, Perote, Jalapa y Veracruz.²⁶¹ Conforme las vías fueron cada vez más transitadas

2!1d-99.133208!2d19.4326077!1m5!1m1!1s0x85cfc0bd5ebc7a3b:0x48a6461de494ad95!2m2!1d-98.2062727!2d19.0414398!3e2

²⁵⁷ Ernest de Vigneaux, en Ignacio Ibarra Mazari compilador, *Op. cit.*, p. 240.

²⁵⁸ *Ibid.*, p. 230.

²⁵⁹ Agustín Grajales y Lilián Illades, *Op. cit.*, p. 137.

²⁶⁰ *Ídem.*

²⁶¹ En la guía de la capital poblana por Juan N. Del Valle (1852) se expresa que el viaje en diligencia de la línea México-Puebla, el costo por posta era de 1 peso y 12 reales por arroba extra de equipaje.

gracias a esta comunicación, los poblados fueron ganando un espacio significativo en el viajero.

Incluso la llegada del telégrafo permitió la comunicación en puntos intermedios de México y Veracruz, lo que anteriormente se percibía como despoblado, a la sombra de las grandes ciudades. Primeramente, con una oficina en Nopalucan que abrió la comunicación con la capital el 5 de noviembre de 1851; el 5 de mayo de 1852 los mensajes fluyeron entre Orizaba y Veracruz; para el 19 de ese mes la línea México-Veracruz estuvo lista y los mensajes a Puebla que no excedían diez palabras tenían un costo de 4 reales y 5 octavos si excedía.²⁶² “Al llegar a la ciudad, todos los viajeros se precipitan sobre la oficina de telégrafos para notificar a sus parientes que están sin novedad.”²⁶³ Explicaba en su experiencia el viajero Jean Jacques Antoine Ampere.

Es conocido que el correo se movía gracias a las diligencias porque Manuel Escandón en los primeros años 1835-1840 condujo el correo público y privado, como se leyó en líneas anteriores. Pero no queda claro si el correo viajaba en la misma diligencia que transportaba pasajeros o si la correspondencia era trasladada en una diligencia especial. Se lee en Grajales e Illades que, en la Casa de Diligencias poblana funcionó por un tiempo la sucursal B de la Administración de Correos.²⁶⁴ Y el 9 de febrero de 1835 salió una circular por parte de la Secretaría de Hacienda para establecer que la diligencia conductora de la correspondencia quedara sujeta a reconocimiento de impedir cualquier tipo de fraude que se pretenda, dañando a la institución antes mencionada.²⁶⁵ Esto último implica que no todas las diligencias llevaban el correo o que era una la que especialmente transportaba la correspondencia. Manuel Payno en *Bandidos de Río Frío*, menciona al postillón que llevaba el correo británico aparte de la diligencia que con ansias las personas esperaban para “[...] saber noticias de México y recoger sus cartas y encargos.”²⁶⁶

²⁶² Marcos Arróniz, *Op. cit.*, p. 48.

²⁶³ Jean Jacques Antoine Ampere, en Ignacio Ibarra Mazari compilador, *Op. cit.*, p. 243.

²⁶⁴ Agustín Grajales y Lilián Illades, *Op. cit.*, p. 174.

²⁶⁵ Circular de la Secretaria(sic) de Hacienda. Que la diligencia conductora de la correspondencia sea reconocida por el resguardo. Febrero 9 de 1835, Número 1512. *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México: Imprenta del Comercio, a cargo de Dublán y Lozano, hijos, Tomo III, 1876, p.18.

²⁶⁶ Manuel Payno, *Op.cit.*, p. 445.

Correo que viaja de Puebla-México-Puebla					
Año	1852	1854	1858	1859	1864
Llegada de Correo de Puebla a Mx	Diario	Diario por la tarde	Excepto jueves	Diario por las tardes	Diario por las tardes
Salida de Correo de Mx a Puebla	Diario	Excepto miércoles	Excepto miércoles	Diario 10 p.m.	Diario a las 9 p. m.

Tabla realizada mediante las diferentes Guías de forasteros aquí consultadas

Hacia 1859 en otra guía de Juan N. del Valle donde le dedica su libro al entonces presidente sustituto Miguel Miramón, se aprecia un cambio, el avance que llevan los llamados caminos de hierro concentrados en el Valle de México (de la capital a Guadalupe y a Tacubaya) fue ganando presencia como vía de comunicación alterna. En su tarea la ya denominada Diligencias Generales de la República (en el sentido de que era una empresa que tenía más líneas a diferentes puntos del país), aparece con un aumento de precios en sus asientos, salidas y entradas a México en diferentes días a los que se tenía anteriormente, además de un cambio en su dirección con don M. Gargollo y don Casimiro Collado en la Ciudad de México.²⁶⁷

Entonces el costo del asiento a Puebla aumentó a 8 pesos y 40 pesos a Veracruz, con la opción de viajar en el pescante por una tercera parte menos del monto establecido. En el itinerario aparecieron los precios de más asentamientos, y se visibilizó también el viaje a Veracruz pasando por Orizaba. Prácticamente el pasaje a Puebla era el mismo dirigiéndose por Jalapa u Orizaba,²⁶⁸ la diferencia entre las dos líneas fue que, saliendo de México hacia Jalapa, la primera parada se mostró en Puebla, mientras que en el derrotero de Orizaba señalaba tres paradas antes de llegar a la capital poblana,²⁶⁹ entendiéndose un viaje más

²⁶⁷ Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1859, p. 356.

²⁶⁸ *Ibid.*, pp. 358-359.

²⁶⁹ De México-Ayotla 2 pesos, Río Frío 4 pesos, San Martín 6 pesos. *Ibid.*, p. 358.

directo que el otro. En ambos, el exceso de equipaje se pagaba en 1 peso con 4 reales a Puebla.

En ese año también se tomó en cuenta a las líneas particulares existentes para Puebla como una segunda opción de viaje, pues demostraban la necesidad del viajero que demandaba el servicio. Un coche salía cada tercer día de la calle de los Siete Príncipes (actual calle Emiliano Zapata) su encargado era don Juan Paredes; la otra línea que ofrecía su encargado Francisco González, salía del corral de San Rafael, calle de Tenexpa con rumbo a Puebla.²⁷⁰ Ambos de 5 pesos por asiento y 3 pesos en pescante. Pero igualmente que, en años anteriores, usar estos coches significaba tomarse más tiempo de camino, un día y medio de México a Puebla podía valer la pena si no se hallaba diligencia en este tiempo.

Hacia 1864 Juan N. Del Valle vuelve a sacar otra guía de forasteros, que en el periodo del Segundo Imperio Mexicano dedica al Emperador Maximiliano de Habsburgo. Esta guía mostraba únicamente el viaje en diligencia México-Veracruz pasando por Orizaba, comprendía un viaje de tres jornadas, es decir de tres días, con el detalle de que llegaba hasta Soledad donde se ubicaba una estación del ferrocarril, el cual trasladaba hacia Veracruz.²⁷¹ El viaje entre México y Puebla siguió durando 12 horas según los escritos del francés Emmanuel Domenech,²⁷² pero el pasaje bajó a 7 pesos (la cuota de exceso de equipaje subió a 1 peso 5 reales), de México para Orizaba eran 20 pesos y a Soledad (donde llegaba el ferrocarril) 40 pesos. Las salidas y entradas de la línea México-Puebla se efectuaron todos los días, respetando la hora de partida de siempre, 4 a. m. Por su parte la línea particular de coches marchaba de 2 a 3 veces por semana de la misma calle de los Príncipes número 14 y conservaba los 5 pesos de pasaje de 1859.²⁷³

²⁷⁰ *Ibid.*, p. 364.

²⁷¹ Juan N. Del Valle, *El viajero en México completa guía de forasteros para 1864 obra útil a toda clase de personas*, México, Imprenta de Andrade y Escalante calle de Tiburcio número 19, 1864, pp. 267-268.

²⁷² Emmanuel Domenech 1864: En Puebla tomé la diligencia que debía conducirme a México en 12 horas. Ignacio Ibarra Mazari compilador, *Op. cit.*, p. 275

²⁷³ Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1864, p. 272.

Corridos de las líneas que unieron México-Veracruz (Diligencias Generales de la República) ²⁷⁴								
Líneas de México-Veracruz en 1859								
Pasando por Jalapa	Salida a Ver. 4 a. m.			miércoles		viernes		Domingo
	Entrada a Mx. por la tarde	lunes		miércoles			sábado	
Pasando por Orizaba	Salida a Ver. 4 a. m.	lunes			jueves		sábado	
	Entrada a México		martes			viernes		Domingo
Línea de México-Veracruz pasando únicamente por Orizaba (sic) en 1864								
Pasando por Orizaba	Salida de México	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes		Domingo
	Entrada a México	lunes		miércoles	jueves	viernes	sábado	Domingo
Líneas de México-Veracruz con el ramal ferroviario México-Apizaco 1868								
Pasando por Jalapa	Salida			miércoles		viernes		Domingo
	Entrada		martes		jueves		sábado	
Pasando por Orizaba	Entradas y salidas	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes		Domingo

Entendiéndose el contexto vivido entre guerras luego del conocido Segundo Imperio Mexicano por unos, o intervención francesa por otros, con el fusilamiento de Maximiliano I en el Cerro de las Campanas en Querétaro; se puso en marcha el restablecimiento de la República. Una de esas proclamas que reflejan el proceso de restructuración fue en el tema de las diligencias, que con deseo del presidente se hizo un llamado al Ministerio de Guerra y Marina de no afectar a los dueños de las líneas ni a usuarios. Esto asevera que se habían usado con otros fines sin respetar el servicio para cual estaban hechas, además de exentarse de pagar tarifa alguna al abordarlas, por lo que se pidió en esta circular expensar a los comisionados que en ellas se enviaban; solo si era caso necesario hacer uso de ellas,

²⁷⁴ Tabla realizada con info. de *El viajero en México* de Del Valle, y *Gran Almanaque...* de Eugenio Maillefert.

mientras tanto debían prevenirse de ocupar los asientos de las diligencias generales, con perjuicio del mismo.²⁷⁵ Manuel Payno expresó esta realidad en *Bandidos de Río Frío*, luego que el general Baninelli con impaciencia pregunto –qué hacía usted– a uno de sus oficiales que estaba distante:

—Caminar,²⁷⁶ mi general. Inmediatamente que recibí la orden de usted, mandé buscar un asiento en la diligencia; estaba completa y fue menester dejar en tierra a última hora un pasajero que reclamó, gritó y pateó; pero no hubo remedio, ocupé su asiento y me tiene usted a sus órdenes, aún sin quitarme el polvo del camino. Mi general me perdonará.²⁷⁷

2.3 Los viajes de diligencia en conjunto del viaje por ferrocarril

Previo a 1869 la firma Diligencias Generales, evitaba pasar por Río Frío y San Martín o más bien por acuerdo comercial debido a la existencia del ramal del ferrocarril México-Apizaco²⁷⁸ que provocaba utilizar este medio para luego tomar la diligencia y dirigirse a San Pablo (Apetatitlán) en 1 peso el pasaje, después a Santa Inés (Zacatelco) 2 pesos y llegar a Puebla costaba 3 pesos.²⁷⁹ De Puebla se podían tomar dos rumbos a Veracruz uno por Orizaba y el otro por Jalapa. La diligencia para Orizaba ganó terreno pues caminaba diario a excepción de los sábados, su ruta llegaba hasta Paso del Macho (26 pesos), donde seguía el tramo del Ferrocarril Mexicano que se tenía listo y así se llegaba a Veracruz. En su lugar la diligencia que iba por Jalapa salía únicamente los miércoles, viernes y domingos y entraba los martes, jueves y sábados, solo que su tramo después de Apizaco era totalmente en diligencia hacia Veracruz (31 pesos).²⁸⁰

²⁷⁵ Agosto 2 de 1867, Ministerio de Guerra, circular, Prohíbe que se ocupen las diligencias generales con perjuicio del público, Número 6059. *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México: Imprenta del Comercio, a cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, Tomo X, 1876, p.34

²⁷⁶ Durante el siglo XIX aun cuando se iba en diligencia se utilizaba el verbo caminar.

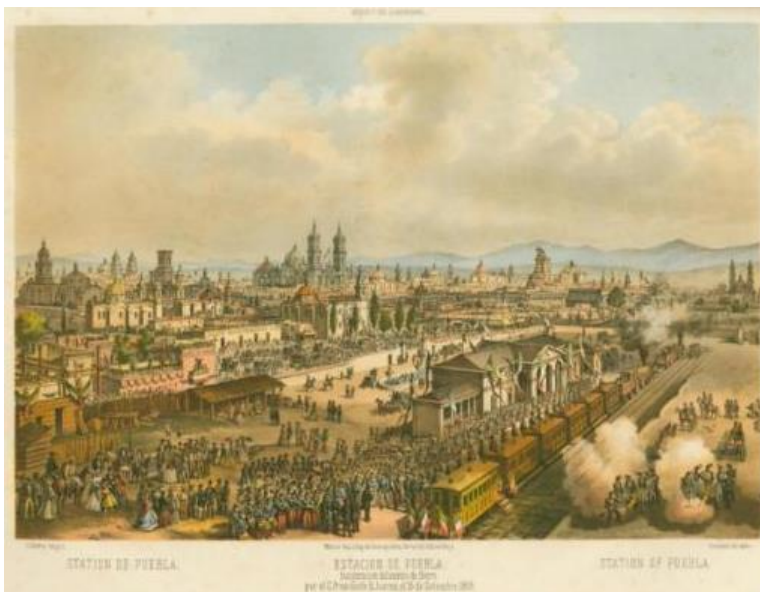
²⁷⁷ Manuel Payno, *Los Bandidos de Río Frío*, México D.F., Ediciones León Sánchez, Tomo II, 1928, p. 64.

²⁷⁸ El tren de pasajeros partía de las 7 a. m. y llegaba a Apizaco a las 12:15 p. m. En su regreso el tren salía 12:30 p. m. y llegaba a México 5:43 p. m. Aún no aparecen los costos del pasaje: “No habiendo fijado aún la nueva Compañía las tarifas de fletes y pasajeros que deben regir en virtud de la nueva concesión, no se han podido insertar en el presente Directorio.” Eugenio Maillefert, *Op. cit.*, p. 152.

²⁷⁹ *Ibid.*, pp. 148-149; “Servicios de Diligencias”, 1868-02-25, *La Iberia periódico de literatura, ciencias, artes, agricultura, comercio, industria y mejoras materiales*, p. 3.

²⁸⁰ *Ibid.*, p. 149.

Para el año de 1871 cuando se publicó la guía de forasteros de Juan E. Pérez, ya se contaba con la ruta México-Puebla del Ferrocarril Mexicano.²⁸¹ El presidente Benito Juárez viajó a Puebla para llevar a cabo la ceremonia de inauguración que celebraba la culminación del ramal Apizaco-Puebla, un 16 de septiembre de 1869. Esto daba por hecho la



“Estación de Puebla. Inauguración del camino de fierro por el c. presidente B. Juárez el 16 de septiembre de 1869.” Lit. Casimiro Castro en *México y sus alrededores...* 1869.

utilización del camino de hierro por encima de los coches de diligencia que desde hace muchos años habían corrido por el camino real México-Veracruz, para llegar a territorio angelopolitano. De tal modo los coches de alquiler particulares se fueron expandiendo en la zona urbana e inmediaciones de la Ciudad de México.

En ese momento la Ciudad de México unida a la ciudad de Puebla por la vía férrea, ofrecía un viaje con ahorro de tiempo, mayor comodidad y seguridad a sus pasajeros. Pero qué decir de los costos de esta nueva alternativa como medio de transporte, el costo del boleto se dividía en 3 opciones, como tercera clase (3 pesos 12.5 reales), segunda clase (5 pesos) y primera clase (6 pesos).²⁸² Y para esclarecer lo referente al ahorro de tiempo: a las 7:30 a. m. el tren partía de la Ciudad de México para después pasar por once estaciones y llegar a Puebla a la 1:35 p. m.; en su trayecto había un descanso de 10 minutos en la estación de Soltepec y en Apizaco se tomaba 30 minutos para poder almorzar.²⁸³ Aun con estos

²⁸¹ Juan E. Pérez, *Almanaque de las oficinas Guía de forasteros para el año de 1871*, México, Imprenta del gobierno, en palacio a cargo de José María Sandoval, 1871, 240 pp.

²⁸² *Ibid.*, p. 160.

²⁸³ *Ibid.*, p. 158-159.

espacios de tiempo el viajero podía llegar a Puebla en 6 horas, en comparación de las 12 horas de camino en diligencia.

Una vez estando en Puebla, si el deseo del viajero era trasladarse a Veracruz el viaje se completaba por diligencia al no estar terminada la parte que unía Apizaco con Veracruz, pues claramente el ramal a Puebla era un desvío de la ruta original del ferrocarril, esto de acuerdo a los intereses de quienes invirtieron en la construcción de la tan esperada obra de comunicación moderna del siglo XIX. Antonio Escandón quien tuvo la concesión del Ferrocarril Mexicano en 1857, luego de varios intentos de otros empresarios, tenía propiedades tanto en Apizaco como Orizaba y justamente la ruta era la más convenida.²⁸⁴

Entonces el pasajero podía abordar la diligencia solo los días lunes, jueves y sábado, ya sea pagando asiento o pescante, con rumbo a Jalapa se trasladaba a Tierra Colorada (18 pesos) para luego dirigirse a Veracruz por tren.²⁸⁵ Lo mismo ocurría en el camino de Orizaba cuando en su última parada Atoyac (21 pesos) se tomaba el tren, sólo que esta diligencia se podía tomar diariamente excepto en domingo.²⁸⁶

2.4 El paisaje que percibe el viajero en diligencia, del puerto veracruzano a la capital del país

Arrastrada por ocho robustos caballos, la diligencia se deslizaba sin ruido sobre una arena árida, nitrosa, graneada de eflorescencias. Poco a poco el suelo, más húmedo y más negro, dejó de resonar bajo los cascos de los caballos, campos de trigo me trajeron súbitamente la imagen de Europa. De cuando en cuando dejábamos atrás a un burrero o a un conductor de mulas, o a un indio cargado de odres. Finalmente, lanzado a toda carrera por un camino excavado, el vehículo atravesó barrancos, se inclinó en laderas y se hundió en surcos y atolladeros, con vaivenes tan formidables, que parecía que debieran destrozarlo. Después de una hora de aquella carrera de obstáculos, nos hallamos de nuevo en una llanura arenosa, donde crecían chilares cargados de racimos rojos.²⁸⁷

Así resumía una parte del trayecto antes de llegar a Puebla, el naturalista Lucien Biart que llegó de tan solo 18 años al país; y así como él, otros más añadieron datos relevantes para

²⁸⁴ Peter Rees, *Op. cit.*, p. 110.

²⁸⁵ Se señala que la última parada es Tierra Blanca, aunque la referencia exacta es Tierra Colorada, ya que Tierra Blanca pertenece al camino de Orizaba. Juan E. Pérez, *Op. cit.*, p. 168.

²⁸⁶ *Ibid.*, pp. 166 y 170.

²⁸⁷ "1846-1855 La Puebla de los Angeles Lucien Biart", *Ibid.*, p. 175.

visualizar el recorrido de la diligencia. Entonces cuál era el paisaje avistado por los viajeros en este vehículo que dista mucho del actual, y cabe preguntarse ¿es el paisaje contemplado en el pasado, acaso muy distante?

En el tramo de Veracruz hacia Perote, surgían por doquier matorrales de mirtáceas²⁸⁸ pero en una aldea llamada las Vigas, mayor en altura que Perote, el paisaje cambiaba abruptamente, la vegetación reinante había desaparecido y se notaba ya una región de áspero y nórdico carácter según Carl Christian Becher: “[...] los hombres llevan ahora ropas de mayor abrigo y sus viviendas ya no son las chozas construidas con cañas de bambú y hojas de plátano, sino semejantes a las casas noruegas, de troncos ensamblados y techadas con madera, [hay] frecuentes señales de escarcha, nieve y hielo.”²⁸⁹

El desayuno que servían en Perote se componía de chocolate, frijoles y huevos; luego de degustar aquello, se pasaba por una extensa meseta llegando al Mal País y por el calor se podía experimentar el espejismo de un lago en el camino a Tepeyahualco.²⁹⁰ Las ventas, ofrecían siempre un chocolate bastante bueno aun en los sitios más humildes donde el viajero debía llevar consigo su cama para no tener que dormir en el suelo, pero con la empresa de diligencias avanzó el hospedaje ofrecido.²⁹¹ Con el paso de las décadas el cambio de mulas se llegó a hacer cada dos o tres horas, no porque se llegara a un pueblo o lugar habitado, sino por la importancia que se le dio al correo con la compañía inglesa que lo manejó; además en dichas estaciones el viajero obtenía agua, pulque o fruta, aunque Adolfo Schmidtlein calificaba los dos primeros de pésimos, admitió que servían para refrescar.²⁹²

Luego de Tepeyahualco estaba Ojo de Agua que como su nombre lo indica se trataba de un manantial que la gente utilizaba para lavar, pero a sentir de Becher podía aprovecharse como balneario. Consecutivamente estaba Nopaluca, nombrado por Becher

²⁸⁸ “Lucien Biart 1846-1855”, en Arturo Coste Setián y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 227.

²⁸⁹ “1832 CARTA XV C. C. Becher”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, pp. 117-118.

²⁹⁰ *Ibid.*, p. 118.

²⁹¹ *Ídem.*

²⁹² “Adolfo Schmidtlein Un médico alemán en el México de Maximiliano”, en José N. Iturriaga, *Viajeros de otros países en el estado de Puebla*, México, Gobierno del Estado de Puebla Secretaría de Cultura, Colección Catalejos, núm. 13, 1996, p. 114.

como “[...] el pueblo mayor y más hermoso que hasta ahora hemos encontrado.”²⁹³ De ahí entre Nopaluca y Acajete, radicaba la montaña de El Pinal cubierta de pinabetes;²⁹⁴ el fotógrafo francés Désiré Charnay describió El Pinal como terreno brusco, erizado de montículos y cortado por barrancas, además como uno de los lugares más temidos de la república por ser conocidamente guarida de bandidos.²⁹⁵

La Malinche, cual volcán que forma un eslabón entre los volcanes de México y Orizaba,²⁹⁶ propiciaba que el vehículo fuera serpenteando en sus faldas, debido a las profundas barrancas que con cuidado libraba, pero retrasaban el viaje; era más factible que un hombre a caballo y no la diligencia pasara por ellas.²⁹⁷ A Charnay el camino a Puebla le parecía desesperante y triste por su planicie, donde lo interesante se hallaba en los magueyes, él solo manifestaba querer huir de prisa de ese lugar sombrío y arenoso.²⁹⁸

Siendo pasajero en diligencia el viajero se libraba de saborear el polvo del camino o el embiste con los múltiples arbustos cactáceos que antecedían a la ciudad de Puebla, sin embargo, esto era faena para los cocheros que iban en la intemperie.²⁹⁹ Comentaba Brantz Mayer en sus escritos: “[...] las molestias acostumbradas del camino durante las dos o tres últimas horas de viaje nos hizo padecer mucho calor; nos incomodó también un polvo fino que, caldeado por un sol abrasador, se nos metió por todas partes en el coche, cauterizándonos la piel.”³⁰⁰ Paula Kollonitz de acuerdo con esto escribió que el camino era malo, además de la molestia que causaba el polvo y el calor.³⁰¹

Si bien Maximiliano y Carlota viajaron por el camino de Orizaba, debido a que la ciudad les recibió con múltiples festejos, es de destacar el accidente que tuvieron en una de las diligencias de su caravana cuando atravesaban el tramo entre Cañada y El Palmar, ya

²⁹³ “1832 CARTA XV C. C. Becher”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 119.

²⁹⁴ “1854- 1855 Ernest de Vigneaux”, *Ibid.*, p.241.

²⁹⁵ “D[é]siré Charnay Ciudades y ruinas americanas”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 124.

²⁹⁶ “George Ward Henry México en 1837”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 84.

²⁹⁷ *Ibid.*, p. 85.

²⁹⁸ “D[é]siré Charnay Ciudades y ruinas americanas”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 124.

²⁹⁹ Carlos Guillermo Koppe viajó a los 53 años, “Carlos Guillermo Koppe Cartas a la patria. Dos cartas alemanas sobre el México de 1830 [6 y 8 de marzo]”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 132.

³⁰⁰ “Impresiones de un viajero en 1842 Brantz Mayer”, en Ramón Sánchez Flores, *Op. cit.*, p. 99.

³⁰¹ “1864 [K]ollonitz Gräfin Paula”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 269.

que el mal tiempo generaba blandura en los caminos: “[...] se volteó completamente con 6 señores, entre ellos el señor Velázquez de León, que tuvo que salirse por la ventana, y todo eso solamente a causa de que había llovido durante un medio cuarto de hora”.³⁰² Ángel Iglesias en su diario describió “[...] habiéndose volcado la diligencia en que veníamos; el Emperador luego que lo vió bajó de su coche, y á pesar de la lluvia fue á ver si había sucedido alguna desgracia. Por fortuna salimos todos ilesos.”³⁰³

Amozoque, como particularmente lo escribieron los viajeros, fue descrito como hermosísimo, grande y alegre por Becher y Ernest de Vigneaux.³⁰⁴ En esta fértil planicie se extendían los magueyales que producían el pulque, conocido por el extranjero como la bebida espirituosa.³⁰⁵ Se entiende que era en tiempo de lluvias cuando el camino de Amozoc se encontraba cubierto de un lodo espeso que obligaba a detenerse y dejar descansar a las mulitas. El viajero Emmanuel Domenech, quien fuera capellán del ejército francés y luego agente de prensa de Maximiliano; aseguraba en 1864, que el imperio había reparado dicho tramo lo mejor posible.³⁰⁶

Puebla se encontraba en la lejanía de un camino llano que faltaba por recorrer, de tierra bien labrada donde en cierta temporada se observaban las espigas de trigo y magueyes entre los árboles;³⁰⁷ el lugar poblado dejaba ver su catedral como parte del paisaje.³⁰⁸ A Becher aún le tocó la revisión en aduana que causaba tanta molestia al viajero por no llegar directamente a las oficinas de las diligencias, pero después de esto podían llegar para comer en su fonda francesa y descansar.³⁰⁹

El naturalista botánico austriaco que llegó de 22 años a México, durante 1845-1848, Carl Bartolomeus Heller, presenciaba el camino con cierto romanticismo al referir: “[...] el

³⁰² “Carlota de Bélgica escritos mexicanos”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 104.

³⁰³ *De Miramar a México. Viaje del emperador Maximiliano y de la emperatriz Carlota, desde su palacio de Miramar cerca de Trieste hasta la capital del Imperio Mexicano, con una relación de los festejos públicos con que fueron obsequiados en Veracruz, Cordoba, Orizaba, Puebla, México, y en las demás poblaciones del tránsito*, Orizaba, Imprenta de J. Bernardo Aburto, 1864, p. 144-145.

³⁰⁴ “1854- 1855 Ernest de Vigneaux”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p.241.

³⁰⁵ “1832 CARTA XV C. C. Becher”, *Ibid.*, p. 119.

³⁰⁶ “Emmanuel Domenech”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p.112.

³⁰⁷ “marzo 10 (1836) Ferdinand Petrovich Wrängler”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 123.

³⁰⁸ “1832 CARTA XV C. C. Becher”, *Ibid.*, pp. 119 y 120.

³⁰⁹ “Carl Becher Cartas sobre México 1832”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 153.

viajero siente que lo sobrecoge un escalofrío furtivo, como si estuviera en suelo consagrado, en el que cada monte, cada árbol, cada roca, cada piedrecilla te cuenta algo distinto del libro de la historia y arrebatado por estos pensamientos se cree trasladado a aquella época.”³¹⁰ Otros en cambio apuntaban sencillamente y sin tanta imaginación, que “[...] por todas partes se [veían] aldeas o haciendas rodeadas de campos de maíz, de cebada o de trigo.”³¹¹

De Puebla se llegaba a San Martín, lugar donde se empezaban a apreciar los enormes bosques de pinos. La tierra sumamente fecunda daba maíz, frijol, haba, trigo; formulaba Charnay que “[...] las graciosas ondulaciones del trigo y el ruido de la brisa en los altos maizales recuerdan los cultivos de Francia. Si estuviera más arbolada, la llanura de Puebla ofrecería el más delicioso aspecto.”³¹² El viajero no se escapaba de su localidad, sino que la llevaba consigo, su perspectiva se entendía con lo que ya había vivido en su país de origen o en otros parajes. Por ello los viajeros llegaban a comparar y pensar de qué forma México podía sacar provecho de su riqueza.

En San Martín se podía pausar la marcha y tomar una taza de chocolate hirviendo en vista de adentrarse a “[...] la región más alta y más fría de México [...]”.³¹³ Desde ahí el camino era bueno, lo mismo de esta zona como Perote, vitoreaba Heller el esfuerzo que se hizo al construir dichas obras para poder transitar, tanto que la calificó como “[...] una de las mayores obras de los tiempos modernos en México”.³¹⁴ Heller expresaba que llegar al punto más alto no se sentía tanto, ya que el camino fue hecho con habilidad y al descender, donde el paisaje se volvía cada vez más encantador, se realizaba con una gran velocidad gracias a las seis mulas de tiro.³¹⁵

³¹⁰ Carl Bartolomeus Heller realizó sus viajes por México en los años 1845-1848 y publicó en Viena 1864 su obra: *Mexik. Andeutungen über Boden, Klima, Kultur und Kulturfähigkeit des Landes*. “1845-1848 Carl Bartolomeus Heller”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 169.

³¹¹ “1866 Domenech Emmanuel” *Ibid.*, p. 275.

³¹² “D[é]siré Charnay Ciudades y ruinas americanas”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 125.

³¹³ “1866 Domenech Emmanuel”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 275.

³¹⁴ “Carl Bartolomeus Heller Viajes por México en los años 1845-1848”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 219.

³¹⁵ *Ibid.*, p. 223.

Los volcanes, componentes destacados del tramo Puebla-México, formaban una barrera para la comunicación entre estas dos ciudades, expresaba el pintor y litógrafo Tomás Egerton.³¹⁶ Era usual para el viajero comentar en su escrito la presencia y belleza que proyectaban los volcanes, como Paula Kollonitz que ubicaba la topografía del tramo México-Veracruz: “[...] al oeste, la cadena montañosa soberbia de la que el Popocatepetl y el Iztaccíhuatl elevan sus picos nevados; hacia el este, la Sierra Madre con el Pico de Orizaba y el cofre de Perote, y en medio de estas cadenas la montaña de Malinche.”³¹⁷ Domenech por su parte, percibía por la altura de los volcanes como si estuvieran muy cerca de Puebla.³¹⁸

Cada uno de los volcanes era visto con el juego de luz y sombras que ofrecía la hora en que se transitaba por el lugar, Henry George Ward admirado anotaba: “Vimos Orizaba con su Pico *couleur de rose* reflejando los últimos rayos del sol poniente, el Cofre de Perote, medio sumergido en la oscuridad; la Malinche [...] ya casi en sombras; y los dos grandes volcanes que separaban la Puebla de México [...] con un rayo de luz ocasional jugando sobre sus cumbres nevadas.”³¹⁹ Hay que tomar en cuenta que la diligencia madrugaba en su salida haciendo que el viajero contemplara un paisaje con los primeros rayos del sol como lo demuestra George F. Ruxton viajando en 1846:

[...] tuvimos frente a nosotros una deslumbrante belleza, el sol aparecía entre las montañas cubriendo el cielo de una luz plateada contra la cual se veían los perfiles de los picos, mientras sus bases aún estaban entre sombras. El pico nevado de Orizaba, el altivo Popocatepetl (montaña humeante) y el Iztaccíhuatl (mujer blanca) se mostraban brillantes con la luz de la mañana.³²⁰

Allí donde se podía almorzar tortillas de maguey y pulque fresco, era Río Frío.³²¹ Mathieu De Fossey comentó que este lugar se ubicaba en medio de los bosques a corta distancia del

³¹⁶ Tomás Egerton estuvo en México de 1830-1836.

³¹⁷ “1864 [K]ollonitz Gräfin Paula”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 269.

³¹⁸ “1866 Domenech Emmanuel”, *Ibid.*, p. 275.

³¹⁹ “George Ward Henry México en 1837”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 84.

³²⁰ “1846 George F. Ruxton”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, pp. 173-174.

³²¹ “[1856] Barón Johann Wilhelm von Müller”, *Ibid.*, p. 259; “Desde hace algún tiempo, se ha revivido un uso común de la planta de maguey entre los aztecas, que había caído en el olvido, a saber, la preparación de harina por medio de un festín con los corazones, de modo que en los años donde el maíz no crecía- una calamidad nacional- se comen tortillas de maguey”, Baron J. W. von Müller, *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada*

punto más elevado del camino Veracruz-México, lugar donde los rayos del sol no tenían presencia y en cambio penetraba hasta los huesos el frío de una densa neblina.³²² Heller por su parte explicaba que en Río Frío el clima parecía europeo, el aire era ya tan delgado que provocaba que el viajero sintiera que se le cortaba la respiración, pero era justo el lugar para que un alemán construyera un refugio con bebidas reconfortantes para el caminante.³²³ De Fossey entonces describió el camino con “[...] inmensos bosques de pinabetes resinosos, que esparcen un olor fuerte pero agradable [...]”,³²⁴ inclusive el pedagogo usó su pensamiento romántico para describir el paisaje que lo rodeaba:

Con un día sombrío todo es romántico por estas soledades, cuando está agitada la atmósfera; el aire retozando entre las hierbas secas, que crecen en medio de Los troncos de los árboles, da un chillido melancólico, al paso que el viento, corriendo por las agujas de su ramaje, silva modulando tonos como flautas de órgano. Las copas de los bosques, levantándose a manera de anfiteatro, forman recortados festoneados en el transparente cielo; y, cuando algunas quebradas ensanchan el horizonte se divisa por encima de su faja negruzca la deslumbrante nieve del iztaccíhuatl, cuya helada costra centellea como el resplandor del sol en el agua agitada.³²⁵

Está claro que la influencia del romanticismo tenía su lugar en muchos de estos viajeros extranjeros, y al parecer Río Frío era presenciar todo un rico espectáculo; era la añoranza del terruño que guardaba un aspecto similar y les conmovía describir un paisaje que les era familiar.³²⁶ Johan Karl Khevenhüller Metsch aristócrata parte del séquito de Maximiliano, se refiere a este lugar simplemente como Tierra Fría,³²⁷ pero expresado por el agente de prensa del emperador, Domenech, cambiaba a un discurso más elaborado y elegante, un pasaje excesivamente pintoresco:

und Mexico, in drei Bänden, mit Stahlstichen, Lithographien und in den Text gedruckten Holzschnitten, Leipzig, F. A. Brockhaus, 1864, p. 316.

³²² “Mathieu De Fossey viaje a México”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 82.

³²³ “Carl Bartolomeus Heller Viajes por México en los años 1845-1848”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 219.

³²⁴ “Mathieu De Fossey viaje a México”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 82.

³²⁵ *Ídem*.

³²⁶ Y precisamente más que añorar el clima templado, se tenía un amor por la naturaleza en lugar del sitio urbano, como fue el caso de Lucien Biart quien extrañaba las chozas, el silencio de los bosques, el hogar de los salvajes decía. “Me sentía triste, aburrido, inquieto y temeroso en un mundo cuyos placeres no eran ya los míos. Como el indio del desierto trasplantado a la ciudad, sentía yo la nostalgia de la soledad y el silencio.” “1846-1855 La Puebla de los Angeles Lucien Biart”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 198.

³²⁷ Johan Karl Khevenhüller Metsch, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 110.

Los árboles alcanzan gigantescas alturas en esas forestas; las montañas atormentadas por convulsiones volcánicas que se dividen en una multitud de lomas amontonadas unas sobre otras y cortadas por barrancos, en el fondo de los cuales mugen torrentes rápidos y helados. Unos accidentes de terreno nos dejan ver de cuando en cuando la cima del Popocatepetl y de la Mujer Blanca el -el Ixtaxihuatl (sic)- siempre cubierta de nieve.³²⁸

Claro que apartando la idea del mal camino, que señalaba Domenech era aún horrible pero en vías de mejoramiento; este señaló algo parecido a lo que expresó la emperatriz Carlota a su llegada a México, cuando hacía ver que los mexicanos se excusaban con ella por el mal camino mientras ella les contestaba que no era nada y pensaba: se “[...] necesitaba tener nuestra edad y buen humor para no estar agotados ni tener alguna costilla rota.”³²⁹ En palabras de Domenech mencionó que “[...] un verdadero turista es insensible a las sacudidas del carro, en presencia del imponente espectáculo que se desarrolla a sus ojos.”³³⁰ Uno satisfecho con lo que admiraba sin importar el camino y la emperatriz controlando su temperamento.

Por último, después de los puntos más importantes a la vista del viajero en este camino hay que señalar el contraste que se tiene con la llegada del ferrocarril. Antonio García Cubas hacía notar que, cuando era apenas un joven decía que en tiempos de Santa Anna, las diligencias eran dignas de ver más no de experimentar y ya en su adultez solo quedaban algunas muestras de estos coches prestando su servicio en comarcas distantes del ferrocarril.³³¹

No hay que perder de vista que el viajero no vivió ya la misma experiencia en su traslado en tren, a menos que en vez de tomarlo se quisiera trasladar en coche soportando el doble de tiempo e incomodidades, aunque se privaba del paisaje avistado desde hace años. El viajero acostumbrado al ferrocarril en Europa sabía que en México se vivía otra experiencia, la de viajar en diligencia; pero cuando en un momento dejó de ser la diligencia el principal transporte de Puebla-México, el tipo de viajero que buscaba conocer el país con ojo de artista, le inquietaba ya no tener de cerca el mismo paisaje y se tuvo que amoldar a

³²⁸ “1866 Domenech Emmanuel”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 275.

³²⁹ “Carlota de Bélgica escritos mexicanos”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 104.

³³⁰ “1866 Domenech Emmanuel”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 275.

³³¹ Antonio García Cubas, *Op. cit.*, p. 198.

otro tipo de imagen que pasaba más rápido. Este cambio lo hacía ver Charnay que en viajes alternos le tocó vivir las dos experiencias de transporte en México:

Sí, la vía férrea nos priva de todo lo pintoresco del camino: antes íbamos a un paso menos rápido, es cierto, pero pasábamos estudiando la llanura, admirando la montaña que hoy contornea el ferrocarril. Pasábamos por Amozoc, ese nido legendario de bandidos, y dejábamos de lado Tlaxcala, la fiel aliada de Cortéz (sic), la enemiga hereditaria de México, visitábamos la ciudad de Puebla de los Ángeles, la ciudad de los Ángeles, que se extiende al pie mismo de la gran malinche, mientras que tiene delante de ella, al poniente, espléndido adorno, las cimas nevadas del Iztaccíhuatl y el Popocatepetl.³³²

2.5 Del viajero que se moviliza hacia la ciudad de los Ángeles

Es de notar que el viajero va hacia la ciudad, se mueve en ella, percibe todo de ella y continúa, construyendo un bagaje cultural de los espacios en que se mueve, incluyendo el pensamiento heredado de su terruño. A diferencia de los habitantes quienes permanecen estáticos, rodeados de su gente, en su mundo, y con una percepción del extranjero; posteriormente deciden salir, volverse viajeros o no lo hacen.

El viajero realiza enlaces ante estos territorios que figuran permanentes, por medio de comunicaciones que se establecen en zonas aledañas de acuerdo a la traza y población. Las ciudades están ahí para ser visitadas, con ayuda de las comunicaciones que como una red organizada se dirige a la ciudad desde puertos, caminos carreteros, calles principales; a través de barco, tren y diligencia. El viajero rompe con su permanencia, mientras la ciudad que no se mueve, provoca que vayan hacia ella. Todo es una manera de manejar y organizar la multiplicidad de fijar su jerarquía.³³³ La manera en que la ciudad atrae al viajero es por los servicios y caminos ofrecidos.

Tan es así que la existencia de las comunicaciones hizo posible el reconocimiento de muchas poblaciones; construir una vía aledaña logró que la comunidad tuviera cierto desarrollo. Además de estrechar el vínculo del país con el exterior, la mundialización sostuvo la relación que podía tener la capital con las ciudades importantes y las poblaciones

³³² “1857-1885 Désiré Charnay”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 251.

³³³ Michel Foucault, *Seguridad, territorio, población curso en el Collège de France (1977-1978)*, México, Fondo de Cultura Económica, 2006, P. 28.

que fueron creciendo. La ciudad de Puebla contaba con una gran importancia demográfica, para 1852 tenía 71,631 habitantes, ocho veces más que la ciudad de Veracruz que albergaba 8,228 pobladores,³³⁴ esto demostraba al viajero que podía llegar a una ciudad que le podía garantizar diferentes comodidades antes de llegar a la capital del país, incluyendo su satisfactorio clima templado.

La ciudad de Puebla tenía sus viajes tanto para la Ciudad de México como para Veracruz, y la línea que trasladaba de la Ciudad de México-Veracruz forzosamente pasaba por Puebla, lo mismo que una diligencia venida de Veracruz para llegar a la Ciudad de México. Esa diligencia que se dirigía de Veracruz-México lo hacía todos los días con excepción de los días domingo, mientras que en el viaje de México-Veracruz las diligencias salían diariamente salvo los sábados, según las guías de Juan Nepomuceno Almonte (1852) y Marcos Arróniz (1858). Para el caso de Puebla la diligencia salía a las 4 a. m. de lunes a sábado hacia Veracruz y a su regreso el coche entraba a la ciudad de los Ángeles entre 4 y 5 p. m. diariamente excepto en lunes; con dirección a México salía a las 4 a. m. y de México a Puebla entraba entre 4 y 5 p. m. Lo que hacía que en Puebla se concentrara el tránsito de estos viajes.

En párrafos anteriores se dijo que la ciudad de los Ángeles no se ubicaba a mitad del camino real México-Veracruz. En la guía de forasteros de Almonte, él ubica a Puebla a 28 leguas de la capital y en ese camino indica que hay que pasar por Río Frío y San Martín; mientras que de Puebla-Veracruz en una distancia de 65 leguas los separaban 11 paradas más. A pesar de estar distante de dicho puerto, Puebla era una visita obligada que cumplía con las cualidades de la atención y servicios convenientes para el viajante, como ciudad principal.

Ya que el tema de los caminos no sólo interesaba a México sino al mundo, se llegó a decir desde Nueva York que la descomposición de caminos se debía por su mala construcción, sin embargo, mucho tenía que ver el agua (en su estado líquido o congelación) y el tránsito. El daño de los animales era minúsculo en comparación del provocado por los carruajes: “[...] estos influyen en la descompostura, en proporción de su carga, número y

³³⁴ Juan Nepomuceno Almonte, *Op. cit.*, p. 525.

anchura de sus ruedas y rapidez de su movimiento.”³³⁵ También se mencionó: “Toda rueda se arrastra y este efecto se aumentará en razón compuesta de su velocidad y de su peso; pero una rueda ancha se arrastra menos y es la más propia para cargar grandes pesos.”³³⁶ Por ello se pensó que la diligencia con una medida mayor en sus ruedas provocaba menos desastres que la carreta convencional.³³⁷ Y es que los vehículos seguían siendo un elemento causal del deterioro en las calles de Puebla, por lo que el Ayuntamiento les asignó diferentes tarifas según su composición, para el empedrado de las vías al poco tiempo.³³⁸

2.6 La Casa de Diligencias poblana

En 1697 se menciona que en Puebla en la calle de los Carros o sea la actual Avenida 12 Oriente 1, en dos solares vivieron los hermanos Juan Rodríguez Gordillo y Antonio Rodríguez, “[...] era donde venían a parar los carros de la Nueva Veracruz, con sus empleos entendiéndolo también en sus aderezos.”³³⁹ El nombre del lugar data de 1688 como corral de los carros y simultáneamente con el tiempo fueron estableciéndose otros corrales. De acuerdo al mal estado en que las carretas dejaban las calles, se llegó a establecer que los coches que solo iban de paso, tuvieran una vía determinada (10 Poniente-Oriente) con dirección México-Veracruz, dejando fuera el uso de las calles principales.³⁴⁰

El sistema de alojamiento se ideó en agosto de 1805 con el virrey José de Iturrigaray quien dispuso las Casas de Diligencias (que se dice ya corrían en el camino), como apoyo a

³³⁵ José Antonio Saco, *Estracto de la memoria sobre caminos. publicada en Nueva York el año procsimo pasado de 1830*, México, Imprenta de Las Escalerillas, a cargo de Agustín Guiol, 1831, p. 5.

³³⁶ *Ibid.*, p. 14.

³³⁷ Hugo Leicht, *Las Calles de Puebla Estudio Histórico*. Puebla, Junta de mejoramiento moral, cívico y material del municipio de Puebla, 4ª edición, 1986, p. 120.

³³⁸ Reglamento que contienen los artículos referentes a las tarifas que deben pagar los coches y carros para la pensión de empedrados. Archivo Histórico Municipal de Puebla, Memoria Urbana, Ficha Número: 3464, Tomo: 182, Legajo: 1936, Letra: S/L, Fojas: 132 U.-S/F, Fecha: 21-feb-1840.

³³⁹ Empleos - s. m. La compra de bienes o hacienda que se hace, y en que se emplea y gasta el dinero o parte de caudal. Latín. Rei alicujus coemptio, vel comparatio. TEJAD. León Prodig. part. 1. Apol. 32. Y con el caudal de doce sillas, dos bufetes y quatro candeleros, hace tales empléos, que los demás empobrecen, y él solo queda rico. BURG. Son. 153. Haced de la virtud secreto empleo. *Nuevo Diccionario Histórico del español. Diccionario de Autoridades (1726-1739)*, Tomo III (1732), <https://webfrl.rae.es/DA.html>; Aderezos - s. m. La acción y trabajo de componer, o poner de mejor uso alguna cosa: y muchas veces se toma por el gasto o precio del trabajo del aderezo. Lat. Sartura. Politura. *Nuevo Diccionario Histórico del español. Diccionario de Autoridades (1726-1739)*, Tomo I (1726) <https://webfrl.rae.es/DA.html>; Hugo Leicht, *Op. cit.*, p. 73.

³⁴⁰ Agustín Grajales y Lilián Illades, *Op. cit.*, p.121.

los viajeros para que pudieran reposar y sentirse seguros de hacer una pausa en su largo viaje; aparte de contar con los paradores donde se hacía el cambio de mulas con rapidez.³⁴¹ Sin embargo, la mencionada ordenanza se llevó a cabo hasta 1828 cuando se estableció la primera posta de diligencias en Puebla; el 29 de enero dieron cabida a los coches de alquiler o providencia en la plaza mayor de la ciudad.³⁴² Entonces, el primer “[...] hostel de diligencias debió ubicarse en la calle de Mesones esquina con la de Anzures (8 Oriente y 4 Norte) y es posible que el negocio perteneciera a una sociedad de extranjeros.”³⁴³

Debido a que los anteriores dueños extranjeros de la línea de diligencias ya no siguieron con la empresa y pasó a ser propiedad de Manuel Escandón y compañía, se puede entender el cambio de dirección como algo circunstancial. Pues se destaca que la línea de diligencias estuvo ubicada en 1836 en la casa, número 1 de la Calle de Espejo (calle 4 Norte 400)³⁴⁴. Consecutivamente el establecimiento cambió de edificio a una cuadra de distancia, cuando en 1839 en la casona de la calle Echeverría número 16, hoy Avenida 2 Oriente 400, “[...] se llevó a efecto una transacción con la empresa de diligencias que operaba en Puebla; [...] la casona dejó de ser morada de familias de abolengo para convertirse en abrigo comunitario de viajeros.”³⁴⁵

En 1852 ya con el fallecimiento del empresario don Anselmo Zurutuza, la Casa de Diligencias en la Ciudad de México estuvo a cargo de su director Don Isidoro Adoue,³⁴⁶ así como personas comandadas para su organización. No solo residían en México y Puebla una Casa de Diligencias como tal, también Veracruz y Nopalucan contaban con una, de la misma empresa Diligencias Generales en 1852.³⁴⁷

En Puebla, la Casa de diligencias (calle Echeverría número 16) era administrada por Don Joaquín María Uriarte y como segundo administrador estaba Don Francisco Schafino.³⁴⁸ Aquella casa de Puebla estaba organizada con 15 cuartos, el primero resguardaba el

³⁴¹ *Ibid.* p. 120.

³⁴² *Ibid.* p. 171.

³⁴³ *Ibid.* p. 120.

³⁴⁴ Hugo Leicht, *Op. cit.*, pp. 120 y 123.

³⁴⁵ Agustín Grajales y Lilián Illades, *Op. cit.*, p. 119.

³⁴⁶ Juan Nepomuceno Almonte, *Op. cit.*, p. 442.

³⁴⁷ *Ibid.*, p. 223.

³⁴⁸ Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, p. 130.

telégrafo electromagnético, 50 camas provistas y una cantina; en su servicio contaba con un cocinero (Mr. Masson), un mesero principal (José María Rojas) quien también se encargaba del orden de la casa; además de 2 meseros, 1 aguador, 2 lavanderas, 1 costurera, 2 recamareras y 2 galopinas.³⁴⁹ La Casa había recibido duras críticas de Manuel Payno nueve años atrás:

[El encargado] un joven español de finísimos modales y buen trato, excepto algunas ocasiones en que se levanta mohíno a las cuatro de la mañana a despachar los coches. A las diez se almuerza y a la oración se come. Los platos no son ni muy abundantes ni del mejor sazón, a pesar del cocinero francés, [...] en Nopaluca por ejemplo, la comida de Puebla podría creerse un banquete regio [...]. Esta crítica no va de ninguna suerte contra el actual encargado, ni contra nadie, si se quiere: es simplemente una meditación filosófica que da por resultado el convencerse que en nuestro país nada se hace completo.³⁵⁰

Para el servicio de las diligencias en dicha casa poblana, estaba el portero (Aniceto Hernández), un mozo para despachar (Manuel Álvarez), 4 mozos de las caballerías (Epigmenio Rodríguez [conductor de refacción], Mariano Hernández, Clemente Sandoval y Luis López), así como los 4 conductores de los carruajes para México por un lado (Nabor Morales [Inspector de postas], Francisco Mendoza, Hipólito Arteaga y Benito Bernal) y 2 para Perote (Úrsulo Sierra y Felipe Fernández), acompañados de su respectivo mozo de pescante (Ignacio López e Isidoro Fernández)³⁵¹ también llamados sota cochero.

2.7 De cómo era Puebla para los viajeros

De veinte viajeros que tuvieron una opinión de la ciudad de los Ángeles dentro del periodo estudiado, hay dos cosas con las que el viajero extranjero recurrentemente está de acuerdo, la primera evoca a su traza, de ángulos rectos, calles amplias, bien empedradas y de cómodas banquetas que la hacía lucir hermosa;³⁵² la segunda indica que los habitantes nada

³⁴⁹ *Ibid.*, p. 229.

³⁵⁰ Manuel Payno, en Ignacio Ibarra Mazari compilador, *Op. cit.*, p.150.

³⁵¹ Juan N. Del Valle, *Op. cit.*, 1852, p. 221.

³⁵² Los viajeros que sostienen esto son: Eduard Mühlenpfordt (1827-1835), Carlos Guillermo Koppe (1830-1832), Carl Nebel (1829-1834), Carl Christian Becher (1832), Brantz Mayer (1841-42), George Ruxton (1846), John Phillips (1848) Ernest de Vigneaux (1854-1855), el barón Johann Wilhelm Von Müller (1856), Désiré Charnay (1857) y Emmanuel Domenech (1864).

tienen de angelicales puesto que aborrecen al extranjero,³⁵³ y esto es previo a la intervención francesa que hoy en día esta ciudad guarda el memorial de la batalla del 5 de mayo. De ahí en fuera se toca el tema de la industria textil, su religiosidad, modas, recreaciones o el clima favorable que albergaba.

En ese primer punto, reservando a los viajeros que se dejaron llevar por la belleza poblana, fue el barón Ferdinand Petrovich Wrängler geógrafo y navegante ruso, quien en su viaje de 1835-1836 criticó a la capital poblana de vieja y sin edificios atractivos: “En general la vista de la ciudad es fea.”³⁵⁴ Por lo visto el mexicano Manuel Payno secundó esta crítica y en 1843 sin condescendencia divulgó que la ciudad tenía el mismo aspecto que la Ciudad de México en cuanto a miseria, indolencia, casas sucias y abandonadas, exceptuando que Puebla tenía mejor nivelación en su terreno, el cual no provocaba estancación de aguas fétidas.³⁵⁵ En contraparte, la opinión del también viajero nacional Melchor Ocampo, en 1839, Puebla resultó ser para él la más hermosa y considerable población después de México.³⁵⁶

En cambio, son más los viajeros que hablan de su gusto por la ciudad. Los detalles a resaltar fueron los numerosos edificios magníficos apreciados por John Phillips, que solo podían ser excedidos por la capital del país.³⁵⁷ Para Carl Nebel, George Ruxton,³⁵⁸ y Ernest Vigneaux fueron las casas de calicanto de una estructura sólida lo que llamó su atención; este último nota la altura y adornos de azulejos en ellas.³⁵⁹ Aun así, hacia principios de los años treinta, Carl Nebel nota el descuido de muchas casas vacías con ventanas rotas.³⁶⁰

³⁵³ Los viajeros que sostienen esto son: Eduard Mühlenpfordt (1827-1835), Carlos Guillermo Koppe (1830-1832), Carl Nebel (1829-1834), Mathieu De Fossey (1831-1841, 1843-57), Carl Christian Becher (1832), Lucien Biart (1846-1855), Carl Bartolomeus Heller (1845-1848), Gustavus Ferdinand von Tempsky (entre 1853 y 1855), Ernest de Vigneaux (1854-1855), Emmanuel Domenech (1864).

³⁵⁴ “marzo 10 (1836) Ferdinand Petrovich Wrängler”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 123.

³⁵⁵ “1843 Manuel Payno”, *Ibid.*, p. 145.

³⁵⁶ “Melchor Ocampo Puebla miércoles 13 de marzo de 1839” *Ibid.*, p. 137.

³⁵⁷ “John Phillips México ilustrado”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 88.

³⁵⁸ “1829-1834 Carlos Nebel”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 111; “George F. Ruxton”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 87.

³⁵⁹ “1854- 1855 Ernest de Vigneaux”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 239.

³⁶⁰ “1829-1834 Carlos Nebel”, *Ibid.*, p. 111.

Son Brantz Mayer,³⁶¹ John Phillips,³⁶² Vigneaux,³⁶³ Charnay y el barón Johann Wilhelm von Müller quienes mencionan la limpieza en sus calles. El barón en 1856 describió la ciudad con calles adornadas, muy cuidadas y limpias con sus respectivas aceras, estas vías se cortaban en un ángulo recto del noreste al suroeste. “Las casas, en su mayoría, de dos o tres pisos, con preciosos balcones, son, por lo general, multicolores o con fachadas cubiertas con mosaicos vidriados al estilo morisco.”³⁶⁴ Un año después Charnay en su viaje de Veracruz-México, expresó que Puebla era la segunda ciudad de la república, la más limpia y mejor construida.³⁶⁵ Pero pasados siete años Johan Karl Khevenhüller Metsch que transitó en 1864, a pesar de ver limpieza en la ciudad contempló una Puebla totalmente diferente aun con señales del sitio, y percibió que lo único habitado era el Hotel de Diligencias.³⁶⁶ Ese mismo año Emmanuel Domenech afirmó que el empedrado de la ciudad poblana era mejor que el de México, pero dejaba mucho que desear.³⁶⁷

Sobre el segundo punto los viajeros fueron advirtiendo como Mühlenpfordt, que esta población huraña y religiosa, aborrecía al extranjero.³⁶⁸ Carl Nebel admitió que no eran amables como los jalapeños.³⁶⁹ Becher consideró que los poblanos solo aceptaban a españoles y cavilaba que el par de residentes extranjeros en la ciudad, quizá no se sentían muy cómodos de estar allí.³⁷⁰ Pero Eduard Harkort quien estuvo en México a inicios de los años 30, indicó que en su arribo a la ciudad, la gente se reunió en masa y se puso en

³⁶¹ “1841-1842 Mayer Brantz” *Ibid.*, p. 141.

³⁶² “John Phillips México ilustrado”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 88.

³⁶³ “1854-1855 Ernest de Vigneaux”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 239.

³⁶⁴ “[1856] Barón Johann Wilhelm von Müller”, *Ibid.*, p. 261.

³⁶⁵ “D[é]siré Charnay Ciudades y ruinas americanas”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p.124.

³⁶⁶ Khevenhüller señala las ruinas que dejó el sitio de Puebla por los franceses: “Allí los franceses recibieron los primeros golpes. Un sinnúmero de Iglesias y conventos que ahora sirven de cuarteles y cárceles en el camino habíamos notado y el gran número de haciendas (casas solariegas) y ranchos (cortijos) destruidos, es más, poblaciones enteras reducidas a ruinas: los logros de las últimas guerras y terremotos. En los anteriores cambios de presidentes y pronunciamientos, este impulso de destrucción no había ocurrido nunca. Esto se lo debemos, dicen los nacionales, a los franceses.” “Johan Karl Khevenhüller Metsch Tres años en México. Memorias”, *Ibid.*, p. 110-111.

³⁶⁷ “1866 Domenech Emmanuel”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 273.

³⁶⁸ “Eduardo Mühlenpfordt”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 111.

³⁶⁹ “1829-1834 Carlos Nebel”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 111.

³⁷⁰ “Carl Becher Cartas sobre México 1832”, en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 155.

movimiento para verlos como si fuera el Estado Mayor de Santa Anna.³⁷¹ Ya en 1844 Mathieu De Fossey escribió que tiempo atrás los poblanos eran los menos hospitalarios de la república, si notaban que el viajero vestía diferente lo perseguían a pedradas;³⁷² lo mismo comunicaba Lucien Biart que llegó en 1846, decía que hace veinte años se insultaba a los extranjeros en las calles a juzgar por sus ropas.³⁷³ George Ruxton ese mismo año agregó que la población poblana era la más desmoralizada de la república.³⁷⁴

En años consecutivos, tanto Heller³⁷⁵ como Gustavus Ferdinand von Tempsky testificaron que la ciudad tenía pocos extranjeros residentes, pero Gustavus Ferdinand lo atribuyó a la corrupción por cada cambio político que amenazaba sus propiedades o su vida misma.³⁷⁶ Los contemporáneos Ernest de Vigneaux,³⁷⁷ Lucien Biart³⁷⁸ y Mathieu De Fossey³⁷⁹, afirmaron que el viajero ya no debía de temer, pues esa represalia había quedado en el pasado gracias a la policía; sólo Biart contemplaba que aunque esas malas pasiones habían frenado, la ciudad seguía inhospitalaria. Una respuesta a este asunto del disgusto poblano, la dio Carl Nebel a inicios de los treinta, quien dijo que había una mala imagen del extranjero por la competencia fabril en los paños que hizo cerrar muchas fábricas en Puebla.³⁸⁰

A pesar de que había pasado tiempo, Puebla se había quedado con esa mala fama de odiar al extranjero, sin reflexionar en que era un comportamiento pasado. No obstante, en 1856 el barón Johann Wilhelm von Müller escribía con soltura que había dos opciones

³⁷¹ "1856 (?) Eduard Harkorts" en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 245. Cabe señalar que Eduard Harkort (1797-1836) se introdujo en el país como ingeniero de minas, luego formó parte del ejército de Santa Anna, para finalmente luchar del lado de Texas en su independencia. Murió en 1836 a causa de la fiebre amarilla.

³⁷² "Mathieu De Fossey viaje a México", en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 81.

³⁷³ "Lucien Biart 1846-1855", en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 234.

³⁷⁴ "George F. Ruxton", en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 87.

³⁷⁵ "Carl Bartolomeus Heller Viajes por México en los años 1845-1848", en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 214.

³⁷⁶ "Gustavus Ferdinand von Tempsky", en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 94.

³⁷⁷ "1854- 1855 Ernest de Vigneaux", en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 239.

³⁷⁸ "Lucien Biart 1846-1855", en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 234.

³⁷⁹ "Mathieu De Fossey viaje a México", en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 81.

³⁸⁰ "Carlos Nebel 1829-1834", en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 118.

para conocer la ciudad, por medio de un compatriota ciudadano que sirviera como guía, o por un poblano que llevaba al extranjero por múltiples puntos de la ciudad.³⁸¹

Si Puebla creció rápidamente fue con ayuda de su ubicación en la carretera de México-Veracruz que le permitió convertirse en el primer almacén y poco después en el primer centro manufacturero del país, sostenía Biart.³⁸² Carl Nebel como uno de los primeros viajeros en la temporalidad de este trabajo de investigación, manifestó que la posición de Puebla como lugar de tránsito la hacía demasiado favorable para mantener el rango de las primeras ciudades de la república.³⁸³ Más de treinta años después, Domenech mostraba que la ciudad poblana era muy mercantil conocida por su carácter industrial e inteligencia de sus habitantes.³⁸⁴

2.8 La existencia del asalto

La diligencia, el coche que presumía llegar con prontitud a su destino auspiciada por su alta tecnología del momento, fue detenida en su caminar no solo por las inclemencias del tiempo, o por el constante mal estado de las vías; se vio sorprendida por un obstáculo de motivo social meramente diferente, fue asaltada por salteadores de caminos.

En mayo de 1831 en la ciudad de Puebla y sus alrededores, Juan Reyes alias el Chilpotles, fue acusado de salteador en conjunto de sus cómplices;³⁸⁵ para ese año no se tuvo más registro que un solo caso de salteador de caminos, pero conforme pasó el tiempo, el robo en el camino que conduce a México se acrecentó. Ya no era una cuadrilla de bandoleros los que rondaban la zona, inclusive figuraron repetidas veces en las acusaciones los nombres de salteadores como Miguel Benítez, Miguel Carvajal, Miguel Sánchez, Antonio Oropeza entre otros más que, en cuestión de meses o año tras año, volvían a estar en la mira de las autoridades.

³⁸¹ “[1856] Barón Johann Wilhelm von Müller”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p.259.

³⁸² “1846-1855 La Puebla de los Angeles Lucien Biart”, *Ibid.*, pp.182.

³⁸³ “1829-1834 Carlos Nebel”, *Ibid.*, p. 111.

³⁸⁴ “Emmanuel Doménech”, en José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p.113.

³⁸⁵ Serie: Penal, Subserie: Justicia, Número 14444, Caja: 467, Expediente: 13610, Contra Juan Reyes, alias Chilpotles y cómplices, acusados por salteadores, 21 de febrero de 1831, Puebla. Archivo Histórico Judicial de Puebla Centro- INAH.

Para 1845 hubo un aumento en asaltos a despoblado, en el que se sumaron 17 acusaciones a salteadores. Acontecieron repentinos picos de aumento en el bandidaje, para el año de 1849 se obtuvieron 19 casos y en 1859 se registraron 22 casos, tan sólo contando las cercanías a la ciudad de Puebla, puesto que se visibilizan también asaltos en otros poblados del estado.³⁸⁶

Por mucho que variara el número de asaltos al año, hay que tomar en cuenta que dichos casos son los que se pudieron registrar en el ramo penal, lo cual hace certera la existencia del asalto en despoblado y la frecuencia de este acto. También hay que agregar que el salteador podía hurtar tanto a personas a pie como en diligencia, por lo que queda especificar el asalto a este coche.

A las personas como Juan Reyes que cometían dicho crimen, se les denominó salteadores, diferenciados de los ladrones,³⁸⁷ por robar fuera de la urbe, en los caminos, y unidos en cuadrillas. Hubo quien aparte de saltar llegó a cometer homicidio como José María López que arremetió contra María Petrona Perfecta el 14 de octubre de 1848, y a pesar de esa gran falta, un año después, al estar en libertad fue acusado nuevamente de salteador.³⁸⁸ Asimismo mujeres que se vieron implicadas en el robo de caballos o salteadoras, incluso pudiera ser participantes de la milicia en este delito.³⁸⁹

³⁸⁶ Archivo Histórico Judicial de Puebla Centro- INAH.

³⁸⁷ Ladrón ratero: todo el que sometiere un hurto simple en sus circunstancias, y cuyo interés, ya sea en uno ó varios robos, no llegue a cincuenta pesos. *Leyes, Decretos y Ordenes ó acuerdos Legislativos del Estado de Puebla de 1830 y 1831*, Tomo III, Puebla, Imprenta de M. Corona Cervantes, 1894.

³⁸⁸ Serie: Penal, Subserie: Justicia, Número: 29457, Caja: 853, Expediente: 28618, Contra José María López, acusado por salteador y del homicidio de María Petrona Perfecta, 14 de octubre de 1848, Puebla. Archivo Histórico Judicial de Puebla Centro- INAH.

³⁸⁹ Serie Penal, Subserie Justicia, Número: 28935, Estante: 9, Entrepáño: 8, Caja: 841, Expediente: 28096, Contra María Juana Serrano y cómplices, acusadas por robar caballos ensillados, 26 de abril de 1848, Puebla, AHJP; Serie Penal, Subserie Justicia, Número: 44780, Estante: 13, Entrepáño: 1, Caja: 1131, Expediente: 43944, Contra María Secundina Neri y cómplices, acusados por salteadores, 4 de julio de 1860, Puebla, AHJP; Serie Penal, Subserie Justicia, Número: 25503, Estante: 9, Entrepáño: 3, Caja: 774, Expediente: 24664, Contra José Manuel Domínguez, el capitán Manuel Sosa y José María Bermúdez y cómplices acusados por robar la diligencia, 7 de mayo de 1845, Puebla, AHJP.

2.9 Concepción del bandido salteador

"Grito de espanto resuena en sus oídos,
en plena paz el bandido le asalta."
Job 15,21³⁹⁰

Ya refería Paul J. Vanderwood que al volverse mito la figura del bandido, lo hace tener diferentes significados, que permitía dar forma a cualquier gusto; amoldando el bandido a necesidades propias y a la imaginación.³⁹¹ Después de todo, se sabe que los bandoleros no fueron un invento, por el contrario, fueron personas reales que por diversos motivos se iniciaron en una vida, o segunda vida fuera de la ley con su respectivo alias, tales como los acusados en el estado de Puebla: Chilpotles (1831), Chansorote (1836), Cuitlacoche (1836), Platero (1845), Chapín (1849), Guila (1852), Costa (1857), José de la Luz (1859), El Mosco (1859), *Techalotl* (1860),³⁹² Carnota (1860).³⁹³

El asalto que aquí se presenta como objeto de estudio, debe entenderse desde quien lo realiza, además de ver la parte afectada que era el viajero, que funge como pasajero del transporte conocido como diligencia. Y si el bandido está grabado en la memoria popular, que permanece en la literatura, en corridos, incluso en chismes, diría Vanderwood,³⁹⁴ por ende es factible descubrir el asalto en sus representaciones y explotar las fuentes de su conocimiento.

De acuerdo a Eric Hobsbawm, para la ley, cualquiera que sea parte de un grupo que ataca y roba con violencia es un bandido desde el criminal que roba en la ciudad, un insurgente o guerrillero.³⁹⁵ Siguiendo el parámetro: "Para que un acto sea considerado delito es necesario que este definido con ese carácter por una ley".³⁹⁶ Aunque hay que

³⁹⁰ Leia mais em: <https://www.bibliacatolica.com.br/la-biblia-de-jerusalen/job/15/>

³⁹¹ Paul J. Vanderwood, "Los bandidos de Manuel Payno", *HMex*, XLIV: 1, San Diego State University, 1994, p. 117.

³⁹² Techalotl - s. Animalito parecido a la ardilla pero con la cola más pequeña y más rala (Clav.); este cuadrúpedo se esconde para robar y comer lo que se quería conservar, por lo que se usaba este nombre para asignar a un ladrón (Sah.). Rémi Simeón, *Diccionario de la lengua náhuatl o mexicana*, México, Siglo veintiuno editores, Trad. Josefina Oliva de Coll, 1994.

³⁹³ Archivo Histórico Judicial de Puebla Centro- INAH.

³⁹⁴ Paul J. Vanderwood, "Los bandidos de Manuel Payno", *Op. cit.*, p. 118.

³⁹⁵ Vanderwood cita a Hobsbawm en: Paul J. Vanderwood, "Los bandidos de Manuel Payno", *Op. cit.*, p. 122.

³⁹⁶ Jorge Guillen Sánchez cita a Manuel Hernández León en: Jorge Guillen Sánchez, *Aspectos socio jurídicos de los salteadores de caminos*, Tesis para obtener el título de Lic. en Derecho, Facultad de Derecho, México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 1993, p. 15.

añadir como explica Carlos Gómez, “[...] no fue la ley quien los señaló como bandidos, sino las personas que juzgaban e interpretaban sus actos.”³⁹⁷ Entonces ¿quién es el personaje que se organiza y aborda el coche para su asalto, a quién la ley y sociedad reconocen cómo tal?

El salteador se entiende como una especificidad del bandido o también llamado bandolero. En el *Diccionario de Autoridades* del siglo XVIII se puede leer al salteador como “[...] el que saltea y roba en despoblados, o caminos [...]”,³⁹⁸ se usa la palabra saltear como “Salir à los caminos, y robar à los pasajeros lo que llevan”.³⁹⁹ El vocablo latino del que procede es *Saltus*, que significa el Bosque, por lo que da una idea más detallada al ubicar a este tipo de delincuente en un espacio. Y aunque al bandido también se le conozca “[...] por el que roba y hace daño à los pasajeros y à los lugares [...]”⁴⁰⁰ es significativo que “[...] se hace al monte, y anda fuera de poblado por causa de los bandos y enemistades”.⁴⁰¹

Para referirse al bandido, Vanderwood empleó indistintamente, salteador de caminos, forajido, rufián, bandolero y según él: “Las personas que viajaban por México a menudo se referían a sus salteadores de caminos como «caballeros» [...]”;⁴⁰² mas el mote de bandido, se utilizó en el ámbito político mexicano para desprestigiar delante de la sociedad a todo aquel que estuviera en contra del gobierno existente, además de utilizar los términos: criminal común y arribista. Entonces se encuentra al bandido inmiscuido en las causas políticas, o contemplado como enemigo político cuando el gobierno en turno lo

³⁹⁷ Víctor Manuel Carlos Gómez, *El perjuicio y la transgresión: prácticas y representaciones del bandidaje salteador en Aguascalientes, 1861-1886*, tesis de doctorado en Historia, San Luis Potosí, COLSAN El Colegio de San Luis, marzo 2018, p. 420. Carlos Gomez comenta en su estudio (con un espacio y temporalidad diferente al de este caso) que la ley no designa a tal delincuente como “salteador”, pero es la gente que lo señala así. Mientras que en expedientes de Puebla sí aparece “salteador”, para acusar a quien asalta en despoblado: *Núm. 40 Ley que prescribe el modo de proceder contra asesinos y ladrones*. Delincuentes sujetos a esta ley. Art. 1º Todos los homicidas, salteadores de caminos y ladrones sujetos a la jurisdicción temporal ordinaria, serán juzgados por tribunales de jurados, en *Colección de los Decretos y Órdenes más importantes que espidió[sic] el Congreso Constituyente del Estado de Puebla en los años de 1824 y 1825*, Imprenta del Gobierno calle del Hospicio, año de 1827, Puebla.

³⁹⁸ Diccionario histórico de la lengua española, Diccionario de Autoridades, Tomo VI (1739).
<https://apps2.rae.es/DA.html>

³⁹⁹ *Ídem*.

⁴⁰⁰ Diccionario histórico de la lengua española, Diccionario de Autoridades, Tomo I (1726).
<https://apps2.rae.es/DA.html>

⁴⁰¹ *Ídem*.

⁴⁰² Paul J. Vanderwood, “Los bandidos de Manuel Payno”, *Op. cit.*, p. 110.

denominaba “bandido” de forma despectiva; pero al salteador independiente de un bando, se le reconoce por asaltar en despoblado.

Laura Solares coloca al bandido en aquel que interviene en pronunciamientos por causas políticas incluyendo a quienes asaltaban las diligencias o robaban casas;⁴⁰³ pero el salteador de caminos menciona, es quien se mueve en camino real, despoblado, en cuadrilla y con violencia a diferencia del ratero o ladrón, abigeo o bandolero sacrílego (que tenían también sus propias características).⁴⁰⁴

Carlos Gómez articula que el bandido salteador a diferencia de otros bandidos es quien roba en el camino pero también a casa habitación y de un alcance reducido al que se mueve en la política.⁴⁰⁵ A esto apuntaba desde el campo jurídico Jorge Guillén Sánchez “[...] mucha gente piensa que se trata de la misma figura delictiva [bandolero y salteador] el salteador necesita que se cometa en despoblado o paraje solitario, en cambio los bandidos necesitan organizarse para quebrantar la ley sin importar el lugar y la hora”.⁴⁰⁶ Por tanto, en este trabajo es de interés la figura del bandido en su papel de salteador, el bandido que asaltaba los caminos, porque es quien violenta y obstaculiza la movilización del transporte, independientemente si pertenece a un bando político o no.

2.10 El camino en buen estado contrarrestaba el bandidaje

Vanderwood observaba que la geografía podía idear el método de operar el asalto a través de la red comercial. Lo mismo señaló Laura Solares,⁴⁰⁷ ya que el extenso territorio en el país,

⁴⁰³ Laura Solares Robles, “El bandidaje en el siglo XIX (1821-1855) ...” *Op. cit.*, p.19.

⁴⁰⁴ Laura Solares Robles, *Bandidos somos y en el camino andamos...* *Op. cit.*, pp. 109 y 110.

⁴⁰⁵ Víctor Manuel Carlos Gómez, *El perjuicio y la transgresión...* *Op. cit.*, p. 416.

⁴⁰⁶ Manuel Hernández León en Jorge Guillén Sánchez, *Aspectos socio jurídicos de los salteadores de caminos*, Tesis para obtener el título de Lic. En Derecho, México D.F. 1993, p. 15. Jorge Guillén Sánchez coloca al bandido como un personaje que delinque y es parte de su habitual vida, mientras que el salteador puede realizar el delito una o varias veces.

⁴⁰⁷ La autora tiene una posible respuesta al por qué no disminuyó los niveles de delincuencia sobre el bandidaje, y esto fue por una serie de problemáticas: a pesar de la promulgación de leyes, fue insuficiente por la desigualdad en clases sociales que se expresó en la explotación y bajo salario, marcando un contraste en la opulencia de otros; el aumento de vagabundos y desempleados a falta de oficios e industria; la difusión de vicios; la extensión territorial de escasos caminos sin mantenimiento, para que salteadores se ocultaran; la corrupción de jueces que aplicaban la ley con desigualdad entre castas. Laura Solares Robles, “El bandidaje en el siglo XIX (1821-1855) ...” *Op. cit.*, p. 22.

con los pocos caminos estructurados y sin mantenimiento, daba entrada a que los bandidos se movilizaran en despoblado; conocían el terreno y por lo mismo se establecían en él. Hobsbawm pensaba que, al tener mala infraestructura en los caminos, el bandidaje podía propiciarse; una solución al fenómeno del bandidaje radicaba en: “La modernización, es decir, la combinación del desarrollo económico, las comunicaciones eficaces y la administración pública elimina las condiciones en que florece cualquier tipo de bandolerismo incluido el social.”⁴⁰⁸ Por tanto, el camino y sobre todo la condición del mismo determinaba su seguridad. Sebastián Porfirio Herrera consideró que es en los caminos que “[...] se podía extender el poder de una autoridad, [...] por medio del canje de información, movimientos de tropas militares o vigilancia de las vías de comunicación por parte de los cuerpos de seguridad.”⁴⁰⁹

Por ello se invita al lector a continuar con el siguiente capítulo, que sigue mostrando la existencia de este salteador de caminos, que mucho tiene que ver con el viaje en diligencia; el asalto que hacía un alto a la circulación que conllevaba al progreso representado en un coche. Como huella histórica, este asalto quedó representado por el artista en las artes plásticas; con la imprenta en la opinión pública; y bajo la pluma en la literatura de viaje.

⁴⁰⁸ Eric Hobsbawm, *Op. cit.*, p.12.

⁴⁰⁹ Sebastián Porfirio Herrera Guevara, *Ladrones infames y su accionar delictivo... Op. cit.*, p. 76.

Capítulo III La representación del asalto a la diligencia en las artes plásticas del siglo XIX

3.1 Pintura del *Asalto a la Diligencia* por Manuel Serrano

Manuel Serrano retrata con su arte dos escenas del asalto a la diligencia. Elaboró una pintura titulada *Asalto a la Diligencia*, con una medida de 51.4cm de alto y 58.7cm de largo, la pintura en óleo sobre tela se encuentra en la exposición permanente “La joven Nación (1821-1867)” del Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec INAH Ciudad de México. Y aunque la obra no tenga una fecha exacta más allá de pertenecer al siglo XIX en su registro, Eduardo Flores Clair la ubica alrededor de 1855 en uno de sus artículos.⁴¹⁰

Un espacio entre pinos y tierra sólida es donde se sitúan nuestros personajes, quizá en la cúspide de un cerro que deja ver las copas de los árboles, un panorama nuboso que distingue el azul del cielo. Serrano pinta a la diligencia fija, no en su realidad cotidiana que va con prisa, sino detenida en la realidad del asalto.



Asalto a la Diligencia, Manuel Serrano, Óleo sobre tela, 51.4 cm x 58.7 cm, Siglo XIX, INAH. Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec.

⁴¹⁰ Flores Clair, Eduardo, Op. cit., pp. 12-21.



En el cuadro se aprecia en la canastilla del carruaje, un hombre embozado de chaqueta rosa y sombrero inspeccionando un bulto, ha dejado caer su jorongo que obstruye la leyenda Diligencias Generales del

coche; otro que apenas se le distingue su frente y sombrero, alza su mano derecha desde abajo, como apoyo para bajar la carga. En la parte trasera de la diligencia, un hombre a caballo, de sombrero, jorongo azul, cubierto del rostro y chaqueta beige, se ve desatando la covacha con otro de sus compañeros que apenas se le distingue el sombrero.

Se encuentra un hombre a caballo con pieles en su montura, lleva un pañuelo oscuro en la boca, además de un pañuelo blanco debajo del sombrero, viste un jorongo y chaqueta color crema, se asoma a la portezuela apuntando con su pistola; otro individuo más, de sombrero y pañoleta café, jorongo beige con franjas naranja, chaqueta amarilla, chaparreras celestes, carga dos pistolas en su cinturón pero opta por usar un sable, agarra de la cabellera a un hombre joven vestido de etiqueta, quien sentado en el suelo, con una mano coge también su cabello y con la otra toma el filo del sable tratando de impedir que lo maten; el rostro de aquel desdichado es el que mejor expresa la angustia de morir y está acción es una de las que se pueden apreciar en primer plano de la obra.

El otro personaje que me parece entra también en un primer plano, pues destaca el caballo pardo en el que va montado con pieles, podría ser quien comanda el atraco, es el único de los bandidos que no lleva puesto el paliacate para cubrir su rostro ni un jorongo; es de patillas crecidas, lleva puesto sombrero plano como todos, tiene una chaqueta amarilla más reducida y pantalón abierto por los lados⁴¹¹ que distingue otro pantalón blanco

⁴¹¹Llamado de diferentes maneras: **Chaparreras** s f pl Cubiertas de cuero grueso y flexible de venado, de chivo o de lona, que usan los vaqueros y los charros sobre el pantalón para protegerse de los chaparros y otros arbustos y varas del campo; se atan por la cintura con correas y se ajustan a las piernas por medio de trabas y hebillas: "Se ponían las chaparreras y las espuelas, recogían las reatas y montaban a caballo." Diccionario del español de México <https://dem.colmex.mx/Ver/chaparrera>; **Zahón** De zagón, aum. del ár. hisp. sâq, y este del ár. clás. sâq 'pierna'. m. Especie de mandil, principalmente de cuero, atado a la cintura, con perneras abiertas por detrás que se atan a la pierna, usado por cazadores, vaqueros y gente de campo para resguardar el traje. U. m. en pl. Diccionario del español de México <https://dle.rae.es/zah%C3%B3n>; **Calzonera** s. f.

en su interior. Este bandido apunta con su pistola a una mujer de distinguido vestido rosa pastel y chal verde, quien ruega suplicante por su vida desde el suelo, pero mirándolo de frente. En la esquina inferior derecha se observan los demás pasajeros que fueron relegados a un extremo, con la vista dirigida al lado opuesto del coche; son dos personas ancianas y cuatro mujeres de mediana edad. Un hombre anciano apesadumbrado se toca la cara con una mano y una ancianita acurrucada junto a un tronco caído, sólo espera que termine todo. Al extremo izquierdo dos pasajeros más, un hombre de rodillas junto a una mujer que sentada cierra los ojos y entrelaza sus dedos en actitud de rezo, él amarrado de las manos trata de protegerla con su cuerpo.

Por su parte es de apreciar que el cochero y el sotacochero lleven vestimenta parecida a los ladrones, sombrero plano y jorongo con el detalle de la franja, pero con el paliacate puesto en su cabeza, estos no bajan del pescante siguen sujetando las riendas porque tienen el encargo de ser puntuales en su llegada a la Casa de Diligencias y en cuanto acabe la escena se ven destinados a partir con prontitud. Sin embargo, un detalle notable como obra es ¿qué pasa con la existencia de los caballos que llevan este coche? no se observan y en su lugar prevalece la zona boscosa.

En total son 9 pasajeros en escena, los que habitualmente cabían en una diligencia, sin embargo, se apunta el arma a alguien más dentro del coche. La cantidad de bandidos son 7, mismos que se reparten en todo el cuadro del atraco. Ésta es la pintura que recrea Manuel Serrano con el pincel después de mantenerla en su mente, para transmitirla a la vista de cada uno de nosotros, una imagen que se ha preservado tras largos años.

En la imagen se escenifica el accionar de los bandidos contra la diligencia, el temor de los viajeros al ser sorprendidos y ultrajados, además de presentarnos la respuesta de los cocheros al ser detenidos. La pintura se conserva con algunas craqueladuras, una pérdida de capa pictórica, perforaciones en el lienzo y las marcas del mismo bastidor según nos

Pantalón de cuero, gamuza u otro material resistente, abierto por ambos costados y provisto de botones y ojales a todo lo largo, que usan los charros en las tareas del campo: “Camisa de manta, chaqueta de cuero, calzoneras, cuya parte media dejaba al descubierto el albo calzón.” Diccionario del español de México <https://dem.colmex.mx/Ver/calzonera>

informa la página web de la Mediateca INAH, donde también aparece la siguiente descripción del cuadro:

Se encuentra una carreta con dos conductores portando jorongos y sombreros, sobre la carreta dos tipos cubiertos del rostro con pañuelos. Dos personas a caballo apuntando con sus armas de fuego a los tripulantes de la diligencia, una dama con vestido color rosa y capa verde implora a un jinete que le apunta con su pistola, un caballero de traje es tomado del cabello y sometido en el piso por la espada de un asaltante y una mujer junto a un hombre de rodillas parecen rezar resignados ante el asalto.⁴¹²

Estos son los datos que se tiene de la obra única que resguarda el Castillo de Chapultepec, misma que ha servido para introducir al espectador en el proceder de los bandoleros en una época pasada, pero incluso la pintura tiene más por decir. Ofrece el paisaje o lugar donde podía efectuarse el atraco, la cantidad de pasajeros, el rango de edades e incluso percibir la situación económica según los ropajes, además de la cantidad de bandoleros, el papel de cada uno en el asalto, y de igual manera su vestir. Aunado a esto más el referente de otros artistas como testigos del contexto, dan oportunidad a que la pintura de Serrano se exprese de mejor manera y no quede solo como una bella pintura del siglo XIX.

Hay que añadir que esta composición colorida donde reinan los colores pastel, se puede pasar por alto el tema trágico del que trata, sin necesitar del rojo carmesí de la sangre para demostrar que existe violencia y desesperación. El artista utiliza mucho el azul, rosa, beige y verde que combina la naturaleza y el chal de la mujer; colores muy bien abordados que permiten visualizar todos los cuadrantes a la vez y que hacen resaltar el color negro en el punto medio, como un triángulo imaginario que enfoca el saco del hombre, el pañuelo del bandido y el corcel pardo.

Es curioso que en México no haya obras tan exactas como la de Serrano, que representen a bandidos asaltando el coche de diligencias en un paraje boscoso, resaltando la emoción de los pasajeros, la no intervención de los cocheros y hurto de equipaje; como si fuera una fotografía en el momento que fueron asaltados. Hay obras que mantienen la captura del bandido preparado para asaltar, o simplemente individuos con el traje

⁴¹² https://lugares.inah.gob.mx/es/museos-inah/exposiciones/sala-piezas/15952-15952-10-230265-asalto-a-la-diligencia.html?expo_id=1936&lugar_id=472&fbclid=IwAR1Fq3DwnOl-XWvrxQDyvUMJE5JXvmHEgLTv4YwDYJc4fRcq9YLkPZChhVQ
Consultada el 2 de septiembre de 2020.

tradicional a caballo y personas en el camino; pero agrupar todos los elementos del asalto a la diligencia en una obra, se encuentra en Manuel Serrano. Además, el autor volvió a plasmar el mismo tema en el álbum litográfico de *México y sus alrededores*.

3.2 *Ataque de una Diligencia* dibujo de Manuel Serrano, litografía de Casimiro Castro



Ataque de una Diligencia, Litografía a color 23,2 x 33,1 cm. Lit. Casimiro Castro, Dib. Manuel Serrano, en *México y sus alrededores. Colección de monumentos, trajes y paisajes dibujados al natural y litografiados por los artistas mexicanos*. C. Castro, J. Campillo, L. Auda y G. Rodríguez, México: Establecimiento Litográfico de Decaen, Portal del Coliseo Viejo, 1862.⁴¹³

En esta obra la escena del asalto guarda gran parecido con la anterior, pues también se presenta en un espeso bosque de coníferas casi virgen⁴¹⁴ donde el hombre no ha intervenido más que en el camino; un camino que parece ser más un sendero, pero es quien

⁴¹³ La portada tipográfica está fechada en 1855-1856; la fecha en la portada litográfica es 1855-1857 y la encuadernación ofrece la fecha de 1862, año en que Debray y Decaen empiezan a trabajar juntos.

⁴¹⁴ *México y sus alrededores. Colección de Vistas monumentales, paisajes y trajes del país paisajes dibujados al natural y litografiados por los artistas mexicanos*. C. Castro, G. Rodríguez. y J Campillo, bajo la dirección de V. Debray, Nueva edición aumentada, México, Imprenta Litográfica de V. Debray editor, Esquina del Portal del Coliseo Viejo y Callejón del Espíritu Santo, 1869, pp. 6-7.

nos ofrece la mayor luminosidad en conjunto de los destellos del sol en la vegetación. Al fondo y atravesada en el camino, la rojiza diligencia, ahora se visualiza desde su lado derecho, llevando una ventanilla cerrada y otra abierta. El tiro de mulas que corresponde a cinco, están sujetas por las riendas del cochero que al mismo tiempo sostiene su látigo desde el pescante; el sota cochero a su lado, voltea hacia un espacio que no se puede visualizar. Dos de los bandoleros en pie, se encargan de amansar a las mulas del coche; otro a caballo, comparte la mirada con el cochero y uno más, apenas se distingue junto a estos.

Alrededor del coche, un bandido revisa la covacha y otro lo resguarda con su trabuco; arriba en la canastilla un bandido revisa los bultos mientras, que otro sale de la diligencia con un cofrecito en su mano, había inspeccionado la parte interna del carruaje.⁴¹⁵ Un caballo con silla de montar, propiedad de alguno de los bandoleros aguarda en solitario junto a la diligencia. En el centro, un bandido de complexión robusta, aún cabalga sobre su caballo pardo, levantando un látigo; viste chaqueta azul, sombrero plano, jorongo, y calzonera color vino.

En un primer plano se visualizan diferentes escenas, algunos pasajeros amarrados con cuerdas,⁴¹⁶ a la derecha se ubican cinco pasajeros vigilados por un salteador que, montado en un corcel blanco, sostiene las riendas y una pistola que mantiene abajo; este viste chaparreras negras, con el jorongo en su asiento, se ve fajado, camisa blanca, corbatín escarlata y chaqueta rojiza. En el suelo un hombre joven, de camisa blanca, corbatín, sin saco, pantalón oscuro y zapatos, yace herido, ensangrentado del pecho; es auxiliado por una mujer de vestido rosa, mangas con olanes, cuello de encaje y listón azul, con un chal color vino, sostiene la cara del herido con una mano y con la otra pide compasión al bandolero; junto a ellos un hombre de rodillas que fue atado de los brazos, chaqueta parda, zapatos negros y pantalones blancos; otro hombre distinguido de pantalones blancos, chaleco marrón y saco azul marino, se encuentra atado a un árbol con la cabeza baja y ojos muy abiertos; delante de él, una mujer con la cabeza cubierta con una pañoleta beige, un chal oscuro y vestido celeste, ruega con sus manos al salteador de corcel blanco.

⁴¹⁵ *Ibid.*, p. 7.

⁴¹⁶ *Ídem.*

Al centro, un poco a la izquierda, alrededor del césped entre rocas, flores silvestres y tierra, se observa un bandido revisando una maleta que entre ropas busca algún objeto de su agrado, viste chaparreras, fajado y una pequeña chaqueta marrón, con la pañoleta cubriendo su rostro y de sombrero plano, tiende su jorongo en el suelo, junto a los maletines aun sin ser revisados.

Por último, del lado izquierdo un hombre siendo amenazado por dos bandoleros, acorralado contra un árbol, con una rodilla en el suelo, de pantalón negro y saco oscuro, se aprecia su camisa blanca, moño negro, muy bien peinado; es apuntado con la pistola en la cara por uno y sorprendido por las palabras que le infiere el otro, estos bandoleros llevan la misma vestimenta particular, chaparreras, chaqueta, pañuelo en el rostro, sombrero plano, y llevan el arma en la mano izquierda. En este acto se suma el accionar de otro de los pasajeros que, al verse libre, corre en defensa del caballero amagado por los bandidos. En total se identifican por su vestimenta y actuar una gavilla compuesta de trece bandidos, además de los siete pasajeros visibles por su elegante vestir y situación vulnerable.

La descripción original que se hizo de *Ataque de una Diligencia* fue escrita por Florencio María del Castillo;⁴¹⁷ más allá de cumplir con una descripción cuenta toda una historia a través de la imagen. La obra de Florencio hace cuestionarse qué fue primero, si la litografía o la descripción. Lo lógico es que, de tratarse de un texto descriptivo, sea consecuente al trabajo que se va a describir, además de ser el trabajo principal las litografías. Lo que llama la atención es que el texto de Florencio del Castillo está fechado en 1860 en la edición que se pudo acceder (1869), por lo que la obra de Serrano y Castro pudo



realizarse antes o durante 1860. Algo más para agregar, es que el artículo lleva el título de: *Un asalto de ladrones a la diligencia*, en su traducción francesa, *Une diligence attaquée par les voleurs*; el título del artículo descriptivo dista del título de la litografía “Ataque de una diligencia”.

⁴¹⁷ Cada una de las láminas que presentaba dicho álbum, compartía un artículo descriptivo de algún literato de la época, mismos que se presentan en la portada de la obra.

Florencio M. del Castillo se permite caracterizar a los personajes de la escena, bajo su perspectiva cuenta toda una situación desde la partida del coche, su recorrido e intervenciones de los pasajeros. El asalto comienza con el grito que hace detener a la diligencia, se abren las portezuelas del coche y ven un hombre a caballo con trabuco en la mano, que invita a todos a apearse. Son de 12 a 15 los bandidos a caballo, bien vestidos, embozados con el propio jorongo (Florencio utiliza la palabra manga) o una mascada negra y armados. “Los hicieron bajar a todos sin emplear maltrato alguno, porque debe confesarse que, en lo general, mientras no hallan resistencia de parte de los viajeros, ellos no emplean la violencia, y aun ha habido casos de que sean galantes con las señoras.”⁴¹⁸ Aun con esto las mujeres lloraban por el miedo, cuando ni siquiera las habían tocado menciona Florencio.

El escrito guarda relación con la litografía al referir el actuar de los asaltantes, unos bajando de sus equinos contuvieron el freno de los caballos de la diligencia para que no se asustaran, otros abrían la covacha y trepaban al techo para arrojar bultos y equipaje. Otro de los ladrones inspeccionó la parte interna del carruaje, levantó los cojines de los asientos, recogía anillos, aretes, relojes y demás alhajas escondidas.⁴¹⁹ Algunos pasajeros fueron amarrados con cuerdas. A los cocheros, expone Del Castillo también se les registró, pues algunos pasajeros les daban a ocultar sus pertenencias pensando que pasarían inadvertidos.

Aquí sí hay una escena sangrienta, explica Florencio que se desarrolla después que un jovencito de retorcido bigote se siente héroe a los ojos de una viuda joven, tratando de defenderse dispara su pistola y se libera, pero en un segundo intento es herido. La viuda es quien lo sostiene en su seno. Florencio emite el parecer de uno de los pasajeros bajo la preferencia de dar sus bienes a perder la vida: “Camaradas, no hay que hacer mal á la jente de paz ... aquí está todo lo que yo tengo, hombre ... pero que me dejen la vida ... porque yo no quiero exponerla por tamaña bagatela ...!”⁴²⁰ El personaje acorralado de la derecha es un inglés



⁴¹⁸ *Ídem.*

⁴¹⁹ *Ídem.*

⁴²⁰ *Ídem.*

que forcejeaba para no ser registrado con una rodilla al suelo y una pistola al cuello, “[...] protestando sus derechos de *english subject* y amenazando con una reclamación á este *detéstable paise*.”⁴²¹

Florencio resalta que los únicos personajes que permanecían tranquilos eran el capitán de bandidos y el cochero (si bien son dos cocheros, hay uno principal); describe al capitán, embozado en una rica manga y al cochero avezado a contemplar tales escenas. La neutralidad del cochero garantiza su seguridad, no puede aumentar la velocidad a favor de los pasajeros cuando se escucha el ¡Alto ahí! Puesto que el cochero pasa seguidamente por el mismo camino y se ganaría la enemistad de los bandidos.⁴²² Luego de huir los bandoleros, dejando las maletas abiertas con las prendas que les fueron de utilidad, la diligencia encuentra la escolta encargada de cuidar el camino a una legua de ahí, aquella que cobra a cada pasajero por su seguridad.⁴²³

Aun con esta escena y el hecho de no haber sido auxiliada la diligencia, el autor advierte que no es algo característico de México, siendo que ha habido tiempos en que los caminos guardaban tranquilidad. La intención de Florencio M. del Castillo se visualiza al referir el deseo que la República vuelva a los días de paz y se tenga “[...] una administración enérgica para reprimir los abusos [...]”⁴²⁴ él no estaba de acuerdo con el manejo de las autoridades, advierte que la leva forzada destinada al aumento de las tropas genera incremento de bandidos. Para él también es necesaria la educación que propicia hábitos morales y el amor al trabajo; la repartición de la propiedad, donde una tierra bien dividida disminuye ladrones y pone de ejemplo al país vecino del norte.

3.3 Del autor Manuel Serrano, pintor escenográfico

Del mexicano Manuel Serrano se sabe que en 1853⁴²⁵ ya era un pintor reconocido; Xavier Moysén dedujo por la característica de sus cuadros, en especial el de *Cocina poblana*, que

⁴²¹ *Ibid.*, p. 8.

⁴²² *Ídem*.

⁴²³ *Ídem*.

⁴²⁴ *Ídem*.

⁴²⁵ 27 de marzo 1853, *El universal periódico independiente*, tom. VIII, número 345, p. 4. Se describe a Serrano como el distinguido pintor Manuel Serrano.

pudo ser poblano.⁴²⁶ Residió en la Ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX y fue ahí donde murió.⁴²⁷ Se conoce que tuvo un hijo, que además de compartir su mismo nombre, compartió su mismo oficio y un destino en la miseria.⁴²⁸ Tal vez por vivir en un periodo tan inestable se entienda a Serrano y su descendencia en la pobreza.

Serrano se desarrolló en la pintura costumbrista o pintura de género: “[...] todo lo que atañe a la representación de las escenas de la vida común”.⁴²⁹ Su trabajo se presentó en las exposiciones anuales de la Academia de San Carlos en los años 1856, 1857 y 1858, como pintor ajeno a la Academia y en 1863 presentó solicitud para estudiar en ella.⁴³⁰ Se encargó de proyectar en su obra la actividad ecuestre. Su trabajo artístico hace pensar que estaba rodeado de escenarios campiranos y que incluso él mismo pudo ejercer dicha actividad ecuestre. Esto hace más entendible la realización de *Asalto a la Diligencia*, un tema rural, con equinos y personajes con la usual vestimenta del mexicano para esa época, que a la vez puede plasmar una escena trágica.



Los Chinacos, Óleo sobre tela adherida a tabla, 60x70cm, Manuel Serrano, año de 1854 en marco. ⁴³¹

⁴²⁶ Xavier Moyssén, “Manuel Serrano, un pintor costumbrista del siglo XIX”, *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*: Volumen XVI, número 64, año 1993, p. 69.

<https://doi.org/10.22201/iie.18703062e.1993.64.1669>

⁴²⁷ “Necrología”, miércoles 20 de noviembre 1867, *La Iberia periódico de literatura, ciencias, artes, agricultura, comercio, industria y mejoras materiales*, p. 3.

⁴²⁸ En un puesto de libros y objetos diversos en el ex mercado del Volador, una persona compró un retrato antiguo que representa a un individuo como de treinta y dos años de edad, y el comprador manifestó que el retrato aquel era de Don Manuel Serrano ya muerto, y que fue conocido como hábil dibujante en los talleres de litografía. Serrano fue hijo del hábil pintor escenógrafo del mismo nombre y apellido que desde que se estrenó el hoy derruido gran Teatro Nacional, pintó decoraciones especiales para obras en que trabajaron artistas tan notables [...]. El dibujante Serrano fue conocido bajo el seudónimo sugestivo de “Carboncillo” y murió en la miseria. “Retrato de un artista malogrado”, 2 de febrero de 1901, *El Tiempo*.

⁴²⁹ Felipe S. Gutiérrez, *Tratado del dibujo y la pintura, un apéndice de los diversos caracteres de las escuelas antiguas y modernas*, México Tipografía literaria de Filomeno Mata, 1895, p. 49.

⁴³⁰ Xavier Moyssén, *Op. cit.*, p. 69.

⁴³¹ Lote 178 no vendido en casa de subastas y estimado en: MXN2,000,000 - MXN3,000,000.

<https://www.invaluable.com/artist/serrano-manuel-5ibtsbqhad/sold-at-auction-prices/>
Consultado 8 noviembre 2020.

El Jarabe, Óleo sobre tela, Alto: 55 cm. Ancho: 65.2 cm, Manuel Serrano, 1858, Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec.



La cacería del venado, óleo sobre lienzo, 63,8 x 80 cm. Manuel Serrano, circa 1850, Colección particular.⁴³²

⁴³² “El trabajo de Manuel Serrano ha sido subastado varias veces, con precios realizados que van desde \$ 12,131 USD a \$ 269,000 USD, dependiendo del tamaño y medio de la obra de arte. Desde 2001, el precio récord para este artista en una subasta es de \$ 269,000 USD por *La cacería del venado*.”
<https://www.mutualart.com/Artist/Manuel-Serrano/35FA7B9E69DD4175#more>
Consultado 8 de noviembre 2020.

Serrano fungió como escenógrafo y maquinista en diferentes compañías teatrales durante muchos años.⁴³³ No se sabe si se mantuvo estático o se movía con estas compañías, para contemplar la alta probabilidad de presenciar un asalto, en el ir y venir de cada viaje. Referente a esto, en marzo de 1860 aparece una nota en el periódico que informa que la diligencia de Puebla fue asaltada por un hombre montado y entre los pasajeros se nombra a un Manuel Serrano.⁴³⁴ Si bien pudo ser otro Manuel Serrano, el artista no está exento de que – con dos obras vinculadas al asalto, su trabajo ligado a lo campirano y la convivencia con artistas que se mueven de un lado a otro – alguna vez haya presenciado alguno.

Por último, hay que señalar que el artista fue contratado en el taller litográfico del francés Joseph Antoine Decaen,⁴³⁵ no se sabe por cuánto tiempo, pero Serrano formó parte de los dibujantes que realizaron *México y sus alrededores* en la edición de 1862, con su participación en la litografía *Ataque de una Diligencia*.



Truhanes en una venta, Manuel Serrano, Siglo XIX, Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec.

3.4 Aparece la Litografía *Ataque de una Diligencia* en la obra de Casimiro Castro *México y sus Alrededores... del editor Antoine Decaen*

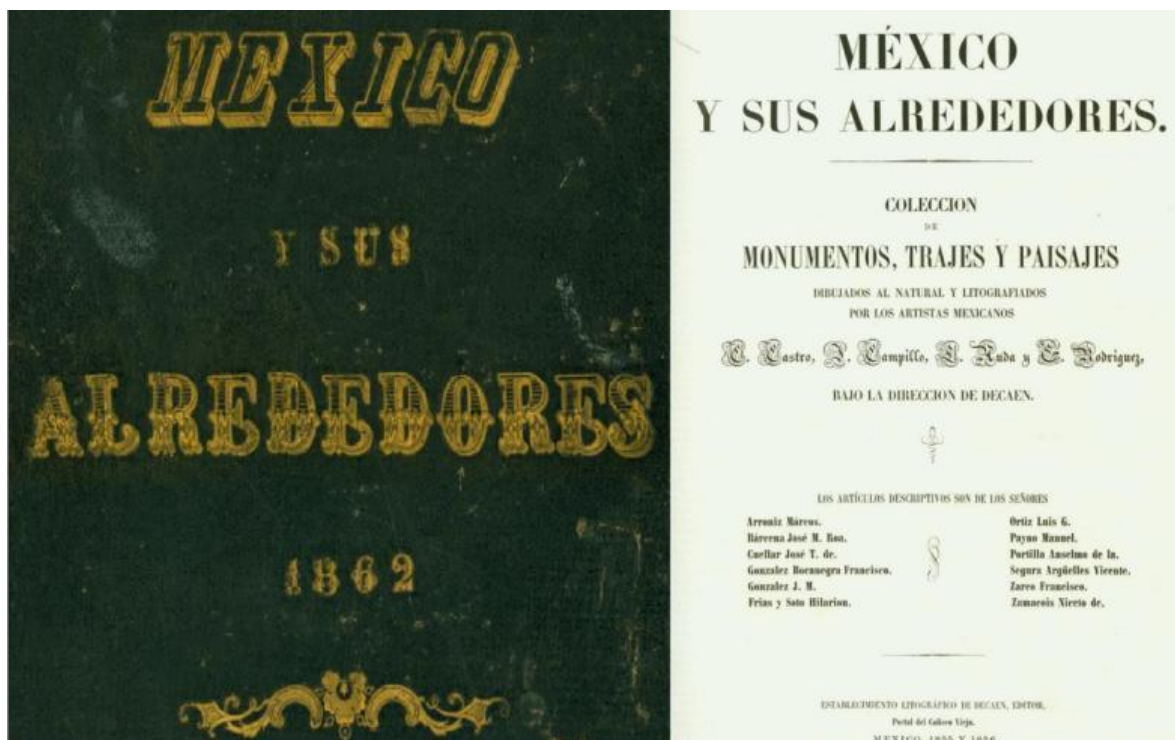
Ataque de una Diligencia llevó su traducción al inglés y francés “A Stage Coach Attacked” y “Attaque d’une Diligence”, con el crédito de Manuel Serrano en el dibujo y Casimiro Castro para el empleo de la técnica litográfica. Tanto la pintura como la litografía se presume estuvieron conectadas desde un principio. La litografía destaca por su colorida composición.

⁴³³ Vistas hechas para un drama dirigidas por uno de los mejores maquinistas que han venido a la República, ejecutadas por el distinguido pintor mexicano Don Manuel Serrano. 27 de marzo de 1853, *Universal periódico independiente*.

⁴³⁴ *La Sociedad*, 13 de marzo de 1860, p. 3.

⁴³⁵ Roberto L. Mayer, “Nacimiento y desarrollo del Álbum. México y sus alrededores”, en Carlos Monsiváis, et al., *Casimiro Castro y su taller*, México, Fomento Cultural Banamex, 1996, p. 155-157.

La obra salió en *México y sus alrededores Colección de monumentos, trajes y paisajes...* del establecimiento litográfico de Joseph Antoine Decaen;⁴³⁶ donde se podían apreciar otras litografías referentes a la vida en México, sus edificaciones, transporte, paisajes y sobre todo la población que podía dar cuenta de sus oficios y costumbres. De tal manera que el medio en que circuló fue extenso, pues estaba abierto al extranjero; en su contraparte la pintura de Serrano en la academia, quedó resguardada en un museo actualmente.



Cubierta de encuadernado y portada tipográfica donde aparece la litografía Asalto de una Diligencia por vez primera en *México y sus alrededores*.

México y sus alrededores tuvo varias ediciones donde iban agregando más litografías en cada una de ellas. El libro comenzó en 1855 y para la edición de 1862 se compuso de 46 imágenes en 42 hojas, donde aparece por vez primera el trabajo de Manuel Serrano en *Ataque de una Diligencia*; ésta se ubica en la posición número 41, con las medidas 23.2 x 33.1 cm. La portada tipográfica conservó los años de 1855 y 56.⁴³⁷ *Ataque de una Diligencia*

⁴³⁶ En un espacio del Periódico *El Siglo Diez y Nueve* (1 de junio de 1862), se aprecia la venta de *México y sus alrededores* a un precio de \$22 con la leyenda: Un álbum compuesto de cuarenta vistas, costumbres y monumentos. Anuncio que emitía la Imprenta Litográfica de Decaen, esquina del Portal del Coliseo Viejo.

⁴³⁷ Copyright 2000-2020 de Dorothy Sloan-Rare Books Inc. La edición de 1862 se puede visualizar a través de <https://www.dsloan.com/Auctions/A23/item-castro-mexico-3333.html>

volvió a salir en las siguientes ediciones como la de 1869, que mantuvo los títulos de las litografías en inglés, español y francés, además que la descripción en extenso llevara consigo una traducción; no obstante, para ese año, tanto Manuel Serrano, como el editor Decaen ya habían fallecido y la edición del álbum pasó a manos del socio francés Víctor Debray. Actualmente las ediciones se pueden encontrar en algunas bibliotecas virtuales.

Es de mencionar que el nombre de Manuel Serrano no figura en la portada a lado de los demás dibujantes, quizá porque cumple con una sola obra, pero sigue siendo una interrogante. Aun con esto, le dan crédito en la misma litografía *Ataque de una Diligencia*. Dicha litografía siguió circulando en años posteriores, como aparece en una encuadernación de 1874, copia de la edición de 1869 ya llevada a cabo por Víctor Debray. La litografía pasó de estar en la posición número 41 a ser una de las primeras en visualizarse con la posición número 4 y 5 en sus siguientes años.⁴³⁸ Tal dibujo de Manuel Serrano rompía con el carácter tranquilo que podían propiciar los demás trabajos en el mencionado álbum. En algunas litografías Castro coloca ladrones en detalles muy específicos que tendrían que observarse con detenimiento, pero en el dibujo de Serrano los ofrece a simple vista. Una carga de dramatismo, violencia y ejemplo de lo que los viajeros podían presenciar en su traslado a México que no estaba tan alejado de la realidad.

La técnica de litografía hecha por Casimiro Castro hizo que la obra fuese mejor conocida, a comparación de una pintura que puede ser única, la litografía impresa en un álbum que se ofrece para la venta al público, puede llegar a diferentes partes del mundo. Casimiro Castro fue un personaje importante en el taller del francés Decaen, incluso llegó a casarse con la hija de éste, Soledad Decaen.⁴³⁹ A pesar de venir de una familia humilde originaria del Valle de México (Tepetlaoxtoc), Castro pudo consolidarse como un importante litógrafo gracias a la influencia de Pietro Gualdi y Claudio Linati de Prevost. Estudió en la Academia de San Carlos y trabajó para periódicos religiosos como *El Museo*

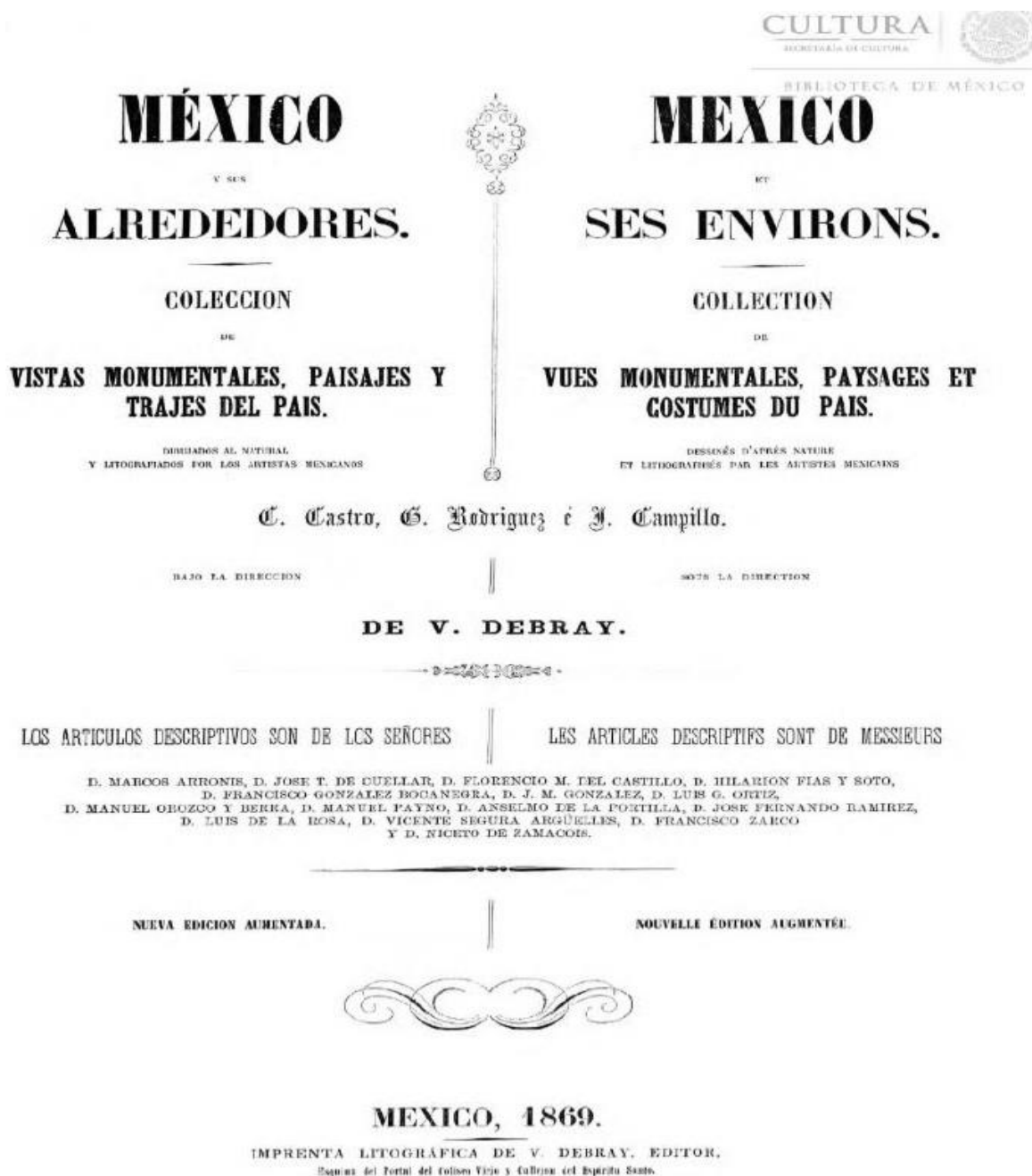
Consultado 10 de septiembre 2020.

⁴³⁸ <https://www.dsloan.com/Auctions/A23/item-castro-mexico-7777.html>

Consultado 10 de septiembre.

⁴³⁹ Graciela Cruz Hernández, "Casimiro Castro Blancas", Instituto de Investigaciones Históricas Políticas Económicas y Sociales (IDIHPES), 9 enero 2019, en: <https://institutohistorico.org/casimiro-castro-blancas/>

Mexicano (1843) y *El Gallo Pitagórico* (1845);⁴⁴⁰ además de colaborar en *La Ilustración Mexicana* editada por Ignacio Cumplido. Anteriormente al *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, su famosa obra fue, la que aquí se ha citado: *México y sus Alrededores* y aunque el autor principal fue Casimiro (con propiedad del editor Decaen), resultó ser un trabajo en el que intervinieron múltiples personas.



Edición bilingüe de 1869, donde aparece Ataque de una Diligencia.

⁴⁴⁰ ídem.

3.4.1 Contexto

Desde inicios del siglo XIX México experimentó una lucha constante primero por su soberanía independiente, intervenciones extranjeras y sus mismos conflictos internos. En el tramo de tiempo que vivió el pintor (tomando en cuenta que para 1853 ya era un pintor distinguido y la fecha de su muerte en 1867), México venía saliendo de una guerra con Estados Unidos (1846-1848), que le costó la pérdida de gran parte del territorio; la revolución de Ayutla en 1854 que propició la caída del régimen de Santa Anna en 1855; en 1855 se dio pie a promulgar la Ley Juárez, que suprimió el fuero militar y eclesiástico con Juárez como ministro de Justicia; luego con la Constitución de 1857 que causó rivalidades, comenzó la Guerra de Reforma; además del conflicto de la deuda externa que acabó instaurando un Segundo Imperio.

Serrano conoció el periodo de lucha política entre dos bandos, el liberal y el conservador, y aparte de los conflictos internos, las guerras con el extranjero. En esa misma inestabilidad del gobierno se entiende el incremento de bandidaje y con ello la inseguridad de los caminos o bien una incapacidad para concentrar sus fuerzas en este mal; porque se necesitaron hombres, inclusive bandidos, para formar parte de las fuerzas militares, que por leva forzada o contratada existía en tal realidad. Y como se mencionó, Florencio M. del Castillo en su artículo de 1860, narra la oposición que tiene a la leva forzada y el deseo de volver a los años de estabilidad en la República.

También se toma en cuenta que el dueño de la imprenta litográfica era francés. Casimiro Castro trabajaba para Decaen, y su misma obra estaba sellada con propiedad del editor y aunque Casimiro haya casado con su hija, el taller pasó a manos de Debray otro francés asociado de Decaen. Para 1861 habían comenzado los problemas del cobro de la deuda externa con España, Inglaterra y Francia; entonces es cuando la elaboración del dibujo *Ataque de una Diligencia* se prepara⁴⁴¹ en un libro que podía ser adquirido por el público, entre ellos los extranjeros. Entonces en 1862 sale por primera vez el trabajo

⁴⁴¹ Comprendiendo el año en que escribe Florencio María del Castillo el artículo descriptivo que acompañó a la litografía que aquí se menciona.

litográfico de Serrano y Castro; la obra artística tiene una intención al denunciar el asalto, tratándose de un problema social continuo, en la crítica a las autoridades por la leva y la falta de educación. Mas el extranjero en su realidad, en un territorio lejano, tal vez con una visión distanciada de ensalzar al país, asumió los defectos del asalto. Dos años después el país empezaría a experimentar una nueva autoridad que se enfrentaría a dicho problema, el Segundo Imperio Mexicano.

Tomando en cuenta que la litografía de Serrano y Castro, permaneció en las siguientes ediciones del álbum, incluso colocándose en primeras páginas; los diferentes tiempos en que se imprimió, pudo concentrar nuevas percepciones para cada época. Además que, de acuerdo al contexto de la edición de 1869, la inauguración del primer ramaje del ferrocarril está en boga con el desarrollo de los medios de comunicación; es cuando el ferrocarril empieza a desplazar a la diligencia por el discurso modernizador y con el tiempo se fue convirtiendo en un recuerdo de lo que era ser asaltado en coche; para luego tener noticia de los asaltos al ferrocarril.

3.5 *El Fistol del Diablo* como tradición literaria

Hay novelas o escritos que tratan el asalto a la diligencia, como *Los Bandidos de Río Frío* del mismo Manuel Payno, no obstante, como parte del análisis del trabajo de Manuel Serrano que representó más de una vez el asalto a la diligencia, se buscó en la literatura un texto acorde a la temporalidad de sus obras. Serrano no pudo rodearse de obras como *Los Bandidos de Río Frío*, *El Zarco* de Altamirano o *El libro de mis recuerdos* de Antonio García Cubas que, a pesar de referirse a una común temporalidad en sus escritos, tales ediciones salieron mucho después, fuera del tiempo de vida del pintor, quien falleciera en 1867.

El artista no crea su obra a partir de la nada, sino que tiene un referente, según un acontecimiento vivido, de lo que oye, lo que ve, lo que se vive en el contexto incluso agregando un poco de lo que imagina, “[...] la forma en que una determinada realidad fue vista y de cómo esa realidad fue construida hasta convertirse en real [...]”⁴⁴²; a continuación,

⁴⁴² Pérez Vejo, Tomás, Op. cit., p. 26.

se tiene lo que proyectó Payno sobre el asalto a la diligencia en el *Fistol del Diablo* (su primera edición se hizo por entregas de 1845-1847).

Payno nos ubica en un día común en el callejón de Dolores de la Ciudad de México. La diligencia se prepara desde las 3:30 am., los pasajeros tienen que abordar para salir con prontitud a las 4:00 am (igual que en el texto de Florencio M. del Castillo) y dirigirse a su destino. Hora propicia para que los nueve pasajeros aún soñolientos no se distingan entre sí, guarden silencio hasta que la luz del alba provoque verse unos a otros y puedan entablar comunicación. La conversación podía hacer menos fastidioso el viaje, porque al viajar hasta Veracruz, permanecerían cuatro días juntos apunta Payno. En su recorrido la diligencia hizo su parada acostumbrada en Río Frío para que en media hora almorzaran en una fonda alemana, de la cual también se habla en *Los Bandidos de Río Frío* y donde dos de los pasajeros tuvieron la siguiente conversación:

—Eh! interrumpió Bolao. . . buenas pistolas . . . ¿Qué diablos hace V.[sted] con ellas?

—Las cargo, respondió el pasajero [que vestía capote azul], que en efecto tenía una hermosa pistola inglesa en las manos, porque sabe V[sted]. que este monte es peligroso, y pueden los ladrones hacernos alguna visita.

—Bien, muy bien, repuso Bolao; si se ofrece un lance, ayudaré á V[sted]. con un par de trabucos cargados hasta la boca, que están debajo del cojín . . . Pero ya vienen los pasajeros, y Juan [cochero] está ya listo. . . Conque, adentro, camaradas.⁴⁴³

Después de parar a las 5:30 pm. en Puebla y continuar su viaje a las 3:30 am., en el tramo hacia Perote se tiene nuevamente la trama de un ambiente sombrío, factible para que el bandido pueda camuflarse y luego del asalto escabullirse fácilmente. La actitud de los pasajeros cambia, alerta a cualquier amenaza, van dialogando sobre la conducta a tomar si los llegaban a atacar. Nutren su miedo contando historias de bandidos, cada pasajero cuenta la suya, por ejemplo, la mala suerte que había tenido la diligencia al salir de Puebla hace tan solo tres días de este viaje: los pasajeros “[...] fueron atados de pies y manos y colocados con el rostro contra la tierra [...]”,⁴⁴⁴ despojados de sus bienes, como “[...] relojes,

⁴⁴³ Esto transcurre en una de las paradas asignadas donde los pasajeros podían almorzar. Manuel Payno, *El fistol del Diablo*, Tomo I, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, Calle de los Rebeldes núm. 2, 1859, p. 193.

⁴⁴⁴ *Ibid.*, p. 195.

anillos y algunas monedas de oro y plata [...]”⁴⁴⁵; luego del atraco, los ladrones “[...] se internaron en el bosque, sin olvidarse de dirigir tiernos adioses a las víctimas, que por su parte tuvieron la descortesía de guardar un profundo silencio.”⁴⁴⁶ Más los pasajeros de la actual diligencia, estaban preparados para enfrentar a los ladrones.

El lugar del asalto se describe en un terreno barrancoso, lleno de árboles, los pájaros cantaban, la atmosfera era tibia, ráfagas de viento ocasionales levantaban las cortinas del coche, “[...] los rayos del sol doraban las nubes y levantaban de las praderas el velo de la niebla que las cubría [...]”,⁴⁴⁷ las estrellas dejaban de notarse y el azul de la bóveda celeste se aclaraba nos confirma Payno.⁴⁴⁸

Al divisar unos hombres a caballo, los dos valientes pasajeros salen del coche para custodiarlo sin detener su camino; otro pasajero tembloroso sale también sosteniendo una mohosa navaja de cortar fruta. ¿Cuál es la actitud de los demás pasajeros? Un hombre gordo empieza a rezar en voz baja la Magnificat y la letanía. Los demás se apegan unos a otros, hubieran querido convertirse en insectos para ocultarse menciona el autor.⁴⁴⁹

Después de lanzar un grito enérgico por parte de los bandidos, al rodear la diligencia impusieron silencio. En cuanto los tres pasajeros armados aguardando detrás de las ruedas del coche salieron y el del capote azul acertó un tiro al cráneo de un bandido a caballo que cayó al suelo. “Otro de á pié se avanzó rápidamente sobre el hombre de la navaja; pero este con la seguridad que inspira el miedo, hundió dos ó tres veces el arma en el costado de su adversario, y ambos cayeron rodando por la tierra.”⁴⁵⁰ Mientras tanto Juan Bolao descargó uno de los trabucos, que puso en fuga a dos bandidos a caballo, y sin poder descargar el otro trabuco, se vio inofensivo, pero empleó la culata de cobre para repartir porrazos:

Cubierta su espalda con el juego del carruaje, se defendía valerosamente, cuando uno de los ladrones, que se deslizó por debajo del carruaje, lo asió por el cuello, y sacó un puñal; pero el pasajero del capote azul, con su fisonomía pálida y serena, y su amarga sonrisa, se acercó, y poniendo el cañón en el oído del bandido, que alzaba ya el brazo para herir á Bolao, tiró del gatillo, y entre una nube de humo volaron los

⁴⁴⁵ *Ídem.*

⁴⁴⁶ *Ídem.*

⁴⁴⁷ *Ibid.*, p. 200.

⁴⁴⁸ *Ibid.*, p. 198.

⁴⁴⁹ *Ibid.*, p. 199.

⁴⁵⁰ *Ibid.*, p. 200.

fragmentos de su cráneo. Este fué un golpe decisivo: cinco ó seis bandidos, que, mientras pasaba esta refriega, se habían dedicado á registrar los baúles y maletas colocados en el pescante y covacha del carruaje, se pusieron en una precipitada fuga, dejando en el campo dos cadáveres y un herido.⁴⁵¹

Se pensó que el hombre del capote azul había resultado herido, pero no fue más que la sangre del bandido sobre él, Bolao quedó agradecido con éste por salvar su vida. Después de darse un abrazo con efusión por salir vivos, registraron a los bandoleros con la intención de regresar los bienes de aquellos que habían sido asaltados tres días antes. Los pasajeros que no intervinieron quedaron muertos de miedo en la diligencia y el pasajero de navaja que habían dado por muerto, estaba con vida debajo del cuerpo de su adversario. Después de unos minutos arribaron en el sangriento campo de batalla, vecinos de Amozoc y la tropa armada.⁴⁵²

Pues bien, este relato que presenta Payno es un asalto frustrado, no da la victoria a los bandidos, sino que, quienes salen victoriosos son los mismos pasajeros que optan por defenderse, situación en contraposición de lo proyectado por Serrano. El punto que los une es retratar una escena violenta, describe una lucha sangrienta donde algunos mueren, otros huyen o los paraliza el miedo. La valentía de los pasajeros va en común con la posesión de las armas, puesto que en una parte se menciona que otros pasajeros no intervinieron a falta de ellas, que incluso se percibe como excusa. Describir a un hombre que aun con miedo se enfrenta a los bandidos con una navaja para cortar fruta es una expresión de que, ante todo se quiere sobrevivir. En Serrano los pasajeros no llevan arma alguna.

En ambas obras pervive el temor de los pasajeros al acurrucarse en la diligencia y rezar. Serrano no podría ilustrar una situación dentro del coche, pero lo hace con los pasajeros afuera, suplicando por su vida o en posición de rezo. De nueva cuenta los cocheros toman un papel de inmovilidad durante el asalto. Por lo tanto, la descripción en la novela coincide en parte con la pintura y con la litografía. La penumbra es un aliado más para el asalto; aunque se manifiestan ya los primeros rayos del sol, la niebla, la zona boscosa y la barranca que no está muy alejado del paisaje natural que emplea Serrano en sus trazos.

⁴⁵¹ *Ídem.*

⁴⁵² *Ibid.*, p. 206.

Las representaciones que maneja Serrano con los bandidos, haciendo cada uno su tarea para el atraco, también lo describe Payno al referir que buscan en la covacha y en el equipaje algo de valor.

Respecto a la vestimenta de los pasajeros resalta la descripción del hombre de capote azul, una prenda parecida al jorongo o sarape que sirve de cobija para envolverse, para no pasar frío y adoptar la posición más cómoda en este caso, dentro de la diligencia. Payno también manifiesta pasajeros que viajan con sacos de noche, lo cual se aprecia mejor en la litografía de *Ataque a una Diligencia* donde todos los pasajeros visten atuendos elegantes, dando por entendido que viajar en diligencia no podía ser tan económico y que viajar grandes distancias lo requería un sector social.

Otro de los puntos interesantes en Payno es que agrega una crítica a su contexto, con la inconformidad de los pasajeros por el mal camino. Los pasajeros discuten en el trayecto que el gobierno poco interviene para deshacerse de tanta piedra y tanto bandido.⁴⁵³ O luego de vencer a los salteadores, el personaje de Bolao expresa: “¡Viva la patria, viva la república donde los pasajeros se ven obligados á matar á estos pobres diablos, que la justicia debía ahorcar en los árboles!”.⁴⁵⁴ Se añade la presencia de la tropa, que tiene cabida después de lo ocurrido y no en el momento del atraco; la diligencia no se ve protegida más que por la decisión de sus tripulantes en el caso de esta obra de Payno, sin embargo con Serrano tanto en la pintura como en la litografía, los bandidos someten a los pasajeros.

3.6 La Tradición en las artes plásticas

Ya en España, país también concurrido por bandidos en sus vías (representados en la literatura y romanceros), se realizaron obras sobre el asalto a la diligencia, se tienen por ejemplo la sangrienta escena que pintó Francisco de Goya en 1787; o Jenaro Pérez Villaamil, sin la necesidad de haber sangre, pero con especial perspectiva en un paisaje lóbrego afín a la situación en 1850; incluso Eugenio Lucas Villaamil, nieto del anterior, representó un

⁴⁵³ *Ibid.*, p. 197.

⁴⁵⁴ *Ibid.*, p. 201.

trágico espectáculo similar al de Goya. No obstante, hay que resaltar el trabajo relativo a México, algunos con artistas extranjeros pero proyectados hacia el territorio mexicano y sobre todo durante la época aproximada al objeto de estudio.

Anterior a Manuel Serrano, en 1831 el artista alemán Johann Moritz Rugendas, conocido como Juan Mauricio Rugendas en su visita a México realizó la pintura de un hombre a caballo; su postura dando la espalda, montado, con los brazos levantados apuntando con un arma y escondido en la penumbra de un árbol, da cuenta que está atento a la llegada de la diligencia que podría pasar desapercibida al espectador si no se presta la debida atención, pero sin duda se asoma en la parte derecha del cuadro, incluyendo la silueta de un pasajero.

Sino fuera por el título de la pintura, se pensaría que se trata de cualquier jinete, pero efectivamente se trata de un salteador. También conocido como bandido o bandolero, el salteador era todo aquél que cometiera robo en despoblado y en este caso el título indica salteador de diligencias, lo cual confirma la existencia de este delito. Esta es una obra anterior a Serrano, que, aunque no se proyecten las emociones de los pasajeros, evidencia la espera del bandido preparado para el asalto. No se visualiza a los cómplices de éste, como Serrano los coloca distribuidos con alguna acción dentro del cuadro; aquí podría implicarse que están escondidos.



Salteador de diligencias, Oleo sobre papel, 51.7 cm x 44.1 cm, Juan Mauricio Rugendas, 1831, Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec.

También se aprecia el mismo modo de vestir: el sombrero de ala ancha, la chaqueta, calzoneras, con un pantalón por debajo, que nos ofrece una temporalidad más amplia para el modo de vestir del mexicano. El caballo lleva sobre sí las pieles de animales y el jorongo atado en la parte trasera. Igualmente, el pintor hace presente un elemento importante, que

sigue destacando Serrano, el paisaje rural, cubierto de vegetación que sirve de escondrijo para el salteador. El uso del caballo, para ganar velocidad y hasta cierto porte, cumplen con los elementos conservados de la representación del bandolero.

Otros ejemplos de pinturas que conservan características parecidas al tema de asalto a la diligencia, lamentablemente son anónimos; no se tiene registro para identificar al autor y se encuentran en la temporalidad del siglo XIX sin una fecha exacta. Xavier Moysén advertía que muchos de los pintores costumbristas no firmaron sus obras.⁴⁵⁵ Aun desconociendo si fueron realizados en un tiempo anterior a Serrano, es digno mencionarlos, debido a que forman parte del acervo pictórico con el que cuenta el país para tal tema.



Asaltantes de caminos, Anónimo, Óleo sobre tela, Siglo XIX, Museo Nacional del Virreinato.

En esta proyección, *Asaltantes de caminos*, el pintor posiciona a cuatro bandoleros con el característico pañuelo en su rostro, que denota no querer ser identificados por cometer un delito. Estos llevan la usual chaqueta corta, las características chaparreras y el sombrero plano como vestimenta; el uso del caballo como medio de transporte. Es de

destacar el número de bandoleros, no en solitario sino como cómplices, también se muestran las armas con las que amagarán (la espada y la pistola). El entorno visible como un recodo del camino, es un punto estratégico que no distingue la presencia de los asaltantes al viajante a pie, equino o coche de diligencias. La penumbra del bosque de cierta forma es un lenguaje que indica el peligro de ese tramo y el camino iluminado donde saldrá el viajero que el espectador debe ver. Este tipo de cuadros son interesantes por el hecho de

⁴⁵⁵ Xavier Moysén, “Manuel Serrano, un pintor costumbrista del siglo XIX”, *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*: Volumen XVI, número 64, año 1993, p. 68.
<https://doi.org/10.22201/iiie.18703062e.1993.64.1669>

que asume una segunda escena en la imaginación del espectador, escena que uno sabe que tendrá un desenlace trágico. No solo lleva a pensar en el presente de lo que se encuadra sino un futuro próximo, al contrario de la obra de Manuel Serrano que, aunque fatal, se atreve a visualizar cómo acontece un ataque a diligencia.

Esta vez, sin el panorama boscoso que ayuda al bandido para resguardarse; sin haber una actividad vandálica, sin violencia de lo que implica un asalto. Entre el camino árido alrededor de montañas, en *Chinaco con Diligencia* se representa al chinaco que posa con el atuendo típico de la época, el mismo sombrero plano de ala ancha, el jorongo puesto, la



Chinaco con Diligencia, Anónimo, 33 cm alto x 40.5 cm largo, temporalidad siglo XIX, MUNAL

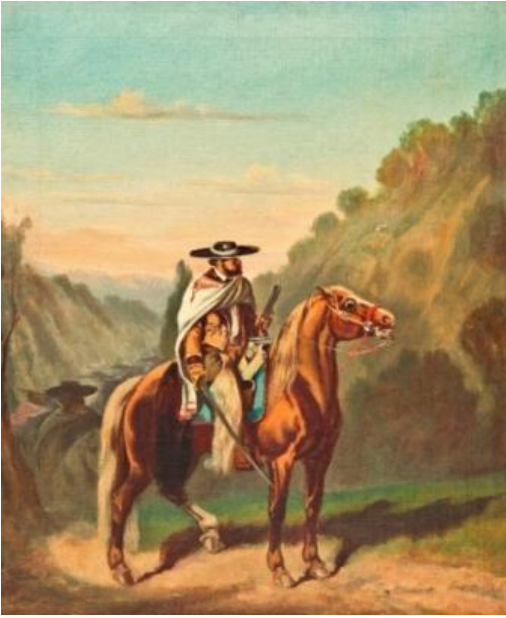
chaqueta, las chaparreras y pantalón en su interior, además del caballo con pieles de animales en su lomo.

Esta pintura que igualmente no resalta al coche con detalle, pero lo manifiesta, conducido por el cochero y el sota cochero, se ve rodeada de una escolta con banderillas que indica ser lanceros. Esta escolta por lo que se ve, está

compuesta de hombres con la misma vestimenta que el protagonista, lo que hace evidente con las demás obras, que no es un atuendo propio de bandidos sino usado comúnmente por el pueblo. Referente a esto un extranjero establecido en la ciudad de Puebla comentó en una de sus cartas:

Llama la atención la gran cantidad de jinetes que visten el traje popular mexicano: sombrero grande con adornos de oro en el ala, saco corto y oscuro, pantalón de montar de gamuza y sobre él pieles de animal; en las botas de cuero amarillo enormes espuelas; en la silla el inevitable lazo y el caballo mismo cubierto de pieles, se galopa por las calles de tal manera que un agente de policía de Bayern hubiera protestado.⁴⁵⁶

⁴⁵⁶ Adolfo Schmidtlein fue un médico militar alemán durante el segundo imperio, se estableció en México de 1865 a 1892, casó con una rica mexicana Gertrudis García Teruel y siguió laborando como médico privado.



Chinaco con sable y pistola, autor desconocido, temporalidad siglo XIX, MUNAL.

Desde el cuadro de Mauricio Rugendas en 1831; la litografía de Casimiro Castro y Manuel Serrano en 1862 y aterrizando al comentario del médico Alemán Adolfo Schmittlein que arribó a México desde el año de 1865, se comprende una extensión de poco más de treinta años, esto verifica que tal tipo de vestimenta permaneció con el tiempo para aquellos jinetes. Lo mismo se aprecia en la obra litográfica de Carlos Nebel (1839) quien también viajó al país.

Se incluye el trabajo del pintor paisajista y litógrafo inglés, Daniel Thomas Egerton. En una estadía de 1830-1836 y luego de 1841-1842 en México, Egerton capturó cada paisaje y situación que le llamó la atención en sus pinturas y litografías; un ejemplo de ello es, su compendio de 12 litografías titulado, *Visitas de México*. Si bien este tipo de artistas podían presenciar cualquier tipo de asalto por aventurarse en capturar el paisaje y los cuadros

Este otro cuadro, *Chinaco con sable y pistola*, comparte la misma apariencia de la pintura anterior, el caballo es prácticamente producto de la misma mano. El hecho de que no se identifique al autor, puede indicar que el cuadro no lleve su título original. La obra puede representar una gavilla de salteadores ya que si se aprecia en la parte posterior al caballo hay una multitud de hombres con las respectivas ropas, estos van a pie lo que sugiere que el líder es quien va a caballo y armado.

Rancheros, Carlos Nebel, Litografía acquarelada, 1839, colección Andrés Blaisten⁴⁵⁷



“Un médico alemán en el México de Maximiliano: Cartas de Adolfo Schmittlein a sus padres, 1865-1874” en José N. Iturriaga de la Fuente, Op. cit., p. 117.

⁴⁵⁷ <https://museoblaisten.com/Obra/2318/Rancheros>

mexicanos, Egerton no dejó constancia por escrito que le haya acontecido tal situación de peligro; sin embargo, lo plasmó en su trabajo que a través de la vista podemos dar lectura. Desconociendo si le ocurrió a él o lo que habrá escuchado de alguien más, da testimonio que el asalto no estaba fuera de la realidad al viajar.



Viajeros cruzando el arroyo (Viajeros cruzando un arroyo), óleo sobre lienzo montado sobre masonita, 36 X 25 cm, Daniel Thomas Egerton, c. 1830, La colección de arte del Banco Nacional de México SA.

En *Viajeros cruzando el arroyo*, actualmente un cuadro en la colección Banamex, Egerton pinta al óleo un paisaje tropical con palmeras que hacen notar las montañas de fondo. El arroyo resalta con la perspectiva del reflejo de las aguas cristalinas, donde tres hombres que visten el traje mencionado, se detienen a abreviar sus equinos, lo que parece un asno con carga y un caballo blanco. El título se refiere a los personajes como viajeros sin embargo llama la atención que uno esté embozado, no podría pensarse en el frío ya que se encuentra un terreno de clima cálido, por lo que ofrece una interrogante si es que se trata de bandidos. No obstante, esta escena aún con la presencia de un supuesto salteador no la hace espeluznante.

A pesar de no encontrarse una diligencia en el cuadro, es otra manera de retratar al posible bandido; en despoblado, en su vida cotidiana, fuera de representar la violencia, haciendo contraste con la obra de Serrano; además que Egerton ya había expuesto en su obra el peligro del camino.

Dos años previos en llegar a México, Egerton representó el asalto a un viandante en *El viajero atacado*. En este caso es un hombre viajando en solitario; la oscuridad y soledad del camino son elementos que ayudan para la movilización del bandido. Es una litografía que, a falta de color, se expresa muy bien con la luminosidad de la luna y el arma accionada punto clave donde se fija la mirada. Cada acción en la obra puede sugerir su interpretación;

un hombre que dispara para defenderse (el viajero), otro que huye a caballo (bandolero), y un tercero que yace en el suelo (bandolero). Puede haber más pistas que consoliden la estructura de esta litografía para saber de qué personajes se trata por medio de la vestimenta o la naturaleza del paisaje que puede dar para más. El detalle del árbol seco, ya caído a un costado, juega muy bien como alegoría de la pérdida de la vida; es más probable que Serrano y Castro hayan conocido este trabajo por ser litografía, que las mismas pinturas. Lamentablemente a Egerton le tocó testimoniar con su propia vida el peligro del asalto, en 1842 cuando a las afueras de Tacubaya fue asesinado junto con su amante embarazada, Agnes Edward.



El viajero atacado,
Litografía, Daniel Thomas
Egerton, 1828.⁴⁵⁸

Es necesario anexar uno de los óleos ahora pertenecientes al Museo Soumaya en la Ciudad de México, pues se identifica mucho con la obra de Serrano y la representación del asalto a la diligencia buscada. Sin embargo, es otro de los cuadros anónimos que limita tener conocimiento del autor o de la fecha en que fue realizado. Aparece como autor anónimo mexicano y datado hacia 1850, sirve de referencia las vestimentas de los pasajeros y uso de la diligencia al viajar. El artista plasmó el momento del asalto, son nueve los pasajeros, seis doblegados en el suelo en la esquina inferior derecha; dos mujeres se llevan un pañuelo y el rebozo a la cara indicando el llanto, otra más vestida de blanco con las manos

⁴⁵⁸ Encontrada en Guadalupe Lozada León, “¡Espantosos crímenes en Ciudad de México! siglo XIX”, *Relatos e historias en México*, núm. 115, marzo de 2018.

entrelazadas, está expectante al bandido que toma del cabello y amenaza con su arma a un pasajero el cual con sus manos implora por su vida. Un hombre recostado junto una de las mujeres esta maniatado y otro con sombrero de copa, sentado, cabizbajo sin querer observar sostiene su saco.

Atrás de estos desventurados se ubican dos bandidos que husmean el equipaje que han sacado de la covacha, revisan prendas que destacan por su color rojo y azul cielo, en contraste es de notar que la vestimenta de los bandoleros es la misma que en las anteriores representaciones y aquí es pintada de forma homogénea con colores ocres, más la de dos bandoleros resaltan con tonos más brillantes. En medio del encuadre de la diligencia y demás personajes, como punto visible, un bandido montado en un caballo blanco de espaldas a quien es espectador, toma del cuello a uno de los pasajeros quien viste de sombrero de ala estrecha. A un lado, el otro bandido protagonista, luce un caballo dorado y simplemente contempla la escena de su compañero.



s/n, óleo sobre tela, circa 1850, autor anónimo mexicano, Museo Soumaya.

Dentro de la diligencia color rojiza, uno de los bandidos va saliendo con una caja bajo el brazo que recuerda la litografía de Castro y Serrano. El cochero en su lugar de siempre y un hombre montado que lo amenaza con su pistola. A la izquierda de la escena, un bandolero que apunta un hombre de edad madura, vestido de etiqueta con sombrero de copa posa tranquilamente y junto de este un joven que parece ser su mozo se agarra de su sombrero.

Un bandido más, se queda con dos de los caballos de este grupo de malhechores. Son diez los bandidos; es una zona boscosa de nueva cuenta, de vegetación variada entre ello se distingue un pino, magueyes y a lo lejos la montaña que puede orientar hacia la zona entre México y Puebla. Es un hermoso paisaje que alberga una situación de peligro.

Aunque probablemente por las fechas posteriores, no fuera modelo para el trabajo de Manuel Serrano, se consideran algunas representaciones del asalto publicadas por la prensa. En el contexto de la intervención francesa en México con el periódico francés *Le Monde Illustré* aparece la siguiente imagen. El título por sí mismo aporta información sobre este trabajo y aunque el grabado esté firmado por C[harles] Maurand se apunta también a pie de página que procede de un dibujo de M. Brunet quien fuera teniente de artillería de la guardia. Al estar Brunet en el ambiente bélico servía como periodista, notificaba con su arte la situación de la guerra sucedida al periódico francés. Hay que tomar en cuenta que dicha información podía tener añadiduras e intenciones hacia un fin, como poner a los zuavos de héroes. Un poco parecido a los personajes de Payno en *El fistol*, quienes buscan defenderse.

Episodio de la Expedición desde México. Zuavos, vestidos como viajeros mexicanos, son atacados por una banda de criminales y los destruyen. Boceto de M. Brunet teniente de artillería de la guardia (1863).⁴⁵⁹



⁴⁵⁹ «Dibujante y militar. Brunet fue parte de las fuerzas de ocupación francesas en México. Dibujó un episodio de la Expedición desde México. Zouaves, vestidos como viajeros mexicanos, son atacados por una banda de criminales y los destruyen (Museo Nacional de Historia de México), impresión colorida grabada por Charles Maurand (v. MAurand) "según el dibujo de M. Brunet, teniente de artillería de la guardia" DAFAMEXI.» David Karel, *Dictionnaire des artistes de langue française en Amérique du Nord: peintres, sculpteurs, dessinateurs, graveurs, photographes, et orfèvres*, Québec Canadá, Musée Du Quebec Les Presses De L'Université Laval, 1992, p. 134; <https://gallica.bnf.fr>

En esta imagen lo que se quiere representar es un grupo de militares franceses que viajan en diligencia, distinguida por el hecho de que el carruaje lleva el compartimiento en el techo lleno de carga. El coche apenas va saliendo de la ciudad, así que el asalto radica en un panorama urbano o cerca de las afueras, por las iglesias con sus altas torres y cúpulas que se observan a lo lejos.

Los personajes con los que se cuentan están en dos bandos diferentes, aquellos que viajan en la diligencia, que el título indica son zuavos haciéndose pasar por viajeros y quienes la atacan. Incluso los que van en el pescante llevan armas y se defienden, cosa diferente a un cochero común que todos los días tiene que pasar por el mismo camino y corre riesgo al defenderse. Son cinco personajes los que protegen esta diligencia, que como en la anterior sabemos que puede contener escritos importantes. Los bandidos por su parte se ven repartidos en su tarea de asalto, puesto que dos están sujetando a los caballos para controlarlos,⁴⁶⁰ mismos que son atacados por el cochero; otro bandido al pretender entrar al coche es sorprendido por otro sujeto que lo apuñala; uno más es atacado por un cochero y un hombre con el traje característico del zuavo. De esta manera se ven sorprendidos los que en un principio buscaron atacar el carruaje y los siete restantes huyen de la escena.

Luego en 1864, cuando aún no era coronado Maximiliano apareció en el *Illustration Journal Universel* la obra de Pharamond Blanchard basado en el bosquejo de M. V. Pierson. Retrata el ataque al correo del general Bazaine en una expedición de 1864 cerca de San Antonio de la Soledad. Esta representación adquiere un significado político militar, al ser la diligencia atacada por las fuerzas de la tropa nacional y no por salteadores. Bazaine fue mandado a México por Napoleón III para reforzar la tropa francesa que había disminuido por la batalla donde Puebla resistió y dio mil bajas al ejército francés. Bazaine fungió para combatir el poder de las fuerzas republicanas. Al ser el correo el medio en el que las tropas se comunicaban, se entiende la intención de parar la diligencia. El periódico *La Sociedad* daba cuenta de este hecho al escribir:

Del ejército de Uraga quedaron algunas partidas [...] como las de Canales, Toro Riva Palacio y Pueblita. La primera de estas partidas [...] vino a sacar á una de las diligencias del Interior entre la Soledad y Arroyozarco, dando muerte á dos oficiales

⁴⁶⁰ Que sean caballos y no mulas las que dirijan el coche puede indicar mayor valor en su interior.

y algunos soldados franceses que venían en ella y que se defendieron heroicamente, lo mismo que un correo del general Bazaine.⁴⁶¹



ATTAQUE DU COURRIER DU GÉNÉRAL BAZAINE, PRÈS DE SAN-ANTONIO DE LA SOLEDAD. — D'après un croquis de M. V. Pierson.

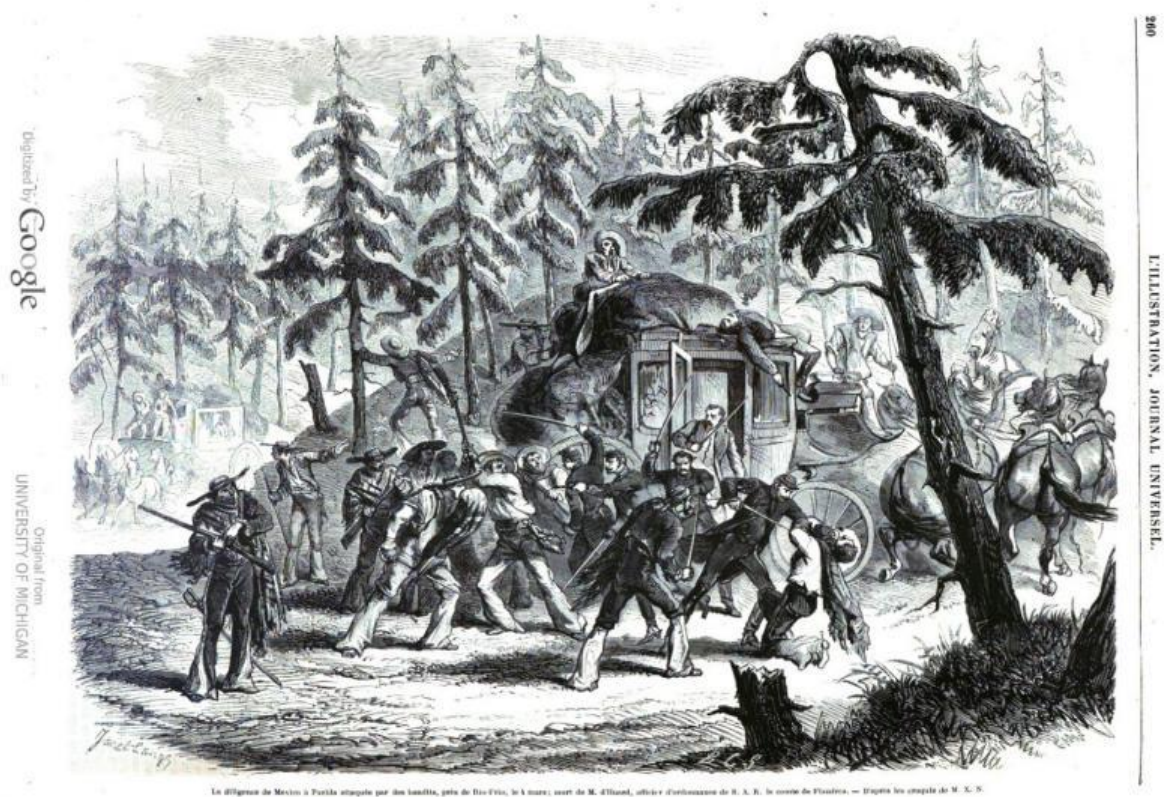
“Ataque del correo del general Bazaine, cerca de San Antonio de la Soledad. — De acuerdo al bosquejo de M. V. Pierson.” *L'illustration Journal Universel*, Firma P. Blanchard, 27 feb 1864 p. 134.⁴⁶²

No se observan pasajeros, sino que el ataque es enfrentado con la intención de adueñarse del coche. Se observa a los franceses encima de la diligencia, además de llegar la tropa mexicana a rodearla. Llevan fusiles, pistolas, bayonetas y sables; los lanceros por su parte llevan el respectivo sombrero plano, jorongo y chaqueta, montados a caballo. Se aprecian bajas de ambos bandos en diferentes puntos del camino, que justamente se identifican por su modo de vestir; por ejemplo, las chaparreras prueban que es del ejército mexicano. El paisaje se destaca propiamente por el maguey que sobresale, las mulas yacen heridas y del lado derecho se aprecian más refuerzos republicanos. Tomando en cuenta que la litografía de Serrano y Castro siguió saliendo en las siguientes ediciones, más la labor de los periódicos

⁴⁶¹ “VISTA DE LOS ULTIMOS SUCEOS EN MÉXICO”, viernes 1864-01-29, *La Sociedad*, portada, tercera época, Tomo II, núm. 225.

⁴⁶² http://qcmtest.fr/lillustration-journal-universel-n-1096/1864-illustration-1096_page_05

franceses habla de cómo a través de los artistas preparaban al espectador para proyectar una representación sobre México.



La diligence de Mexico à Puebla attaquée par des bandits, près de Rio-Frio, le 4 mars; mort de M. d'Huard, officier d'ordonnance de S. A. R. le comte de Flandres.- D'après les croquis de M. X. N.⁴⁶³

En esta escena se presenta el asalto de una diligencia, basado en el acontecimiento del 4 de marzo de 1866 en el camino entre México y Puebla, que dio muerte al barón D'Huart. *L'illustration* describió que el barón viajaba en el imperial y cayó de un balazo, esto mismo se descubre en el dibujo de Janet Lange. Este asalto de nueva cuenta es presentado en una zona boscosa, con pinos a su alrededor pues claramente retrata Río Frío. Los bandidos se diferencian por su típica vestimenta, el sombrero de ala ancha, chaquetas, jorongos,

⁴⁶³ La diligencia de México a Puebla atacada por bandidos, cerca de Río-Frío, el 4 de marzo; muerte de M[onsieur]. d'Huart, oficial de ordenanza de S. A. R. el Conde de Flandes. - Según los bocetos de M. X. N., "Ataque de la diligencia de Mexico a Puebla Le 4 mars 1866", *L'illustration, Journal Universel*, 24^o Anée. Vol. XLVII, Número 1209, Samedi 28 Avril 1866, p. 258 y 260.
<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015069785262&view=1up&seq=268&skin=2021&q1=diligence>

chaparreras; armados se baten contra la comisión del rey de los belgas que defiende la diligencia en la cual viajaban.

Son 13 los bandidos implicados, mismo número referido en *La Sociedad*.⁴⁶⁴ Se encuentran algunos bandidos desplegados por las fuerzas belgas; otro bandido más distante sólo observa, armado, pero sin actuar; un par de los malhechores en el techo de la diligencia trata de descargar las cosas de valor, mientras yace el cuerpo del barón (se sabe que es él por la descripción del periódico) y junto a éste, el cochero girando la vista concentrada en el combate. Los caballos de esta diligencia juegan naturalmente con la escena en movimiento, no tienen la tranquilidad de representaciones pasadas. Esta vez ya no se trata de un bandido saliendo del coche con un cofre o cajita sino de un belga saliendo armado con un sable, dispuesto a luchar. Dos bandidos divisan el camino cual centinelas, y a lo lejos otra diligencia que se acerca, donde según *L'illustration* en ella viajaba el capitán Turner que sirvió como refuerzo.

Particularmente llama la atención el acto de lucha pensado por el artista entre cuatro de los personajes: un salteador que sujetan del cuello y está a punto de perder la vida por el sable de un oficial belga; este último es apuntado por un salteador con un arma de fuego en tanto con su diestra sostiene un sable; no sin perder de vista a un belga que con su sable está a punto de atacar al bandido doblemente armado. De esta manera es que Janet Lange a través del *L'illustration* acompaña a la nota periodística sobre el asalto a la diligencia, que dio como resultado un muerto, algunos heridos y la fuga de bandidos.

⁴⁶⁴ "MALHECHORES Y GENDARMES", 1866-05-22 martes. *La Sociedad*, tercera época, tomo VI, núm. 1061, p. 3. Este periódico cita al periódico francés *L'Estafette*.

Capítulo IV La representación del asalto a la diligencia desde la escritura: crónicas viajeras, prensa y novela

«Al regresar no seremos como otros viajeros,
que no entienden bien lo que han vivido.
Nosotros sabremos bien a donde fuimos y
recordaremos con exactitud todo lo que hayamos visto.»
Jane Austen

A continuación, se presenta lo que los viajeros experimentaron ante el peligro de ser asaltados; se notifica lo que la prensa transmitió en su momento, la denuncia del peligro y estado del camino; y la novela, aquellos escritos desde la ficción, personajes ficticios y no tan ficticios que lleva a pensar que no están tan lejos de lo que acontecía, como *Relumbrón* en Payno.

Estas novelas fueron escritas por personas que vivieron en el tiempo estudiado, donde los viajes se realizaban en diligencia y el asalto a ésta no era inverosímil, pero les bastó alejarse un poco de ese contexto para sentarse a escribir. Luis G. Inclán (1816-1875) hombre de campo incursionado en la charrería, poeta, impresor; Payno (1820-1894), partícipe de la lucha contra Estados Unidos, luego ministro de Hacienda, que sabía cómo era viajar en diligencia; Ignacio Manuel Altamirano, (1834-1893) quien vivió de cerca el bandidaje desde 1861; y Portillo (1850-1923), un abogado, literato que con buena posición económica se permitió viajar por Europa y Asia. Se incluye el aporte de Antonio García Cubas (1832-1912), que, a partir de sus memorias en su calidad de ingeniero, geógrafo historiador, nos traslada a las costumbres mexicanas sobre cómo era viajar en diligencia.

La novela, narración que se apoya de la ficción para placer del lector pero que cuenta con parte de lo posiblemente vivido de su autor; las crónicas se emiten desde el papel del viajero que se traslada en el momento y busca sentirse seguro, conociendo el camino con previo aviso, da cuenta a otros de lo que ve, pero sólo lo que le llama la atención; la prensa declara el asalto, la existencia de bandidos y la situación del camino, que bien puede ser parcial y dramatizar. Ningún vestigio se salva de su condición abstracta, pero arroja posibilidades de entrever un modelo que congenie, así como lo que se permite distinguir en las artes plásticas, por ello es pertinente su estudio.

4.1 La representación del asalto a la diligencia en las crónicas viajeras

Fueron los viajeros quienes, al observar un panorama distinto a su terruño, se atrevieron a poner por escrito lo que particularmente llamaba su atención. Pero no cualquier persona elabora una descripción de lo que ve en su éxodo; para ello se necesitaba saber escribir, pero necesariamente tener el hábito de la escritura y ciertamente los recursos para realizar un viaje. Los viajeros que aparecen en este texto fueron conocidos gracias a sus escritos, pero sobre todo por la publicación y difusión que se hizo de estos. Por tanto, cabe preguntarse quiénes son estas personas que se trasladan al país por el camino real México-Veracruz; qué fue lo que percibieron del peligro en el camino; si sufrieron el asalto en su transitar; saber la frecuencia del asalto y qué tanto escriben sobre ello para poder compararlo con otras fuentes, pues son ellos mismos quienes pasan por la vía.

Los viajeros que se encontraron fueron de diferentes nacionalidades: estadounidense, rusa, belga, checa, austriaca, incluso mexicana, no obstante, de todos ellos, prevalecieron los alemanes y en segundo término franceses y británicos. Se trata de personas estudiadas con diferentes cargos u oficios; este aspecto tiene que ver con la manera en que escriben, para quién escriben, si fue por asunto diplomático, parte de un diario o misivas a la familia. Tanto el artista, como el científico, político o militar vivieron un viaje diferente; donde cada uno percibió lo referente a sus intereses. Por ello es sustancial saber lo que este grupo multifacético tuvo que decir a sus compatriotas sobre un tema en común, que fue el peligro o seguridad del viaje en diligencia.

Viajeros consultados en su paso por México ⁴⁶⁵				
#	Años de visita	Viajero	Nacionalidad	Profesión
1	1823 y 1827	George Ward Henry (1797-1860)	Británico	Diplomático. Comisión a fin de indagar el asunto de México y su separación de España en 1821 (Tratado de Córdoba e Iturbide al poder).
2	1827-1835	Eduard Mühlenpfordt	Alemán	Geógrafo, etnólogo, científico, Jefe de construcción de caminos en Oax.
3	1830-1832	Karl Wilhelm Koppe (1777-1837)	Alemán	Consejero privado del estado Prusiano.
4*	1829-1834	Carlos Nebel (1805-1855)	Alemán	Diseñador y pintor.
5	1830-1836 y 1841-1842	Tomás Egerton (1797-1842)	Británico	Pintor paisajista y litógrafo.
6	1831-1841, 1843-57	Mathieu De Fossey (1805-1870)	Francés	Pedagogo. Estuvo en el proyecto de colonización de Coatzacoalcos.
7	2 ene 1832- 4 de abril 1833	Carl Christian Becher	Alemán	Subdirector de la cía. Renana Indoccidental de Elberfeld, comerciantes e industriales germanos para importar materias primas y exportar productos desde su país.
8	18 diciembre 1835 - 3 de abril de 1836	Barón Ferdinand Petrovich Wrangel (1796-1870)	Ruso	Geógrafo navegante.
9*	Diario de viaje en 1839	Melchor Ocampo (1814-1861)	Mexicano	Abogado, liberal.
10	1839-1842	Frances Erskine Inglis ó madame Calderón de la Barca (1804-1882)	Británica	Su marido fue nombrado representante diplomático de la república emancipada.
11	1841-1842	Brantz Mayer (1809-1879)	Estadounidense	Secretario de la legación norte.
12*	1843 viaje a Puebla	Manuel Payno (1810-1894)	Mexicano	Secretario de Hacienda y trabajó en Aduana.

13	1838. Publica en 1843.	Isidore Löwenstern (1806-1859?)	Austriaco	Comerciante ⁴⁶⁶
14	1845-1848	Carl Bartolomeus Heller (1824-1880)	Checoslovaco	Naturalista, Botánico.
15	1846	George F. Ruxton (1821-1848)	Inglés	Se sabe que viajó a Antillas y la Habana.
16	1846-1867	Lucien Biart (1829-1897)	Francés	Naturalista, escritor.
17*	Publica en 1848	John Phillips (1807/17-1867)	Inglés	Artista dibujante y arquitecto
18	1849	Guillermo Prieto (1818-1897)	Mexicano	Político y escritor.
19*	1853-1855	Gustavus Ferdinand Von Tempsky (1828-1868)	Prusiano	Artista, militar, corresponsal de periódico.
20	1854-1855	Ernest de Vigneaux s/f	Francés de Burdeos	Participa en la expedición filibustera que encabezó el Conde Rausset de Boudon en contra de Sonora, en la que actuó como secretario privado del Conde.
21	1855	Jean Jacques Antoine Ampere (1800-1864)	Francés	Filólogo
22*	1827-1836	Eduard Harkort (1797-1836)	Alemán	Ingeniero de minas en la empresa minera británica <i>The Mexican Company</i> . Posteriormente se une a las fuerzas de Santa Anna.
23	Entre 1857 y 1885 hace 4 viajes	Désiré Charnay (1828-1915)	Francés	Arqueólogo, fotógrafo, explorador.
24	1 junio 1864	Paula Kollonitz Gräfin (1830-1890)	Austriaca	Condesa parte del séquito de Maximiliano y Carlota
25*	1864-1867	Carlota de Bélgica o	Belga	Emperatriz de México

⁴⁶⁵ Se trata de los viajeros que son citados a lo largo de este trabajo de investigación, aquellos que pasaron por el camino México-Veracruz y dieron testimonio del peligro de bandidos y el asalto. Se muestra con asterisco (*) a viajeros que se limitan a mencionar lo referente al camino; la diligencia; el paisaje; hospedaje; ciudad y sociedad.

⁴⁶⁶ Margarita Pierini, "Un viajero austriaco en México. Recuerdos de Isidore Löwenstern (1838)", *Literatura mexicana* Revista semestral del Centro de Estudios Literarios, Universidad Autónoma de México, vol. 14, núm. 2 (2003), pp. 10-12. <https://revistas-filologicas.unam.mx/literatura-mexicana/index.php/lm/article/view/452>

		María Carlota Amelia Victoria Clementina leopoldina princesa de Bélgica sajonia- coburgo-gotha (1840-1897)		
26*	1864-1867	Johan Karl Khevenhüller Metsch (1840-1905)	Austriaco	Aristócrata parte de la corte de Maximiliano.
27	1864-1866. Durante 1846-1852 como misionero en Texas.	Emmanuel Domenech (1825-1903)	Francés	Capellán del ejército francés durante la intervención francesa y luego jefe de prensa de Maximiliano.
28*	1856	Barón Johann Wilhelm Von Müller (1824-1866)	Alemán	Ornitólogo y explorador.
29	Escribe de 1865-1874 pero se establece hasta 1892	Adolfo Schmidtlein (1836-1892)	Alemán	Médico militar y luego médico privado en Puebla donde se casó.

4.1.1 Tramos peligrosos en el paso a Puebla

Había puntos conocidamente temidos por los viajeros, puntos estratégicos para los asaltantes como zonas boscosas, barrancas, recodos que les permitiera esconderse y hay que recordar que en el camino real abunda este tipo de relieve. Más de un viajero señala la zona de “El Pinal” (cumbre) como un lugar peligroso, los viajeros que viniendo de Veracruz se dirigían a Puebla o salían de ella pasaban por aquí. Desde 1823 el británico George Ward Henry⁴⁶⁷ mencionaba que, en tiempo de revuelta, pasar por El Pinal era extremadamente malo y peligroso: “[...] el bosque es guarida favorita de los bandidos, quienes a veces se

⁴⁶⁷ Diplomático perteneciente a una comisión encargada de indagar la separación de España en el Tratado de Córdoba mientras Iturbide se posicionó en el poder.

congregan ahí en gran número para un *coup de main* [...]”.⁴⁶⁸ Luego en 1830 el alemán Karl Wilhelm Koppe, consejero privado del estado prusiano, aseguraba que habían atravesado sin contratiempos el temible y silencioso desfiladero existente entre la Malinche y El Pinar (*sic.*), frecuentado por ladrones. Koppe añadía que si lograban cruzar de igual manera el trayecto de Río Frío y la venta de Córdoba (más cercana a la capital), sería maravilloso, porque se trataba de un segundo punto de peligro.⁴⁶⁹

Por su parte Carl Christian Becher, con un escrito muy similar al de Koppe, en 1832 anotaba que habían atravesado felizmente y sin ningún percance el famoso Pinal, desfiladero infestado de bandidos;⁴⁷⁰ lugar propicio para la protección de los bandoleros más no para el viajero.⁴⁷¹ A estas versiones se complementaría lo dicho por el arqueólogo francés Désiré Charnay sobre El Pinal y la barranca del Águila: “[...] uno de los lugares más temidos de la república mexicana [...]”⁴⁷² tanto por el camino tan accidentado en su estructura, como por ser un sitio donde ocurrían robos, asesinatos, pillajes tras veinte años.

Al estar la vía llena de barrancas podía dificultar el paso veloz de la diligencia y propiciar el asalto, así lo dejaba ver Charnay: “El camino se pierde en este laberinto y el ladrón, aún sorprendido con la mano dentro de la bolsa o con el puñal sobre la garganta de la víctima, tiene 10 oportunidades a una de escapar.”⁴⁷³ Se toma en cuenta que Charnay escribe esto en 1857 y por ello apunta que el lugar ya tenía mala fama. Madame Calderón de la Barca (estancia de 1839-1842) previamente dirigía su atención en el camino de Atlixco a Puebla como “[...] camino real *par excellence* de los ladrones [...]”;⁴⁷⁴ o pasando Río Frío con dirección a la capital, mencionó un paraje conocido como Selva Negra, guarida de bandidos.⁴⁷⁵ Carl Bartholomeus Heller (1845-1858) menciona la barranca de Juanes, después de Río Frío con dirección a la capital.

⁴⁶⁸ Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 89.

⁴⁶⁹ Karl Wilhelm Koppe, *Cartas a la patria dos cartas alemanas sobre el México de 1830*, Trad. Juan Ortega y Medina, México, Universidad Autónoma de México, 1955, p. 116.

⁴⁷⁰ Carl Christian Becher, *Cartas sobre México*, Traducción, prólogo y notas por J. A. Ortega y Medina, UNAM, 1959, México, Carta XV, p. 71.

⁴⁷¹ “Carl Christian Becher” en Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 152.

⁴⁷² José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 124.

⁴⁷³ *Ibid.*, p. 123-124.

⁴⁷⁴ *Ibid.*, p. 86.

⁴⁷⁵ Madame Calderón de la Barca, “Carta VI”, *Op. cit.*, 1967, p. 36.

El viajero podía tomar parte de centinela a favor de sus compatriotas próximos a llegar, y estos podían considerarse dichosos si atravesaban sin problema el lugar. El peligro podía relacionarse inmediatamente con las afueras de la ciudad, en la naturaleza, lugares alejados que sólo servían para trasladarse, pero incluso lugares cercanos a la ciudadela. El joven naturalista Heller entre 1845 y 1848 lo constataba: “Fuera de la ciudad y para esparcimiento de los habitantes, existe un pequeño paseo, bordeado de árboles y flores, que sin embargo y a pesar de la cercanía de las casas, es poco frecuentado a causa de los robos”.⁴⁷⁶ Los árboles eran sin duda los escondites naturales e ideales al lado del camino, es en estas zonas donde se incrementaba el robo refería Heller.⁴⁷⁷ Pero incluso en zonas menos frondosas, los asaltantes se servían de los matorrales de mirtáceas para ocultarse.⁴⁷⁸

También hay que resaltar el panorama fúnebre que adquiría el camino con cruces, al describirlo Charnay le daba el toque más sentimental, creando una interacción con quien pasara por allí: “De distancia en distancia, los montículos de piedras rematados por una cruz en tristeza en el alma por las reminiscencias de la muerte y parecen pedir al viajero un recuerdo de conmiseración para la víctima, o bien, una plegaria de perdón para el asesino”. El británico George Frederick Ruxton en 1846 describía que al amanecer, dejando vista al viajero, se podían observar “[...] numerosas y pequeñas cruces a los lados del camino; muchas de ellas señalaban los sitios donde desafortunados viajeros han sido asesinados.”⁴⁷⁹ Tal vez no se podría llegar a pensar en accidentes automovilísticos como actualmente se ve; mas Ruxton explicaba que las cruces no siempre contenían un significado sangriento, sino que funcionaban como señalamientos donde los mensajeros podían descansar o hacer relevo.

4.1.2 Imagen del bandolero y percepción del asalto por parte del viajero

Percibir a los sectores más bajos de la sociedad como ladrones, era recurrente. A manera de explicar la existencia de bandidos, el alemán Eduard Mühlenpfordt (viaje de 1827-1835)

⁴⁷⁶ Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 169.

⁴⁷⁷ José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p. 92.

⁴⁷⁸ Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 227.

⁴⁷⁹ Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, pp.173-174.

exponía que era resultado de la gran pobreza.⁴⁸⁰ Ruxton en 1846 aseguraba que en un país donde no se aplicaba la justicia, la leyes sólo existían de nombre; los ultrajes eran aceptados pasivamente por un pueblo desmoralizado, porque prefería vivir por otros medios a trabajar honradamente y adjudicaba la responsabilidad a la pasión por el juego:⁴⁸¹ “[...] es común que hombres de todas las clases y situaciones pierdan sus escrúpulos y salgan al camino para recuperar allí lo que han perdido en el juego, y se pueden dar numerosos ejemplos en que esto ha ocurrido y sus autores han sido ejecutados por desobedecer las leyes.”⁴⁸² Esta escena del mexicano inmiscuido en el juego, la presenta muy bien Manuel Payno en “Bandidos de Río Frio”, parte de la vida cotidiana que no se puede exceptuar.

Para el ojo del naturalista francés Lucien Biart se distinguían tres clases diferentes en la población, las gentes decentes de vestidos afrancesados: “[...] bastón en mano, calzados y enguantados como lechuguinos parisienses; los artesanos, de chaqueta, sombreros de anchas alas y envueltos en mantas de abigarrado aspecto, y, finalmente, los indios y los mestizos, en calzones, sin camisa ni zapatos, envueltos en jirones de tela horriblemente sucios.”⁴⁸³ Por la vestimenta se identifica al bandido como parte del segundo grupo que califica Biart, mismo que figura en pinturas y literatura.

De igual forma, por la vestimenta es que los bandidos podían identificar de qué transeúntes podían sacar un mejor botín. Frances Erskine Inglis conocida como madame Calderón de la Barca,⁴⁸⁴ en su viaje de 1839-1842, tenía la esperanza de no sufrir asalto gracias a la capacidad de los bandoleros en diferenciar de los viandantes que viajaban por placer que no llevaban mucho (así como ella), a los viajeros recién llegados cargando mercancías desde Europa. “El contenido de nuestros tan traídos y llevados *portmanteaux*,

⁴⁸⁰ *Ibid.* p. 111.

⁴⁸¹ *Ibid.* p 174.

⁴⁸² *Ídem.* Con esto George F. Ruxton daba cuenta del caso del coronel Yanes(*sic.*) ayudante de Santa Anna, que murió a garrote por robar y asesinar al cónsul suizo en México hace solo unos cuantos años, informó el viajero.

⁴⁸³ Biart viajó con 18 años, llegó en 1846, duró varios años en el país y regresó a Francia en 1867, a la caída del Imperio. Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, pp. 178-179.

⁴⁸⁴ Quien acompañó a su esposo Ángel Calderón de la Barca, primer ministro plenipotenciario de España en el recién país independiente; pero su diario sirvió para compartirlo con su amigo, el historiador William H. Prescott quien le pidió fuera muy detallada en su estancia en México y luego de un año publicó en 1843 publicó su obra *Historia de México*.

confiábamos que uno o dos sarapes, algunas sortijas, unos cuantos aretes y uno o dos chaques, no podrían constituir incentivo suficiente para hacerles caer en la tentación.”⁴⁸⁵ Sin embargo la concepción de riqueza podía variar entre madame y los salteadores. A esto Isidore Löwenstern en su viaje de 1838 apuntó, que el viajero mexicano enviaba su equipaje con los arrieros para no cargar objetos de valor.⁴⁸⁶

Cada caminante que se encontraban en el camino podía provocar sustos inmediatos, más si se optaba por viajar a caballo; expresaba Heller (1845-1848) que no era costumbre unirse a viajeros que no se conocieran, por lo que se les dejaba adelantarse en el camino.⁴⁸⁷ Aunque era más probable que los bandidos se concentraran en asaltar coches que personas, porque si no llevaban consigo mulas cargadas no valía la pena,⁴⁸⁸ por ello algunos encargaban sus bienes a los arrieros. Heller consideraba que cuando se usaba la diligencia estaba en mayor peligro de sufrir un robo y contaba que en un lapso de tres días a los pasajeros le había tocado el asalto a la diligencia.⁴⁸⁹

Además del coche de diligencias, en los mesones o en las fondas donde se paraban a almorzar servían como lugar para comentar relatos sobre bandidos e informarse. Comentaba madame Calderón: “Nos detuvimos a almorzar en Río Frío, [en la posada de una bordelesa y su marido] durante toda la comida nos hizo la gracia de contarnos historietas de ladrones, robos y horribles asesinatos.”⁴⁹⁰ George F. Ruxton en 1846 mencionó que se pararon a desayunar a las 11 a.m. y una mujer llamada “La Puebla” (por su vestimenta), les advirtió que en el camino había “gente muy mala” pues días antes su grupo fue asaltado por gente “muy sinvergüenza” que trataron rudamente a las damas.⁴⁹¹

⁴⁸⁵ Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 135.

⁴⁸⁶ Isidore Löwenstern, *Le Mexique souvenirs d'un voyageur*, París, Arthus Bertrand, Libraire-Editeur, Libraire de la Société de Géographie et de la Société Royale des Antiquaires du Nord, Rue Hautefeuille, 23, Leipsick Leopold Michelsen Libraire, 1843, p. 22. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k31553s/f37.item.r=Diligence>

⁴⁸⁷ Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 91.

⁴⁸⁸ Eduard Mühlendorff, *Versuch einer getreuen Schilderung der Republik Mexiko besonders in Beziehung auf Geographie, Ethnographie und Statistik, Nach eigener Anschauung und den besten Quellen bearbeitet, Erster Band, Überblick über das Land im Allgemeinen*, Hannover, Verlag von C. F. Kius, 1844, p. 324.

⁴⁸⁹ Según las traducciones se implica que el viajero presencié el asalto, sin embargo, no describe cómo aconteció. Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 218.

⁴⁹⁰ Madame Calderón de la Barca, “Carta VI”, *Op. cit.*, 1967, p. 36.

⁴⁹¹ Comillas utilizadas por George F. Ruxton para referirse a las palabras de “La Puebla”. Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 173.

En su viaje de 1854-1855 el francés de Burdeos Ernest de Vigneaux comentaba que un sastre compañero de viaje en la diligencia se admiraba que éste no se sorprendiera de haber salido bien del camino, e inclusive lo invitó a comer en Puebla.⁴⁹² En dichos espacios se exponían los miedos, la valentía y se interesaban en el actuar de los salteadores, con la esperanza de no encontrárselos.⁴⁹³ Pero ¿qué pasaba con aquellos extranjeros que colocaban estos negocios en zonas peligrosas? Heller cuestionó al alemán situado en Río Frío del que varios viajeros hablan:

No pude menos que preguntarle cómo se le había ocurrido asentarse en un lugar que se encontraba formalmente en el centro de todas las bandas de ladrones de México. Pero me contestó que el negocio le proporcionaba buenos ingresos, ya que vivía, y estaba obligado a vivir, en buenas relaciones tanto con los viajeros como con los bandidos, si no quería exponerse al peligro de ser asesinado por éstos en una mala hora. Y de hecho, este hombre vive desde hace años en Río Frío y es una persona muy respetada; ha ofrecido a muchos viajeros despojados algo de dinero y vestidos. Su albergue es uno de los más benéficos del país.⁴⁹⁴

Becher (1832-1833), refería que para los “hombres de bien” era muy atrayente que les previnieran de algún punto conocidamente peligroso del camino y salieran librados.⁴⁹⁵ El historiador Paul Vanderwood subrayó la decepción de los viajeros al no vivir un encuentro cercano con los bandidos, por contemplarlo como una aventura: “Los viajeros parecían decepcionados si no encontraban bandidos cuando menos una vez durante el viaje, o bien una advertencia como la cabeza de Maldonado [un bandido al que expusieron su cabeza en el camino].”⁴⁹⁶ Apunta que “[...] muchos de [los viajeros] lo consideraban parte de la aventura de viajar por México [...]”⁴⁹⁷ “Los bandidos eran sin duda la principal atracción, pero el viaje en sí era realmente dramático.”⁴⁹⁸ (por señalar lo estrepitoso que era viajar en el vaivén de la diligencia). Incluso refiere que un corresponsal del *New York Times* en 1861 “subió a la diligencia para dirigirse hacia la capital [y] se preparó para ser robado”.⁴⁹⁹

⁴⁹² Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 240.

⁴⁹³ Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 133-134.

⁴⁹⁴ *Ibid.*, pp. 219-220.

⁴⁹⁵ *Ibid.*, p. 152.

⁴⁹⁶ Paul Vanderwood, *Desorden y progreso... Op. cit.*, p. 32.

⁴⁹⁷ Paul Vanderwood, “Los bandidos de Manuel Payno”, *Op. cit.*, p. 111.

⁴⁹⁸ Paul Vanderwood, *Desorden y progreso... Op. cit.*, p. 20.

⁴⁹⁹ *Ibid.* p. 19.

Este último apunta a un periodista que en vías de que el país experimente la intervención francesa, busca la aventura por sí mismo para obtener la nota y lleva preparado su botín al salteador, no se puede aseverar que este ánimo sucediera en el viajero común. Aunque el bandidaje era un tema que estaba en boca del viajero, se presenta más por el temor y por saber los puntos de asalto para estar preparados, que por el deseo de vivir el asalto; así lo dejan ver los testimonios de viajeros que advierten a sus compatriotas del modo en que operaba el bandido mexicano. Vanderwood llega a expresar que el mito y la novela de estos bandoleros se creó con la exageración de los viajeros, pero aun así menciona que “[...] era [...] preferible caer en manos de un bandido mexicano.”⁵⁰⁰

Los viajeros promulgaban el temor del camino y en especial ciertos tramos. “La forma más segura de viajar es lejos de los grandes caminos rurales, por caminos poco transitados; los verdaderos ladrones rara vez se pierden allí.”⁵⁰¹ Madame Calderón hacía notar la preocupación de ser asaltados al día siguiente, aun cuando descansaban en el hotel, porque era algo común, expresaba que “[...] cuando la diligencia de Puebla llega sana y salva, esto produce mayor sorpresa que cuando es detenida por los ladrones.”⁵⁰² Aquí Frances Erskine no solo evidencia la existencia del asalto en su viaje de 1839, sino también, la frecuencia de este acto como práctica común, además de la intranquilidad del viajero en su itinerario.

En los primeros años de vida independiente y en la regulación del sistema de diligencias, dos viajeros alemanes relataron el proceder del bandido. Mühlenpfordt⁵⁰³ quien viajara de 1827-1835, refería que “[...] los atracadores mexicanos [tenían] la costumbre de ser muy educados en sus negocios, sobre todo cuando no se les oponen los que han sido atacados.”⁵⁰⁴ En este ambiente “pacífico” no causaban daño, incluso se mostraban galantes hacia las mujeres y amables con los clérigos, a quienes no robaban e incluso se disculpaban por las molestias; pero si había oposición, podían cometer las peores atrocidades.⁵⁰⁵

⁵⁰⁰ Paul Vanderwood, “Los bandidos de Manuel Payno” ... *Op. cit.*, p.11.

⁵⁰¹ Eduard Mühlenpfordt, *Op. cit.*, p. 324.

⁵⁰² Carta XXXVI Frances Erskine. Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p.171 171.

⁵⁰³ Este geógrafo, etnógrafo alemán fungió como jefe de construcción en México y luego director de obras públicas en Oaxaca.

⁵⁰⁴ Eduard Mühlenpfordt, *Op. cit.*, p. 325.

⁵⁰⁵ *Ídem.*

Cambiando alguna palabra, el relato de Becher⁵⁰⁶ de enero de 1832-marzo de 1833 es prácticamente el mismo al de Mühlenpfordt; ambos eran alemanes y podría ser que Becher retomara las palabras escritas de su compatriota, aunque llama la atención que coincidieron ciertos años en el país.

Se decía que no había esperanzas de justicia contra los bandidos. Carl Bartholomeus Heller, el checoslovaco naturalista botánico que viajó de 1845-1848 en plena lucha contra los Estados Unidos, comentaba que la justicia mexicana llegaba a soltar a los bandidos apresados porque no podía comprobarse que fueran ellos, al ir enmascarados para llevar a cabo los asaltos o bien porque temían que quienes estaban libres se vengaran. Y aunque los periódicos elevaban sus voces y describían las crueldades que se cometían no se encontraba una solución para corregir dicho mal.⁵⁰⁷

Algo interesante en el actuar del bandido fue aprovechar la existencia del telégrafo. En 1855 el francés Jean Jacques Antoine Ampere, hacía notar que esto le parecía un estado de civilización, no obstante, imperfecto y lo calificaba como “[...] la barbarie avanzada de la sociedad mexicana.”⁵⁰⁸ Ampere comentaba que los viajeros a su llegada se apresuraban a la oficina de telégrafos para dar noticia a sus parientes; por su parte los bandidos se colocaban entre los caminos y el telégrafo para dar noticias suyas, como los mensajes podían darse en clave y era una forma rápida para comunicarse, esto convenía para dar aviso de un posible asalto. Como se vio en el primer capítulo, el telégrafo llegó a la ciudad de Puebla en el año de 1852 y cuando Ampere llega a notar el uso del telégrafo en los bandidos no había pasado mucho de su instalación; esto habla del pronto aprovechamiento de las nuevas comunicaciones aun con fines delictivos.

⁵⁰⁶ El alemán viajó con un interés comercial, pues era subdirector de una cía. de comerciantes e industriales germanos para importar materias primas y exportar desde su país.

⁵⁰⁷ Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 218.

⁵⁰⁸ Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 243.

4.1.3 Durante la intervención francesa

En las acusaciones contra salteadores de caminos el sexo masculino tiene gran presencia; pero es verdad que, se llega a encontrar contadas mujeres que incurrieron en este delito.⁵⁰⁹ Hubo un viajero que particularmente se refirió a la mujer de “Mozco” (éste fue un célebre bandido del momento según el viajero y que en efecto figura dentro de los expedientes judiciales)⁵¹⁰ como parte de esta actividad transgresora. Se trata de Emmanuel Domenech quien viajó como capellán del ejército francés durante la intervención francesa en 1864 y luego jefe de prensa de Maximiliano, quien describe a la señora Mozco(*sic.*) vestida de ranchera al igual que el típico bandido; destaca el revólver en su cinturón y un fusil sobre sus hombros; el lugar de los hechos lo sitúa cerca de Amozoc.⁵¹¹

Domenech relató que mientras la diligencia corría en el trayecto Veracruz-Puebla la mujer de Mozco hizo descender a sus seis pasajeros todos ellos mexicanos, procedió a quitarles dinero y alhajas que llevaban consigo y ya en su huida a caballo “[...] desabotonó su chaleco, les mostró su pecho y les dijo: ‘vean, han sido despojados por una mujer; todos ustedes son unos cobardes y...’ La continuación de la frase no puede imprimirse’.”⁵¹²

El viajero alude a ello como “[...] un hecho histórico acontecido recientemente [...] y que merece ser contado.”⁵¹³ Domenech no vivió el asalto de la señora Mozco(*sic.*) en carne propia, describe lo que le contaron; y aunque podría pensarse que es parte de la ficción, la nota periodística lo clarifica: “[...] se les han hecho prisioneros un hombre y dos mujeres, de las cuales una es esposa del Mosco, y se les han quitado algunas armas y caballos.”⁵¹⁴ Además, la historiadora Ana María Huerta Jaramillo da cabida a este personaje “el Mosco”

⁵⁰⁹ Archivo Histórico Judicial de Puebla, centro INAH.

⁵¹⁰ Serie Penal, Subserie Justicia, Número: 43904, Estante: 12, Entrepaña: 8, Caja: 1114, Expediente: 43068, Contra Ignacio Rodríguez, alias el Mosco, acusado por dirigir una cuadrilla de ladrones, 27 de febrero de 1859, Puebla. AHJP. Domenech utiliza la palabra Mozco con z, mientras que en la fuente judicial y periódico aparece Mosco con s.

⁵¹¹ Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p.273.

⁵¹² *Ídem.*

⁵¹³ *Ídem.*

⁵¹⁴ “Una palmada á un mosco”, miércoles 1859-09-21, *La Sociedad*, segunda época, tomo IV, núm. 627, p. 3.

en su obra, y apunta que es a inicios de marzo de 1864 cuando el bandido muere de una pedrada.⁵¹⁵

Por lo que se ha revisado Domenech es el único viajero que toca el tema de la mujer como salteadora en el paso a Puebla del camino México-Veracruz. No se les priva a las mujeres del accionar en este crimen, puesto que en los expedientes judiciales se encuentra a María Juana Serrano acusada por el robo de caballos o a María Secundina Neri como salteadora,⁵¹⁶ que sería interesante descubrir más sobre el papel de las mujeres en el bandidaje.

La condesa austriaca Paula Kollonitz Gräfin, también viajera en México por algunos meses; formó parte del séquito de Maximiliano en 1864. En el contexto de la pugna entre imperialistas y la tropa nacional, notificaba que “[...] a la posada de Río Frío, las guerrillas asaltan y roban por lo menos una vez al mes”.⁵¹⁷ Ella mantuvo que el país había sufrido por largos años de guerras, engaños, codicia que habían llevado a la más profunda corrupción; mientras los habitantes habían perdido los valores morales, las buenas costumbres y el valor de la honestidad en esa situación, porque “[...] decían de sí mismos que entre ellos no había más que ladrones y pícaros.”⁵¹⁸ La condesa expresaba que este juicio a simple vista parecía ser muy duro e injusto y sin embargo era verdad porque todos robaban, no solo quienes desvalijaban las diligencias y asaltaban haciendas.⁵¹⁹ “Desgraciadamente hay hombres sin fuerza y sin energía que no resisten las seducciones y caen en la más profunda y humillante corrupción, aunque con frecuencia no les faltan sentimientos delicados y gentiles.”⁵²⁰

⁵¹⁵ Ana María Dolores Huerta Jaramillo, *Op. cit.*, p. 245.

⁵¹⁶ Serie Penal, Subserie Justicia, Número: 28935, Estante: 9, Entrepáño: 8, Caja: 841, Expediente: 28096, Contra María Juana Serrano y cómplices, acusadas por robar caballos ensillados, 26 de abril de 1848, Puebla, AHJP; Serie Penal, Subserie Justicia, Número: 44780, Estante: 13, Entrepáño: 1, Caja: 1131, Expediente: 43944, Contra María Secundina Neri y cómplices, acusados por salteadores, 4 de julio de 1860, Puebla, AHJP.

⁵¹⁷ Cerca de Río Frío se rompió la rueda de la calesa donde viajaba la condesa, por lo que tuvo que dejar su valija y compartir diligencia con otros compañeros de viaje, que ya había mencionado iban amontonados entre 12 y 15 personas. Paula Kollonitz, *Viaje a México en 1864*, Trad. Neftalí Beltrán, México, SEPSETENTAS 291, 1976, pp. 83 y 89.

⁵¹⁸ *Ibid.*, p. 76.

⁵¹⁹ *Ibid.*, p. 111.

⁵²⁰ *Ibid.*, p. 76.

Kollonitz consideraba que los hombres que no tenían conciencia de la ley podían ser los mejores dentro de su círculo familiar, como maridos, padres o hermanos. Años anteriores el francés Ernest de Vigneaux (1854-1855) atraído por el potencial minero de Sonora en la expedición de Raousset-Boulbon, había visitado México y exponía que, si se quería conocer México, era a través del pueblo.⁵²¹ Inclusive se dio cuenta de la calidad de su gente y pensó que su aventura intervencionista no tuvo que haberse hecho.⁵²²

Había un asunto complejo que rodeaba a la formación de tropas mexicanas y este era el de la leva. Se levantaba a hombres que pudieran servir en la guerra, una incorporación forzada que sufrían los sectores más vulnerables, además que la mayor parte del siglo XIX se vivió con constantes pugnas. Y la misma tropa mexicana que luchó con los franceses estaba integrada con personas de todo tipo incluso bandidos. La emperatriz Carlota en tiempos del segundo imperio y estando en Puebla, manifestaba en una carta a Maximiliano que el pueblo tenía cierto disgusto por el sorteo, implementado para prestar servicio en el ejército. A Carlota le preocupaba que se confundiera con la leva forzada y no se pusiera en marcha, ya que se requería un ejército con la capacidad de combatir a los bandidos (en este caso aplicaba todo aquel que estuviera rebelado contra el imperio), para el establecimiento de la paz.⁵²³

En contraparte, el germano Adolfo Schmidtlein que se estableció en el país por largo tiempo (1865-1892), laborando como médico militar y luego médico privado en Puebla tuvo otra perspectiva de la conformación del ejército: “[...] los pobres indios son capturados y atados en cuerdas de treinta a cuarenta individuos conducidos como un rebaño de animales al cuartel.”⁵²⁴ Y se preguntaba cómo se pretendía vencer con un regimiento así, porque le parecía claro que los indios llegaban a huir luego de ser aprisionados. También señaló que en las fuerzas de Juárez aparte de quienes peleaban por convicción política contra el imperio, se movía “[...] una serie de ladrones viles y rateros que roban y saquean, bajo el

⁵²¹ Chantal Cramaussel, “Imagen de México en los relatos de viaje franceses: 1821-1862”, en Javier Pérez Siller, *México Francia: Memoria de una sensibilidad común siglos XIX-XX*. Tomo I. México: Centro de estudios mexicanos y centroamericanos, 1998. pp. 333-363. Web. <<http://books.openedition.org/cemca/4080>>.

⁵²² Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 242.

⁵²³ José N. Iturriaga, *Op. cit.*, p.106.

⁵²⁴ *Ibid.*, p. 116.

escudo del amor a la patria, todo lo que encuentran en su camino.”⁵²⁵ Por lo que se tomaron medidas para acabar con ellos:

Contra estos últimos se toman medidas radicales; no pasa una semana en que no sean fusilados varios guerrilleros en el patio del cuartel. Un procedimiento horrendo. Al hombre lo colocan contra el muro; 9 soldados disparan a una distancia de 10 pasos cuando reciben la orden, y el médico comandante tiene que ir a ver si el ejecutado de verás está muerto. ¡Es una cosa impresionante ver a una persona sana un minuto antes y muerta al siguiente!⁵²⁶

4.1.4 Del uso de la escolta en la travesía

La necesidad de la guardia tiene cierto grado de importancia, por una parte, los viajeros se podían sentir sin temor y fuera de peligro en ese acompañamiento que les proporcionaba protección. Pero, por otro lado, podían sentir desconfianza de quienes los cuidaban, porque más de uno expone que son sospechosos de pertenecer al bandidaje. De esta manera se pueda acercar al funcionamiento de la escolta, con los viajeros que hicieron uso o hablan de ella entre los viajes de 1829-1864.

Tanto Henry George Ward (que estuvo en México desde los 26 a 30 años de edad), Karl Wilhelm Koppe (53-55 años), el barón Ferdinand Petrovich Wrangel (40 años), madame Calderón (35-38 años), Brantz Mayer (32-33 años), Carl Bartolomeus Heller (21-24 años), Emmanuel Domenech (39 años) y Paula Kollonitz (34 años) fueron escoltados en su paso hacia México. La mayoría comparte una edad adulta pero jovial y su visita al país no fue necesariamente por placer. Ward estuvo por un asunto diplomático al igual que madame por parte de su esposo. Koppe fue consejero privado del Estado prusiano; Petrovich como militar; Mayer, secretario de legación; Domenech capellán del ejército francés y Kollonitz, como parte del séquito imperial de Maximiliano y Carlota; mientras que Heller dentro del campo científico de la botánica.

Sobre la necesidad de una escolta Carl Christian Becher (en su viaje de 1832-1833) exponía que, si no fuera porque se encontraban con las tropas, los caminos no estarían seguros, pero una vez que dejaran de marchar, pensaba que una *Gens d'armes* sería muy

⁵²⁵ *Ibid.*, p. 114.

⁵²⁶ *Ídem.*

necesaria en el país.⁵²⁷ Mayer explicaba que en Puebla se le ofreció una escolta por parte de Gobernación,⁵²⁸ a sabidas de lo peligroso que podía ser el camino, entonces ese último tramo a México viajó acompañado de una escolta de dragones en 1841.⁵²⁹ Dentro del periodo en que viaja Heller (1845-1848), durante la guerra México-estadounidense, notifica la implementación de la escolta en los puntos más peligrosos entre Puebla y México.⁵³⁰

Ya en 1864 la condesa Kollonitz escribió: “En las afueras de la ciudad nos esperaba nuevamente una escolta de honor de hombres a caballo, especie de milicia bien armada, la cual, cabalgando junto a nuestra carroza, nos acompañó hasta la estación vecina, donde otra caravana la sustituyó.”⁵³¹ Parecía muy arriesgado dejar a su suerte a personajes de la política y con mayor razón a una mujer como Kollonitz, donde los bandidos podían atentar contra su honor; desde décadas atrás las mujeres viajaban en litera rodeadas de numerosos jinetes armados contaba Koppe.⁵³² Kollonitz llegaba en el supuesto país ya pacificado con el triunfo de la intervención.

En cuanto al sentimiento de protección, sin temor y fuera de peligro se va enunciando: “[...] pero nuestra escolta era demasiado fuerte para que sintiéramos temores de un ataque [...]”⁵³³ o “[...] acompañados siempre por nuestros dos escoltas, que producían un grandioso efecto [...]”.⁵³⁴ Aunque también la escolta no garantizaba en todos, la seguridad; madame Calderón avistaba unos soldados muertos de sueño listos para escoltar su diligencia.⁵³⁵ Emmanuel Domenech se expresaba desde el contexto de la intervención francesa en 1864: “Nuestra escolta tenía mala facha; yo hubiera tenido miedo de buena

⁵²⁷ Arturo Coste Setián y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 152.

⁵²⁸ De igual manera por parte del gobernador, a madame Calderón de la Barca se le ofreció una escolta con relevos cada seis leguas en su viaje. Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 171.

⁵²⁹ *Ibid.*, p. 141.

⁵³⁰ Escolta que sólo duró un tiempo. Arturo Coste Setián y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 219.

⁵³¹ Paula Kollonitz, *Op. cit.*, p. 79.

⁵³² Arturo Coste Setián y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 134.

⁵³³ “Henry George Ward”, en Arturo Coste Setián y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 89.

⁵³⁴ “Madame Calderón de la Barca”, en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 126.

⁵³⁵ *Ibid.*, p. 134.

gana, no obstante, llegamos a nuestro destino sin accidente.”⁵³⁶ Este decía que los lanceros mexicanos lo habían escoltado hasta Río Frío por los frecuentes bandidos en la zona.

Se llegó a pensar que en la escolta estaban implicados los bandidos. Karl Wilhelm Koppe relataba en 1830 que el conductor le pidió que autorizara un maestro de armas para que los acompañara en su travesía; al principio no quería, pero accedió por pensar que les sería de mucha utilidad si se hallaban con bandidos, pero agregaba: “¡siempre que él mismo no fuese uno de ellos!”⁵³⁷ refiriéndose al maestro de armas. Incluso Löwenstern dudaba de los mismos cocheros, además según él, los estadounidenses preferían ser robados que pasar la fatiga de un viaje más cansado en otro medio de transporte como la litera.⁵³⁸ En este mismo rubro, madame Calderón anotaba que se tuvo “[...] la sospecha de que los asaltantes habían sido la escolta misma y aún su jefe, el bizarro oficial que la mandaba.”⁵³⁹ Cada uno en su desconfianza se preparaba para lo peor.

En el tiempo que se instauró una escolta entre Puebla y México menciona Heller, refería que el viajero estaba obligado a obsequiar a cada relevo y aunque pareciera que lo exigían, el viajero estaba dispuesto, por preferir ser despojado por estos ladrones legitimados a los otros.⁵⁴⁰ Guillermo Prieto contemporáneo a Heller describía que el boleto de diligencia “[...] constaba un piquillo de medio peso para el pago de escolta [...]”⁵⁴¹ aunque ésta se presentaba hasta Río Frío. Es así que los pasajeros debían esperar a que la escolta estuviera dispuesta en la oficina de la diligencia,⁵⁴² y al partir bien podían ir dentro asomando un fusil cargado en cada ventanilla o seguir la diligencia en su caminar para prever lo que les esperaba.⁵⁴³

⁵³⁶ *Ibid.*, p. 275.

⁵³⁷ Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 132.

⁵³⁸ Isidore Löwenstern, *Op. cit.*, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k31553s/f37.item.r=Diligence>

⁵³⁹ Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 135.

⁵⁴⁰ Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 219.

⁵⁴¹ Guillermo Prieto, *Obras completas. Crónicas viajeras*, comp. Boris Rosen Jélomer, tomo V, vol. 2, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1993, p. 158.

⁵⁴² “Barón Ferdinand Petrovich Wrangel” en Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 123.

⁵⁴³ Madame Calderón. *Ibid.*, p. 134.

4.1.5 La proximidad al asalto y salir bien librado del camino

De los viajeros consultados no se puede afirmar que alguno sufriera el asalto a la diligencia, aunque sí a sus pertenencias llevadas por arrieros. Muchos describen lo que les fueron contando, expresan su inconformidad con el gobierno, el temor y deseo de salir bien librados del camino; también les interesa saber de aquellos salteadores, su trato con el viajante y los tramos más peligrosos del trayecto que debían atravesar. No se encuentra algún viajero que en carne propia describa lo que pasa durante el asalto,⁵⁴⁴ porque incluso no pudieron vivir para contarlo como le sucedió a Marcos Arróniz o a Thomas Egerton junto a su amante Agnes Edward y de quienes encontraron sus cuerpos en medio de parajes; sin embargo, no se transportaban en diligencia. Pero es de resaltar en los viajeros, lo que describen sobre la cercanía al peligro de haber podido ser asaltados, si no fuera por el tiempo o la guardia que lo impidió.

Karl Wilhelm Koppe, en marzo de 1830, refiere a través de su amanuense que una noche mientras se albergaron en una venta (uno de estos puntos fijos para descansar) escucharon cuchicheos y tropeles provenientes de dos bandidos que huyeron luego de ver a la compañía de dragones.⁵⁴⁵ Más adelante Koppe experimentaría otra situación de peligro cuando en el camino, ya en el transporte, describe haber visto una banda muy sospechosa de ocho jóvenes jinetes con carabinas, sables y machetes (que especifica ser una especie de cuchillo largo de monte). Así describe la proximidad que tuvo con los bandoleros:

Dichos caballeros al reparar en nuestro carruaje que iba muy adelantado se detuvieron, pusieron pólvora fresca sobre las cazoletas, y abriéndose sobre ambos lados del camino se nos fueron aproximando lentamente; por fortuna tuvieron que contentarse con lanzarnos miradas sañudas y con farfullarnos alguna que otra maldición en español. Estoy segurísimo de que se trataba de bandidos, y si no pudieron hacernos daño fue debido a que en el preciso momento en que se disponían a atacarnos percibieron a nuestros ingleses y dragones que acababan de doblar el recodo del camino que lo ocultaba hasta entonces, lo cual obligó a los bandidos a cambiar de idea, lo cual explica asimismo las maldiciones y coléricas miradas que nos lanzaron a causa del botín que se les iba de las manos.⁵⁴⁶

⁵⁴⁴ A excepción de Carl Bartholomeus Heller que indicó que la diligencia había sido asaltada en los últimos tres días de viaje, pero no describe lo que ocurrió, sólo se enfoca a estallar contra el gobierno y decir que por mucho que los diarios informen con detalle lo que pasa, no haya modo de corregir dicho mal. Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 218.

⁵⁴⁵ "Karl Wilhelm Koppe". *Ibid.* p.126.

⁵⁴⁶ "Karl Wilhelm Koppe" *Ibid.* pp. 133-134.

El barón ruso Ferdinand Petrovich Wrangel que justo viajó los primeros años en que la firma de diligencias perteneciera a Escandón y cuenta que se encontraron con una diligencia venida de la Ciudad de México: “Las ventanas y el pescante del coche estaban erizados de ...(omisión). Los pasajeros, todos extranjeros, habían decidido defenderse en caso de un asalto.”⁵⁴⁷ Aunque las líneas no son tan detalladas demuestra lo evidente, y tal vez por respeto a quienes sufrieron el delito, omite el estado de los pasajeros.

Durante la guerra contra Estados Unidos, el panorama en el camino permanecía inseguro para el naturalista austriaco Carl Bartholomeus Heller (viaje de 1845-1848). Puede ser que Heller haya presenciado el asalto a diligencia porque expresa que la diligencia los tres últimos días había sido asaltada y enfurecido alegó contra el gobierno: “Indignadísimo ante esta situación me apresure aún más por abandonar este país que sólo sabía dar protección a bandidos y ladrones, pero no a la gente honrada.”⁵⁴⁸ Es de esperarse la postura que toma porque aparte de presenciar la inseguridad, sufrió el robo de sus pertenencias que confiadamente transportó con sus mozos que se habían unido al tren de arrieros (cuarenta mulas) que habían librado la venta de Córdoba pero en Barranca de Juanes:

[...] fueron asaltados por 15 ladrones muy bien armados quienes los arrastraron al bosque y los amarraron a los árboles. mi haber y mi poseer fue lo primero que consideraron digno de ser examinado y los "ladrones" sacaron de mis baúles todo, para decirlo en una palabra. No sólo perdí mi ropa, sino también muchas curiosidades y, lo que me fue más doloroso, todos mis instrumentos físicos. Inmediatamente rompieron los demás bultos del transporte, escogieron lo que les pareció mejor y lo cargaron en mi mejor caballo, en tanto que los arrieros, atados e indefensos, los veían todo sin poder hacer nada. Ya se marchaba el grupo de ladrones con su buen botín cuando mi mozo logró morder las cuerdas que lo ataban, salir corriendo y buscar ayuda en Córdoba, donde se encontraban algunos hombres dispuestos a perseguir a los bandidos, pero su intento no se logró del todo ya que sólo encontraron, felizmente, a mí valiosa mula que habían dejado abandonada. mi espléndido caballo y todos mis demás efectos estaban y siguen estando perdidos. Con lo poco que se recobró mi mozo siguió adelante tal como se lo había ordenado, pero yo empobrecí de tal modo por esta desgracia que, fuera de mi diario y la ropa que traía puesta, ¡nada me quedo!⁵⁴⁹

⁵⁴⁷ Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, p. 123.

⁵⁴⁸ Arturo Coste Setién y Marco Antonio Martínez Cruz, *Op. cit.*, p. 221.

⁵⁴⁹ *Ídem.*

Heller había considerado que un retraso de hora y media le había salvado de otro robo; porque estando en Barranca de Juanes relató: “[recibí] un correo de Veracruz que nos saludó desde lejos con un ‘en buena hora’ y nos dijo que éramos esperados desde hacía mucho por los ladrones, pero estos, por aburrimiento, habían robado a algunos viajeros a caballo y se habían retirado al bosque.”⁵⁵⁰ De tal manera que enviando sus pertenencias por otros medios o viajando en diligencia, de cualquier manera estaba al acecho de bandidos.

En la palabra escrita del naturalista Lucien Biart (viaje de 1846-55) señala la ansiedad con la que los pasajeros hurgaban el horizonte por el temor de encontrarse con los bandidos; el cochero por su parte avistaba de pie en el pescante de cuando en cuando, porque los bandidos anuncian su presencia con una descarga preliminar comentaba el viajero. En eso se escuchó un clamor que hizo detener al cochero y de repente fueron rodeados por doce jinetes que les pidieron bajar. “El susto duró poco. Desde que se quitaron el pañuelo que les cubría el rostro, se reconoció que los supuestos bandidos eran gendarmes, cuyo atuendo, preciso es confesarlo, no los distinguía casi de los malhechores en cuya persecución andaban.”⁵⁵¹ Nuevamente se sospecha que la misma guardia pueden ser bandoleros, pero es claro que los jinetes comparten el mismo vestuario siendo o no bandidos; lo que llama la atención es que portaban el pañuelo en su rostro, característico del salteador que no se deja identificar.

Contemporáneo a Biart, George F. Ruxton en 1846 relató que su viaje consistió en ver al conductor mirar por la ventana para indicar que se acercaban a un punto peligroso del camino “[...] ahora mal punto, ¡Muy mal punto! Preparen sus armas [...]”,⁵⁵² exclamaba. Pero en eso Ruxton contaba que avistaban un mexicano galopando e igualmente armado, a quien el conductor preguntaba “[...] ‘¿qué novedad hay?’ Para saber de los ladrones. ‘No hay nada’, era generalmente la respuesta, que podía ser creída o no [...]”.⁵⁵³ Porque de igual manera entraba en la sospecha de pertenecer al bandidaje. Incluso a su llegada a la “Fonda

⁵⁵⁰ *Ibid.* p. 222.

⁵⁵¹ *Ibid.* p. 227.

⁵⁵² Ignacio Ibarra Mazari (comp.), *Op. cit.*, pp. 173-174.

⁵⁵³ *Ídem.*

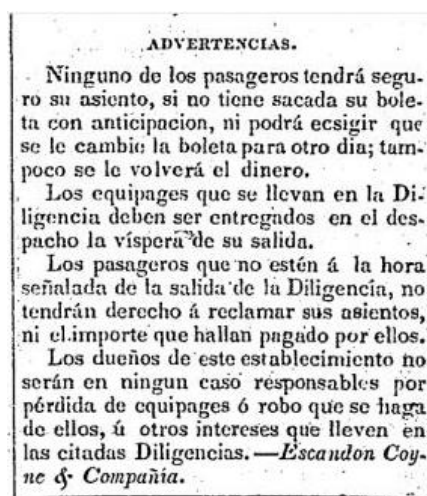
de las diligencias” (como le llamó en Puebla), vio como un informante de los asaltantes inspeccionó el coche, a los pasajeros y se fue a galope. Ruxton dejaba claro que este accionar era recurrente y la autoridad cerraba los ojos ante esto.⁵⁵⁴

La llegada a la ciudad de Puebla manifestaba la calma para el viajante, pero también había otras formas de guardar templanza durante el trayecto. El viajero francés y filólogo Jean Jacques Antoine Ampere recomendaba la lectura para escapar de los bandidos, pues el estudio en español sobre la lengua otomí que llevaba en su bolsillo durante el viaje, lo persuadió de pensar en ellos. Lo curioso es que años después, de igual manera en la lectura se pudo encontrar a los bandidos que trascendieron con su presencia en diferentes novelas, como *Astucia* de Luis Gonzaga Inclán (1865), *Los Bandidos de Río Frío* de Manuel Payno (1889) y *El Zarco* de Ignacio Manuel Altamirano (1900).

4. 2 El curso del asalto a la diligencia en la prensa: notas periodísticas de 1834-1869

En el año de 1834, momento inmediatamente previo a la guerra con Texas, cuando Antonio López de Santa Anna fungía como presidente y las Diligencias estaban a cargo de Manuel Escandón; la prensa demandaba atención a los ladrones. Señalados como una plaga temida y detestada, que en cuadrilla acechaban casas, se abastecían de haciendas, asaltaban trajineras y lo que

aquí atañe, asaltaban diligencias. Se podía leer en un diario: “[...] lo que la diligencia de Puebla experimenta á sol claro, no hay quien lo ignore [...] muchos no llevan á los tribunales sus quejas de temor de empeorar de condición y ser asesinados después de haber perdido sus haberes.”⁵⁵⁵ Se describió que las cuadrillas entraban a pasear a la capital, concurriendo en juegos de azar y espectáculos públicos, para luego volver a los caminos.



Aviso de periódico del establecimiento de Diligencias en ese entonces llamado “Línea Unión Mexicana” (1833).

⁵⁵⁴ *Ídem.*

⁵⁵⁵ “LADRONES”, *El Fénix de la libertad*, sábado 1834-01-18, México, tomo IV, núm. 18, p.4.

En los años treinta se evidenció que las autoridades se valían de mismos ladrones para perseguir y entregar a sus compañeros,⁵⁵⁶ su trabajo no convencía a la población. Se dijo que los nacionales servían más para rondar en poblaciones (incluso en procesiones para celebrar el aniversario de la independencia), que batirse con ladrones en el camino. Se comentaba que, a pesar de tener un sueldo que salía de las contribuciones; gratificaciones de pasajeros o el fuero otorgado,⁵⁵⁷ no valía de mucho, porque su realidad era que “[...] siempre que la tropa se [componía] de gañanes forzados de los pueblos, veremos repetirse estas escenas.”⁵⁵⁸ La crítica iba en favor del gobierno español que en su momento buscó componer sus tropas con gente disciplinada. Y en este contexto converge el papel de Juan Yáñez y cómplices, que como coronel se vio implicado en el bandidaje; envuelto en una serie de robos y asesinatos que continuaron con la sospechosa muerte del fiscal D. José Olazábal a merced de un veneno el 11 de febrero de 1836.⁵⁵⁹ Que, por si fuera poco, la causa de Yáñez se extravió esa misma noche.

Como bien se proyecta en los ejemplos de las pinturas y litografías sobre el asalto del capítulo tercero, antes de entrar a la zona urbana, el dominio del salteador o donde mejor se desplazaba y planeaba sus asaltos y huidas eran zonas de mayor vegetación. Respecto “[al] camino público de esta ciudad de México para Puebla [, ...el] Monte de México, [era] donde siempre ha habido robos por lo a propósito que son aquellas cerradas alboreadas y sus bosques [...]”.⁵⁶⁰

Era impactante cómo los bandidos sabían con antelación quiénes viajaban y qué llevaban, sin la molestia de registrar,⁵⁶¹ pues se instruyeron muy bien ante los cambios de la modernidad. Algo muy curioso es que en 1839 se pensó que, si el gobierno no tomaba medidas adecuadas, se acabaría la línea de diligencias, el tráfico y la seguridad de los viajeros.⁵⁶² Porque años atrás el público había experimentado la ausencia de la diligencia

⁵⁵⁶ *Ídem.*

⁵⁵⁷ “LADRONES”, *El Cosmopolita*, 1839-09-18, tomo IV, núm. 13, p. 3.

⁵⁵⁸ *Ídem.*

⁵⁵⁹ “Comunicados” *El Mosquito Mexicano*, 1836-02-16, tomo II, núm. 97. Ver obra de Rosalía Martha Pérez Ramírez, *Op. cit.*

⁵⁶⁰ “COMUNICADOS”, lunes 1837-05-08, *El Mosquito Mexicano*, tomo IV, núm. 20, p. 2.

⁵⁶¹ “LADRONES”, *El Cosmopolita*, 1839-09-18, tomo IV, núm. 13, p. 4.

⁵⁶² *Ídem.*

poblana, con el asesinato de su director, que ocasionó quitar dicho establecimiento de la calle Tiburcio, quedando la de los empresarios del callejón de Dolores. “[...] ahí se conoce cuanta es la falta que reciente el público, quitada la emulación que antes había. Los ladrones nos han privado de este bien.”⁵⁶³ El mismo Anselmo Zurutuza denunciaba la inseguridad, por ejemplo, con el robo sufrido de la diligencia de correo en Veracruz un 11 de marzo de 1840.⁵⁶⁴

Para la década de 1840 otra de las críticas fueron los caminos en mal estado, que era un llamado a la comisión de los acreedores del respectivo camino. El clima jugaba con el deterioro de las vías, las estaciones de lluvia aumentaban el peligro durante el tránsito de carruajes entre Puebla y Nopalucan o entre Perote y Jalapa.⁵⁶⁵ En 1843 con la intención de hacer correr la diligencia diariamente, (ya que corría 3 veces a la semana) se buscó una mejora en los malos tramos del camino a Jalapa, esto en favor de sufrir menos pérdidas de tiempo e incomodidad.⁵⁶⁶

Mientras el gobierno a través de su diario arremetía contra la prensa que desacreditaba la seguridad en Puebla por el robo de diligencias, el *Mercurio Poblano* redactaba a modo de defensa: “[...] la seguridad pública ha sido siempre el objeto preferente de los cuidados del superior gobierno de esta parte de la República y de sus agentes y que si a pesar de eso [asaltaron las diligencias, no fue por] descuido de la autoridad.”⁵⁶⁷ Tiempo atrás el ministro de guerra Valentín Canalizo había contestado a *El Siglo Diez y Nueve*, por arremeter contra la inacción de su mando; Canalizo resaltó haber movido el destacamento próximo, rescatar lo robado y aprehender a los sospechosos de la diligencia entre Perote y Puebla; declarando al mismo que exageraban los hechos, levantaban la voz en su contra y guardaban silencio sobre otros robos a diligencia fuera de

⁵⁶³ *Ídem*.

⁵⁶⁴ “Comunicación que el Sr. D. Anselmo de Zurutuza dirigió al Exmo. Sr. ministro del interior”, *La Hesperia*, 1840-03-22, núm. 3, p. 3.

⁵⁶⁵ *El Siglo Diez y Nueve*, jueves 1842-04-28, Año I, Trim. III, núm. [20], p. 3.

⁵⁶⁶ *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, domingo 1843-04-23, tomo XXV, núm. 2861, p. 516. El servicio de diligencias se puede observar tanto en el derrotero de la “Guía de Forasteros...” de Almonte como de Juan N. Del Valle ambas de 1852, con corridas de 6 días por semana de México-Veracruz, ida y vuelta.

⁵⁶⁷ *Diario del Gobierno de la República Mexicana al Mercurio Poblano*, 1843-08-20, tomo XXVI, núm. 2979,

los límites de su departamento.⁵⁶⁸ Como si lo relevante en esto fuese diferenciar los asaltos ocurridos en su territorio, de los cometidos fuera de él y no la propia seguridad del camino, por ende se encontraban notas sobre la jurisdicción del delito:

El comandante de seguridad pública del distrito de Texcoco, en vindicación de su honor, ha manifestado en nota oficial que en efecto es cierto el asalto dado á la diligencia por unos indios armados de garrotes, y del cual se habló en un comunicado suscrito por N. que se publicó en nuestro periódico; pero que ese acontecimiento no ocurrió en territorio del Estado de México, sino en el de Puebla, en el punto del Venerable, parage bastante conocido por todos los pasajeros.⁵⁶⁹

Como lo hacía ver Laura Solares, en el asalto a la diligencia se cometía un delito, pero por atacar a la diligencia no se juzgó. Es decir, en los expedientes se encuentra al salteador quien ejercía el robo con violencia a cualquier viandante, pero que se buscara al bandido específicamente por asaltar el coche no había una ley designada. Era una amenaza a la vía pública aun cuando se encontraba en despoblado; pues el camino era como un puente a la sociedad normada y al efectuarse en despoblado dicho delito, la responsabilidad caía en haciendas y pueblos cercanos.⁵⁷⁰

Durante la intervención estadounidense, la empresa Diligencias Generales emitió que, aunque no podía decir nada favorable del estado de los caminos,⁵⁷¹ había una sensible mejora en la seguridad de Puebla ya que era el estado más plagado de salteadores en comparación de México y Veracruz; la empresa no había vivido la detención de sus diligencias en los últimos dos meses, refirió.⁵⁷² Luego de firmar el Tratado de Guadalupe Hidalgo en febrero de 1848, el país vecino del norte que ganó gran parte del territorio mexicano comenzó a retirar sus tropas, e incluso a su salida presumió, a través de *El Monitor*, haber pasado por las armas a trece ladrones y mencionar que la diligencia de

⁵⁶⁸ *El Siglo Diez y Nueve*, sábado 1842-06-25 Año I, trim. III, núm. 259, p. 2.

⁵⁶⁹ "SEGURIDAD PÚBLICA", 1849-07-04, *El Siglo Diez y Nueve*, Año noveno, cuarta época, tomo II, núm. 185, p. 16.

⁵⁷⁰ Núm. 4034, Art. 3º Serán responsables los pueblos ó haciendas más inmediatos al lugar en que se cometan robos en camino público. "Ladrones", septiembre 15 de 1853, Decreto del gobierno Antonio López de Santa Anna. se sujetan los delitos de robo á la jurisdicción militar, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México, a cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, Tomo VI, 1876, p.669.

⁵⁷¹ Las diligencias podían quedar atascadas a dos leguas de la capital, teniendo que llegar los pasajeros a las nueve, diez o media noche, cuando el coche debía arribar a las cuatro. *Diario Oficial del Gobierno Mexicano*, viernes 1847-01-22, tomo III, núm. 169, p. 4.

⁵⁷² *Ídem*.

Puebla había llegado sin ser robada.⁵⁷³ También se resaltó: “Se dice que los Americanos han fusilado algunos ladrones cerca de Río Frío”⁵⁷⁴ o sobre la diligencia que salió para Puebla y fue asaltada por quince ladrones se escribió: “La guardia de dos americanos que acompañaban la diligencia, hizo fuego sobre ellos, logrando matar uno y herir á otro; los demás emprendieron fuga.”⁵⁷⁵ Todas noticias favorables sobre su combate a “la plaga”.

Pasada la intervención se pensó que la seguridad pública era quizá el primer mal en tener que remediarse, se reconoció la labor del destacamento de D. Eulalio Villaseñor en Puebla y se preocupó por la imagen desacreditada dada al mundo civilizado,⁵⁷⁶ pues se decía:

Todo el mundo ha visto repetidas veces con escándalo, el que uno ó dos hombres solos, armados con garrotes, ó cuando mas con un mal cuchillo, hayan robado á la vez á nueve pasajeros reunidos en una diligencia; al mismo [...] que uno o dos de los pasajeros se haya defendido con tesón, para ahuyentar á una partida de ladrones bien armados.⁵⁷⁷

Mientras tanto se hizo uso de la pena de muerte al momento de aprehender a los maleantes. Entre Llano Grande y Río Frío el 25 de noviembre de 1848 se leía que ayer por la mañana atacaron 20 hombres a la escolta del comandante Becerril; aunque huyeron y la tropa consiguió quitarles 4 caballos, en su huida dejaron “[...] al famoso Pepe el Diablo, que fue colgado de un árbol en el mismo lugar.”⁵⁷⁸

No duraba mucho la tranquilidad que se pretendía asegurar con la fuerza armada, porque se expresaba “Cada rato vemos en los periódicos, Aviso: se ha asaltado la diligencia de Puebla [...]”.⁵⁷⁹ Aunado a esto había un conflicto en el pago de escoltas, ya que el Estado de México por su parte rehusaba “satisfacer los sueldos”, siendo que la escolta del oficial

⁵⁷³ 1848-04-05, *El Monitor* citado por *The American Star*, vol. I, núm. 160, p. 4.

⁵⁷⁴ “ATAQUE SOBRE LA DILIGENCIA” 1848-04-26, *The American Star*, tomo I, núm. 178, sin página.

⁵⁷⁵ *Ídem*.

⁵⁷⁶ “SEGURIDAD PUBLICA”, *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, 1848-11-23 tomo I, núm. 8, p. 2.

⁵⁷⁷ *Ídem*.

⁵⁷⁸ “Ladrones”, sábado 1848-11-25, *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, tomo I, núm. 10, p. 2.

⁵⁷⁹ Viernes 1849-05-18, *El Universal: periódico independiente periódico político y literario*, tomo I, núm. 184, p. 2.

Becerril (ya retirado) se decía perseguía a los malhechores sin descanso y gracias a eso los pasajeros transitaban con mayor seguridad.⁵⁸⁰

En otro sentido, exigir a los pasajeros una gratificación a cambio de escoltar la diligencia hasta un punto determinado se veía como un abuso, al ser responsabilidad del Estado pagarle.⁵⁸¹ Por lo mismo meses atrás, con la noticia de que la escolta sólo duraría un mes más, don Anselmo Zurutuza se vio obligado a aumentar el precio del pasaje a 4 reales en cada asiento de México a Puebla para contribuir con 200 pesos mensuales al pago de las escoltas.⁵⁸² Este dato sobre el aumento de la tarifa para el pago de escolta, podría ser verificable con las guías de forasteros las primeras que muestran tarifas y el derrotero de los coches de diligencias son las de Juan Nepomuceno Almonte y Juan N. del Valle, ambas de 1852. En estas guías aparece la tarifa de 7 pesos con 4 reales para el pasaje entre México y Puebla. Se podría pensar que esos 4 reales son los que corresponden a la escolta.

En 1850 *El Siglo Diez y Nueve* redactaba: “Sensible es que vuelvan a repetirse en el camino de aquí [México] a Veracruz, las escenas escandalosas de robos frecuentes, después que los pasajeros han disfrutado por bastante tiempo de la seguridad que nunca debiera faltarles.”⁵⁸³ Se notificó el robo a la diligencia de Puebla que se dirigía a la capital sobre Río Prieto, por lo que los redactores urgían la persecución de salteadores y una limpia a los caminos.⁵⁸⁴ En tanto se seguía pidiendo la mejora del intransitable tramo de Perote, alentando que con el comercio se beneficiaría el país, refiriéndose al camino más esencial de la República que ahora como antes se decía era intransitable.⁵⁸⁵ A pesar de que los diarios difundían el asalto en el camino al lector que podía emprender un viaje en diligencia; son los columnistas quienes también apuntan ciertos periodos de mejoría:

Todas las diligencias eran antes, por lo general asaltadas en su tránsito de esta capital a Veracruz ó á Querétaro: de tal manera se repetían los asaltos, que ya los pasajeros que se decidían á ponerse en camino, sabían á ciencia cierta que iban á ser robados, y veían salir á los ladrones con la misma indiferencia con que se ve al

⁵⁸⁰ “CAMINO DE PUEBLA”, Domingo 1848-12-10, *El Siglo Diez y Nueve*, Año VII, trim. 3º, núm. 192, p. 4.

⁵⁸¹ Lunes 1849-05-07, “Actos gubernativos”, *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, tomo I, núm. 173, p. 3.

⁵⁸² “CAMINO DE PUEBLA”, Domingo 1848-12-10, *El Siglo Diez y Nueve*, Año VII, trim. 3º, núm. 192, p. 4.

⁵⁸³ “Robo” *El Siglo Diez y Nueve*, 1850-05-24, Año decimo, cuarta época, Tomo IV, núm. [309], p. 580.

⁵⁸⁴ *Ídem*.

⁵⁸⁵ “Estado de Veracruz” *El Siglo Diez y Nueve*, 1851-07-08, p. 656.

guarda salir de la garita á cobrar el peaje. [...] todo el mundo lo tiene presente: no había noche en que no fuese asaltada.⁵⁸⁶

No obstante, también servía para desprestigiar al movimiento político contrario. El mismo periódico atribuye los últimos casos de asalto a la diligencia, a la gente que acompañaba a Juan Álvarez.⁵⁸⁷ Tales eran las causas que se le atribuía al asalto o por el contrario se hacía ver que no siempre se le podía culpar a los diferentes movimientos políticos: “Antes de ayer fue asaltada y robada la diligencia de Puebla: ni modo de decir que fueron los pronunciados, porque en esos pueblos no los hay.”⁵⁸⁸ Por lo que es de entender que aparte de los grupos de hombres generados por un movimiento político también existían las bandas organizadas para vivir del crimen.

El 4 de mayo de 1854 se suscitó el asalto a la diligencia que salió de México-Veracruz, entre Tecamac y Río Frío en el paraje Loma Larga ó Vuelta de la C[ebada]. Lo escandaloso de todo este suceso fue que además de resultar muerto el cabecilla Jacinto Morán y heridos los pasajeros; Juan Batista Cossato, viajero experimentado de edad avanzada, italiano originario de Milán, murió en el combate; su amigo un rico banquero compañero de viajes, D. Ambrosio Valaperta, fue quien se encargó de llevar su cadáver en una carretela de regreso a la Casa de Diligencias donde la autopsia reveló una bala en el pulmón y contusiones en las piernas.⁵⁸⁹

Eran 9 los pasajeros, entre ellos viajaba el conde de Cosatto (sic.), conde de Valaperta, el Dr. Lawe, Mr. Mork, Mr. Saunier y el Sr. Avila.⁵⁹⁰ El coche no llevaba escolta y

⁵⁸⁶ “LADRONES” lunes 1854-05-22. *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, portada, cuarta época, tomo XI, núm. 83.

⁵⁸⁷ Juan Álvarez dirigente de varios enlistados que se pensaba causaban más daño al pueblo que los propios terratenientes. Álvarez un personaje difícil de comprender por su dirección, su relación con los pintos e implicación en la matanza de San Vicente y Chiconcuac. Carlos Barreto Zamudio, *Rebeldes y bandoleros en el Morelos del siglo XIX (1856-1876)*, Cuernavaca, Morelos, México, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales (CICSER), Caminos, Saberes e Identidades, 2019, 459 pp.

⁵⁸⁸ “ROBOS” lunes 1857-11-30, *El Tiempo* citado en *Diario de Avisos*, Año II, Tomo I, núm. 334, p. 3.

⁵⁸⁹ “DESGRACIA LAMENTABLE”, 1854-05-06, sábado. *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, cuarta época, Tomo XI, núm. 67, p. 3; “Ejecución de justicia en los que asaltaron la diligencia de Puebla dando muerte al Sr. conde de Cossato”, 1854-11-03 *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, 4a época, tomo XII, núm. 48, pp. 1-2.

⁵⁹⁰ *Ídem*.

una vez detenido, los pasajeros abrieron fuego contra siete salteadores,⁵⁹¹ dos o tres llevaban pistolas, el conde Valaperta un fusil al igual que el conde Cossato, quien logró matar a un bandido.⁵⁹² Se cubrieron con el coche, pero se indicó al cochero continuar la marcha. Con la diligencia en movimiento, iba el Sr. Valaperta junto al tiro y el conde Cossato en la portezuela, que cayó inesperadamente. El coche se detuvo, Valaperta buscó a su amigo sin hallarlo, la diligencia pretendía continuar su viaje y le convencieron de seguir a Río Frío para conseguir auxilio, pues Lawe aseguró ver caer muerto al desdichado. Sin facilitarle una escolta para regresar por su amigo, se acompañó de dos indios y una carretela que alquiló, halló el cadáver despojado en una zanja.⁵⁹³

Un día antes de lo ocurrido, en El Sabinal, entre Amozoc y Acajete la diligencia que iba con dirección a Perote también fue asaltada y aunque el coche sí llevaba una escolta de cinco hombres en esta ocasión fue inmediatamente desarmada por lo que tres de los viajeros, Hazen, Marsch y Mateo Martínez, se vieron en la necesidad de resistir. Al final hirieron a tres ladrones que después huyeron, pero el conductor Hipólito Arteaga, fue gravemente herido.⁵⁹⁴ Sobre aquel asalto que había provocado zozobra, se buscó dar solución investigando y castigando a la propia escolta que acompañó al coche pues “[...] se rindieron al momento, dejando a los pasajeros el cuidado de defenderse por sí mismos.”⁵⁹⁵ Esto preocupaba en mucho ya que quienes estaban designados para defender al caminante y dar seguridad al camino, no hacían frente a los atropellos. Y el punto esencial para la época

⁵⁹¹ *Ídem*. Animados a asaltar por la falta de guardia a las diligencias: Jacinto Morán, el capitán (muerto); Eusebio Mercado (de Tlapacoya, casado, sastre 28 años); Antonio Mercado (de México, sastre, 20 años); los hermanos Juan y Nicolás López (de Tlapacoya, casado, carpintero, 28 años, autor de la muerte del conde); Vicente Castañeda y Leonardo Franco. No se le culpó a Cristóbal Vega de participar en el asalto, ya que manifestaba que el capitán se apropiaba los robos. Personas fueron delatadas en falso por Nicolás López y luego puestas en libertad. Los de Tlapacoya y México fueron destinados a la horca en la plaza principal de la Ciudad de México y luego colocado cada uno en el punto donde se halló al conde; en los paredones de Ayotla y en el cementerio de Tlapacoya donde hicieron sus reuniones.

⁵⁹² “El Sr. coronel Ghilardi”, 1854-05-20 sábado. *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, cuarta época, Tomo XI Núm, 81, p. 3.

⁵⁹³ *Ibid.*

⁵⁹⁴ “Asalto á la diligencia”, 1854-05-06, sábado. *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, cuarta época, Tomo XI, núm. 67, p. 3

⁵⁹⁵ “LADRONES” lunes 1854-05-22. *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, portada, cuarta época, tomo XI, núm. 83.

era albergar prosperidad al país y ofrecer un buen nombre en el extranjero con caminos seguros.⁵⁹⁶

Ya para los momentos de la Reforma o el momento bélico que lo ocasionó, se pronunciaba en *La Sociedad* que estaban siendo “[...] robadas con mucha frecuencia entre Puebla y Perote las diligencias que van a Jalapa.”⁵⁹⁷ Como anteriormente se dijo, por temor a represalias los pasajeros no denunciaban todos los asaltos y los registros que se tienen tanto en periódicos como en el ramo penal es un puñado, un acercamiento que aprovecha el historiador para reflejar una realidad acontecida.

En 1859 se encuentra con algo particular en el asunto del asalto a la diligencia, y se trata de no sólo ser asaltado sino ser capturado por los salteadores. Se leía en la primera plana de *La Sociedad* un 29 de noviembre: “Diligencias asaltadas y pasajeros aprehendidos por las gavillas de Carbajal”.⁵⁹⁸ Y es que tanto el 24 como 26 de ese mismo mes fueron capturados los pasajeros. En el primer caso saliendo de México, se presume que no se aceptó la escolta y cerca de Río Prieto dos diligencias fueron detenidas por 12 hombres. La diferencia con otros asaltos fue que se les preguntó el nombre a los pasajeros en tanto pedían sus valijas, pues querían dar con alguna persona de importancia. El periódico señala que su proceder iba encaminado a privar de la libertad al pasajero y pedir dinero a su familia o por mera venganza.

“Como a los diez minutos de robo y rebusco, se presentaron formados otros 100 hombres que volvieron á registrar coches y pasajeros, recogiendo cuanto los primeros habían dejado.”⁵⁹⁹ Al terminar, les indicaron tomar el camino de Tlaxcala, provocando la súplica y llanto en las mujeres. Después de haber avanzado la diligencia dos leguas se les separó entre quien debía seguir y quien continuar a Tlaxcala, además de tomar dos de las acémilas del carruaje.⁶⁰⁰ Esta expedición fue comandada por un tal Bocanegra y tal como lo

⁵⁹⁶ *Ídem.*

⁵⁹⁷ “Diligencias”, viernes 1859-05-06, *La Sociedad*, Segunda época, Tomo III, núm. 489, p. 3. Los expedientes del Archivo Judicial de Puebla informan que en 1859 se dio un aumento en los robos, 22 veces los salteadores se vieron implicados en un delito; de un caso que se registró el año anterior en Cuautlancingo.

⁵⁹⁸ “Diligencias asaltadas y pasajeros aprehendidos por las gavillas de Carbajal”, martes 1859-11-29, *La Sociedad*, segunda época, tomo IV, núm. 696, portada.

⁵⁹⁹ *Ídem.*

⁶⁰⁰ *Ídem.*

señala Herrera Guevara, el asalto en grupo se cometía con el uso de capitanes temporales.⁶⁰¹

El relato del día 24 fue descrito por un pasajero que menciona los nombres de dos o tres personas capturadas, desconociendo el resto, del día 26 no se sabe el nombre de los nueve pasajeros; pero la empresa debía tener consigo el registro de quien viajaba en los coches, porque así lo daban a conocer en los periódicos y es como también los salteadores podían tener conocimiento, sino con custodiar la propia Casa de Diligencias bastaba. Además, con esta táctica los salteadores daban a conocer su ubicación, conduciendo las diligencias rumbo a Tlaxcala (Santa Elena). Un mes después con una gavilla de 30 en Puente Quebrado entre Texmelucan y Puebla; se presentaba nuevamente el desbalar, robo de correo y captura de 5 pasajeros, dejando ir a la única señora.⁶⁰²

Se criticó el hecho de que mientras Carbajal iba un punto más allá de los asaltos, privando de su libertad a los pasajeros; las tropas de 500 infantes y 400 caballos permanecían estáticos. “[...] nadie puede resolverse á viajar ante la perspectiva de ser robado, capturado, y tal vez asesinado por los bandidos, si no cuenta su familia con dinero disponible para rescatar su persona [...]”.⁶⁰³ Inclusive nuevamente se cuestionó la funcionalidad del sistema de transporte como hace años, a causa del bandidaje:

[...] si estos hechos se repiten, faltarán dentro de algunos días los medios regulares de transporte, no solo hasta Puebla, sino hasta los demás puntos a donde conduce el mismo derrotero, pues la pérdida frecuente de caballos, la detención y el extravío de carruajes y la escasez de pasajeros, harán imposible á la empresa de diligencias sostener las líneas de Puebla, Tehuacán, Veracruz.⁶⁰⁴

De cualquier manera, días más adelante la figura de Carbajal se contemplaba parte de las fuerzas constitucionalistas, “[...] el brazo fuerte de estos hombres [Juárez, Ocampo y

⁶⁰¹ Herrera Guevara, Op. Cit., p. 284.

⁶⁰² jueves 1860-01-19, *La Sociedad*, segunda época(sic.), tomo V, núm. 747, p. 3. A través del periódico alemán *Allgemeine Zeitung* se redactó cómo fue el secuestro de un viajero joven y rico en la ciudad de Puebla por bandidos, usando estos un lazo. Los bandidos pidieron a su padre un monto por su rescate. *Allgemeine Zeitung*, de junio de 1863. *México en 1863, testimonios germanos sobre la intervención francesa*, Traducción, introducción e índice de Jesús Monjarás Ruiz, México, Sep/Setentas núm. 160, 1974, pp. 146-152.

⁶⁰³ “Diligencias asaltadas y pasajeros aprehendidos por las gavillas de Carbajal”, martes 1859-11-29, *La Sociedad*, segunda época, tomo IV, núm. 696, portada.

⁶⁰⁴ *Ídem*.

Zamora], es el asesino Carbajal [...]”⁶⁰⁵ a pesar de conocer bien su trayectoria, la de asaltar e incluso aprehender pasajeros; en tiempos de guerra, se entiende que lo que se necesitaba eran hombres y que mejor que alguien que había librado la ley y lideraba cuerpos. Pero el periódico no lo veía así y en su crítica instaba: “Ocampo es tan descarado que públicamente dice que por ahora es necesario, no solo contemporizar con los ladrones y asesinos, sino aun premiarlos, á reserva de mandarlos ahorcar y colgarlos en los árboles [...]”.⁶⁰⁶ Al parecer Carbajal pasó de ser un bandido a “el sr. general Carbajal”; *El Siglo XIX* describía que con la presencia de Carbajal había huido de un lugar el cabecilla Montañón con 400 bandidos (100 de ellos españoles).⁶⁰⁷ Años después se leía: “Carbajal ese otro bandido, es también general de caballería.”⁶⁰⁸

En líneas anteriores, los viajeros mencionaban los establecimientos que extranjeros habían abierto en Río Frío, por un lado, se toma en cuenta el de un alemán y por otro el de un francés. Por ejemplo, es madame Calderón de la Barca quien, en su viaje, describe haber llegado a la fonda de una pareja de bordeleses en este lugar tan alto y frío del camino México-Veracruz. Pues bien, el 15 de marzo de 1860 aconteció el asalto a la diligencia que de Puebla se dirigía a la capital; al mismo que robaron la correspondencia, también se llevaron a un francés pasajero que se dijo era dueño de la fonda de Río Frío.⁶⁰⁹ Se tiene que Pierre Maurel de entre 44 o 45 años procedente de Pézenas, Hérault Francia, registrado como vendedor ambulante;⁶¹⁰ éste había experimentado el robo de su antigua fonda en San Agustín del Palmar y luego establecido en Río Frío, una gavilla de 150 malhechores asaltó el lugar. “La casa fue completamente saqueada; dinero, víveres, muebles, utensilios,

⁶⁰⁵ “GACETILLA”, 1860-01-20, *Diario de Avisos*, año 9, núm. 17, p. 2.

⁶⁰⁶ *Ídem*.

⁶⁰⁷ “MATAMOROS” 1861-10-15 martes. *El Siglo Diez y Nueve*, sexta época Año vigésimo primero, Tomo segundo, núm. 273, p. 3.

⁶⁰⁸ “LA CAUSA DE ROMERO”, 1865-03-19 domingo. *La Sociedad*, tercera época, Tomo IV, núm. 636, p. 2.

⁶⁰⁹ “Asalto y robo”, 1860-03-16 viernes. *La Sociedad*, segunda época, Tomo V, núm. 804, p. 3.

⁶¹⁰ México Francia: presencia, influencia, sensibilidad, ICSyH-Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2014. Fundador y director: Javier Pérez Siller.

http://www.mexicofrancia.org/actores/muestra_persona.php?Seccion=personas&CodPer=0000003529&Sequir=

todo se lo llevaron.”⁶¹¹ Habiendo quedado sin siquiera su ropa de uso (es de notar que la vestimenta era aprovechada para su comercio).

El aviso de la muerte de bandidos al aplicar la ley se puede ver como un modo para pacificar a la población, tales eran las situaciones como la de Antonio Lozano y José de la Luz Teodosio quienes fueron aprehendidos *infraganti* al robar en camino real, se les acusó de ser cómplices del asalto a un capitán, al mismo que se les pasó por las armas.⁶¹² Otro personaje que es visible en la prensa es el cabecilla Alberto Ordoñez cuando por ejemplo en 1861 se denunció que la diligencia venida de Puebla fue detenida en Río Frío. Lo inusual de otras noticias en este caso fue que asesinaron al cochero y según se lee “[...] porque días antes se había negado a traer correspondencia de los reaccionarios.”⁶¹³ No obstante, en el mismo número, pero en una nota diferente (entendiéndose que las noticias con días de retraso se redactaban en los diarios), se notificó la aprehensión y muerte de Ordoñez: “El bandido disparó dos pistoletazos al juez de paz. - La policía hizo entonces fuego á Ordoñez quien quedó muerto en el acto.”⁶¹⁴

Durante el sitio de Puebla con la intervención francesa, se informó en diferentes periódicos la suspensión de la salida de las diligencias: “No estamos al tanto de las razones que han influido en la suspensión de la salida de las diligencias, [...] ni sabemos tampoco el tiempo que durará esta suspensión. Pero sí podemos asegurar que este medio de comunicación hace mucha falta [...]”.⁶¹⁵ Y es que la empresa se encargaba de conducir la correspondencia que necesariamente debía fluir, por lo que se requería en dicho momento el restablecimiento de algunas postas. Un mes después se leía: “Dice el Constitucional: Sabemos que el señor ministro de gobernación está procediendo de una manera muy activa a la pronta organización de ellas bajo bases muy sólidas y útiles para el servicio público, de

⁶¹¹ “DEPREDACIONES”, Domingo 12 de agosto de 1860, *La Sociedad, periódico político y literario*, segunda época, Tomo VI, núm. 953, p. 2. Este periódico cita al periódico francés *L’Estafette*.

⁶¹² “LADRONES”, 1861-04-06 sábado. Manuel M. de Zamacona. *El Siglo Diez y Nueve*, sexta época, año vigésimo primero, tomo primero, núm. 82, p. 4.

⁶¹³ “Otro asesinato” 1861-10-15 martes. *El Siglo Diez y Nueve*, sexta época Año vigésimo primero, Tomo segundo, núm. 273, p. 3.

⁶¹⁴ “Veracruz”, 1861-10-15 martes. *El Siglo Diez y Nueve*, sexta época Año vigésimo primero, Tomo segundo, núm. 273, p. 3.

⁶¹⁵ “CORREO” 1863-03-31, *El Siglo Diez y Nueve*, sexta época(sic.), año vigésimo tercero, tomo quinto, núm. 806, p. 4.

manera que muy en breve quedarán remediados los males necesarios que están experimentando."⁶¹⁶ Además de haber víctimas como los pasajeros en el asalto a la diligencia, no hay que perder de vista que en estas circunstancias bélicas se buscaba asaltar los coches con el fin de paralizar el correo e impedir que las noticias importantes llegaran a su destino, como se trató en el capítulo anterior.

El Segundo Imperio no se quedó sin experimentar la inseguridad de los caminos, el gobierno de Maximiliano se dispuso a acabar con los robos que tanto aquejaban la red comercial y la fluidez para transitar; el ejército francés además de hacer frente, contribuyó al desvanecimiento de los Plateados como lo señala Carlos Barreto Zamudio.⁶¹⁷ Desde la prensa se evidenciaba que, si de robos se trataba, ocurrían en las Diligencias Generales y en varios de los caminos. Es de entender que tratándose del Segundo imperio, la resistencia liberal se veía implicada. De acuerdo con una columna en el periódico *La Sociedad* daba cuenta de que, si los robos se cometían, no era del todo gracias a que los ladrones buscaran pasajes adecuados o que permanecieran siempre a la espera en tal tramo; sino la hora en que los carruajes transitaban por aquellos sitios en despoblado, muy de madrugada “[...] hora en que los asaltos pueden efectuarse con más probabilidades de buen éxito.”⁶¹⁸

Y por si se pensaba que el tema de los caminos en buen estado ya había sido resuelto por no mencionarse después de todos estos años de trifulcas, no es así. Quizá por ser un periodo sin vaivenes en el poder se volvió a fijar la mirada en los malos caminos. Lo que a Puebla respecta se incluían los caminos a México, Veracruz, Atlixco, Matamoros y Tlaxcala en mal estado.⁶¹⁹ La prensa nos encamina a imaginar que se trataba de caminos casi laguna

⁶¹⁶ “LAS DILIGENCIAS”, El Siglo Diez y Nueve, domingo 1863-04-19, sexta época, Año vigésimo tercero, Tomo quinto, núm. 823, p. 4.

⁶¹⁷ Carlos Barreto Zamudio, *Op. Cit.*, p. 309.

⁶¹⁸ “Prensa de los departamentos Camino de México a Querétaro”, sábado 1866-03-10 *La Sociedad*, tomo VI, núm. 989, portada. Ya la Ley Orgánica de 1857, presentaba que la guardia en aquel entonces debía procurar los sitios sospechosos (donde frecuentemente se cometían robos) a cierta hora en específico, por la mañana entre 3 am. y 6 am. y por las tardes entre 5 pm. y 7 pm. Encargándose de escoltar la diligencia especialmente en la noche, cuando pasasen por la demarcación de un puesto de guardia. Enero 1857, núm. 4867, artículos 94 y 95, “Ley orgánica de la guardia de seguridad”, *Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas desde la Independencia de la República*, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México, Imprenta del Comercio, a cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, tomo VIII, 1876 p. 356.

⁶¹⁹ “PUEBLA”, 1865-07-11 martes *La Sociedad*, tercera época(sic.), tomo V, núm 749, p. 2.

“[...] los caminos están casi intransitables. Personas que llegan del Interior nos aseguran que algunos pasajeros han estado á punto de ahogarse.”⁶²⁰ Esto por el mismo problema de las lluvias estacionales y el país siempre con falta de recursos, la alternativa era apoyarse de haciendas y poblaciones aledañas.

Sucedió en marzo 1866 que lejos de ser asaltada gente común por este tramo icónico de Río Frío, los malhechores (como generalmente se les llamó en la prensa a los bandidos), asaltaron la diligencia que conducía a la legación de S. M. el rey de los belgas (padre de la emperatriz Carlota), hacia Veracruz.⁶²¹ Fueron 13 bandidos los que participaron en el ataque y se dijo que uno de ellos denunció a los otros 12, además se incluyó entre estos al asesino del barón Frédéric Víctor D'Huart quien había muerto en el asalto.⁶²² Sin embargo en el mismo número de *La Sociedad* se reveló que se habían equivocado de acusados, los presuntos culpables fueron absueltos y capturaron a los verdaderos autores del crimen; gracias a la intervención del Lic. Francisco Rodríguez defensor de uno de los acusados.⁶²³ Al tratarse del asesinato de un personaje extranjero y de suma importancia, la nota apareció en diarios extranjeros, por lo que se necesitaban respuestas y aprehensión de los culpables de manera inmediata.

Al no poder concluir la obra del Ferrocarril Mexicano y darle la debida inauguración por parte del Segundo Imperio que estaba a punto de caer, fue en octubre de 1867 que con la República entró en función el ramal México-Apizaco.⁶²⁴ De acuerdo a lo verificado en el capítulo dos, las diligencias ya no estaban destinadas a pasar por Río Frío, sino que iban de la ciudad de Apizaco a Puebla y viceversa. A partir de ese momento la capital estuvo unida a Puebla por medio de Apizaco, al igual que Veracruz. Claramente Puebla perdió el papel protagónico que poseyó en su momento, y las diligencias siguieron transitando entre

⁶²⁰ “CAMINOS Y CALLES” viernes 1865-07-07, *La Sociedad*, tercera época(sic.), Tomo V, núm. 745, p. 2.

⁶²¹ “LOS PRESOS DE RÍO FRÍO”, 1866-03-18 domingo, *La Sociedad*, tercera época(sic.), Tomo VI, núm 997, p.3.

⁶²² “MALHECHORES Y GENDARMES”, 1866-05-22 martes. *La Sociedad*, tercera época, tomo VI, núm. 1061, p. 3. Este periódico cita al periódico francés *L'Estafette*

⁶²³ “LOS MALHECHORES DE RÍO FRÍO”, 1866-05-22 martes. *La Sociedad*, tercera época, tomo VI, núm. 1061, p. 3. El periódico describe lo dicho por *El Pájaro Verde*.

⁶²⁴ Alejandro García, “Cruce de vías: el tren en Apizaco”, *Mirada ferroviaria*, Revista digital, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, tercera época, septiembre-diciembre núm. 18, 2012, p. 7.

Apizaco y Puebla hasta la inauguración de este ramal en septiembre de 1869. Por esto se encuentran todavía situaciones como la de finales de 1868: “Las diligencias que salen para Apizaco, han sido robadas por numerosas partidas de ladrones, no obstante, las escoltas, de quienes se habla en diverso sentido.”⁶²⁵ Claro que los bandidos, así como adiestrarse en el uso del telégrafo, también lo hicieron para los nuevos medios de transporte.

Jaime Olveda planteó que después del Segundo Imperio y restablecida la República el bandidaje alcanzó su máximo nivel por la baja de dos terceras partes del ejército de Juárez.⁶²⁶ Ya no hubo más plateados, pero sí bandidos incluso con mayor influencia social señaló Vanderwood,⁶²⁷ bandidos de los que se encargó consecutivamente el gobierno de Porfirio Díaz.

4.2.1 En busca del modelo de asalto

Todo lo anteriormente descrito y la minuciosa búsqueda de asaltos a la diligencia señalados por la prensa durante 1834-1869, en el camino México-Veracruz a inmediaciones de Puebla, nos ofrece diferentes puntos a señalar. En primera instancia el espacio de tiempo existente entre el momento del asalto y cuánto tardaba para ser noticia, podía ser regularmente de cinco días, una semana; en algunos casos diez, trece o catorce días. *El Universal* fue quien redactó lo sucedido con tan solo uno o dos días de diferencia, mientras los demás periódicos a la semana. Además, que algunos periódicos dan la noticia de otro a manera de citarlo.

Al tratarse de los lugares frecuentemente asaltados entre la capital y la ciudad de Puebla se concentra en Río Frío y sus cercanías como Llano Grande, Barranca de Juanes, Agua del Venerable, Puente Quebrado; cercano a Puebla destacan San Martín o Puente de Tsmelucan (*sic.*) y Cuautlancingo; hacia el rumbo de Veracruz, resaltó la ubicación entre Puebla y Perote sin especificaciones o también el tramo entre Amozoc y Acajete. Pero también se observa que en garitas o saliendo de la ciudad la diligencia también fue asaltada:

⁶²⁵ “Puebla”, 1868-10-24 *El Siglo Diez y Nueve*, setima época, año vigésimo quinto, tomo sexto, núm. 468, p. 3.

⁶²⁶ Jaime Olveda, *Op. Cit.*, p. 176.

⁶²⁷ Paul Vanderwood, *Desorden y progreso... Op. cit.*, p. 87.

“[...] desataron las correas, sin que el cochero lo sintiera, y estrajeron todo el equipaje que llevaba.”⁶²⁸ Todo esto mientras sonaba música militar en el pueblo en sentido de un festejo.

El número de bandidos que operaban el asalto podía variar desde bandas pequeñas entre 3-8 individuos; de proporción media entre 12-16, también los había de 20-25 integrantes. O muy particularmente se mencionó a las gavillas de 30 malhechores y 100 en otro caso, así como una sola persona que paró la diligencia. Cabe mencionar que no todos los diarios dan la descripción de cuántos individuos se trataba; y para referirse a quienes cometían el asalto, en la prensa se usaron las siguientes denominaciones: malhechores, ladrones, salteadores, bandidos (malhechor y ladrón más usados).

Entre las pertenencias robadas a los pasajeros de las diligencias, la prensa llegó a notificarlo en algunos casos. En más de una ocasión se halla con la frase “[...] despojaron a los pasajeros de cuanto llevaban [...]”, una similar “[...] les quitaron cuanto tenían [...]” o incluso en un momento “[...] quedaron a medio vestir [...]”, asegurando que en la próxima posta pudieron remediarlo.⁶²⁹ Los asaltos podían cumplir con un margen similar: se apoderaron del equipaje, se llevaron la correspondencia, ropa, relojes, inclusive un lapicero. En dinero se refiere a 80 y 100 pesos en más de una ocasión. En un caso se indicó que “[...] pidieron el dinero sin tocar el equipaje [...]”⁶³⁰ por lo que se aludía que era un progreso en el arte de robar en vista de cómo se encontraban los caminos intransitables.

Por ejemplo, cuando aprehendieron en la hacienda de Xostla a los individuos que habían asaltado la diligencia en Cuautlancingo del camino a México, la mañana del 16 de mayo de 1850; les descubrieron “[...] 3 bultos de ropa de uso, un surtú suelto de paño fino, dos pares de zapatos de becerrillo inglés y una cartera con un boleto dentro de ella con el nombre de D. Juan Rebolledo.”⁶³¹

⁶²⁸ “Robo de la diligencia”, martes 1849-10-02, *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, Tomo II, núm. 321, p. 4.

⁶²⁹ martes 1849-10-02, *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, Tomo II, núm. 321, p. 4.

⁶³⁰ 14 mar 1853, *El Universal: periódico independiente, periódico político y literario*, segunda época, tomo VIII, núm. 332, p. 3.

⁶³¹ martes 1850-06-04, *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, tomo III, núm. 556, p. 4

El combate en defensa de la diligencia se llegó a dar no sólo por la escolta que la custodiaba a cierta distancia porque incluso no era posible seguirla siempre de cerca.⁶³² Como se vio líneas anteriores, sucedía que la escolta era desarmada por los bandidos, en algunos casos se negaba a escoltar el coche, o al momento de batirse alguno moría; si bien les iba, podían aprehenderlos o acababa en persecución de estos malhechores. Pero es verdad que los pasajeros también intervenían cuando no contaban con protección.

Son en los años de 1848, 1853, 1854, 1858 y 1861 donde la prensa expresa que son los pasajeros quienes se defienden ante el asalto. Lo particular de esto es que son principalmente extranjeros los que hacen frente a los bandoleros. En la diligencia en que viajaban 5 soldados americanos con 4 pasajeros, se batieron en Puente Quebrado sin resultar heridos, no obstante, al bajar los soldados en Barranca de Juanes por Río Frío, volvieron a asaltar la diligencia y nada se pudo hacer.⁶³³ Pero en 1853 no se sabe la nacionalidad del pasajero que intervino en Puebla: “[...] la diligencia [...] no solo fue asaltada, sino que uno de los viajeros murió en el lugar del asalto por haber hecho resistencia á los ladrones.”⁶³⁴

En Tecamac 1854 el conde italiano Cossato muere tras defender la diligencia en la que viajaba con su compañero de viaje.⁶³⁵ Un día antes en El Sabinal entre Amozoc y Acajete los señores Hazen, Marsch decidieron resistir al ataque junto a Mateo Martínez.⁶³⁶ En 1858 los ingenieros norteamericanos (empleados del camino de hierro) que viajaban en la diligencia de Puebla a Orizaba, hicieron frente a los 8 bandidos a caballo, sin permitir que efectuaran el robo.⁶³⁷ Ya en 1861 entre Puebla y Perote, un pasajero, el Sr. York mata a uno de los bandidos, pero él también muere.⁶³⁸

⁶³² La Diligencia de Puebla fue dos veces asaltada, aunque llevaba escolta, en los momentos en que se distanciaba fue que se cometió el asalto; la escolta alegaba no ser posible mantenerse siempre de cerca a la diligencia. jueves 1844-10-10, *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, núm. 3397, Tomo XXX, p. 284.

⁶³³ 1848-04-09, *The Daily American Star*, vol. I, núm. 164, s/p.

⁶³⁴ 1853-07-07 jueves. *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, Segunda época, Tomo IX, núm. 446, p. 3.

⁶³⁵ “DESGRACIA LAMENTABLE”, 1854-05-06, sábado. *El Universal periódico independiente periódico político y literario*, cuarta época, Tomo XI, núm. 67, p. 3.

⁶³⁶ *Ídem*.

⁶³⁷ 1858-09-20 lunes, *Diario Oficial del Supremo Gobierno*, portada, vol. I, núm. 240, s/p.

⁶³⁸ 1861-03-07 jueves. *La Independencia*, tomo I, núm. 6, México, p. 4.

La realidad desde la prensa es que a veces los que salían heridos aparte de bandidos, escolta y pasajeros, eran también los conductores. Las diligencias podían ser asaltadas en más de una ocasión en su trayecto y los bandidos eran hombres bien montados y armados. A su vez, personajes políticos como ministros plenipotenciarios, comisiones, figuras militares no se libraron de ser asaltados. La violencia utilizada para amedrentar a los pasajeros, más allá de abrir fuego contra la tropa que custodiaba el coche o los pasajeros que optaban por resistirse, se distingue cuando se deja a medio vestir a los pasajeros, cuando son capturados o por alguna razón tienen que buscar el medio para volver a la Casa de Diligencias.

En relación a las formas de proceder ante el asalto por parte de los bandidos se tiene que en 1839 “[...] obligaron a un joven, llamado Romero, a que recogiera las monedas que les tiró, y las pusiese urbanamente en sus manos [...]. A todos insultaron [...]”.⁶³⁹ Pero también se encuentran unas maneras menos transgresoras: “Al paso por Llano Grande, una y media legua mas acá de Río Frío, pararon la diligencia una porción de ellos con la mayor serenidad del mundo, robaron todo cuanto llevábamos.”⁶⁴⁰ O el uso de las armas solo para atemorizar: “[...] dispararon algunos tiros, que afortunadamente no hirieron a nadie: en seguida despojaron á los pasajeros de todo el dinero que llevaban, absteniéndose de cometer otros desmanes, y respetando a las familias robadas.”⁶⁴¹ De acuerdo con todo esto los salteadores en su mayoría no cometían violencia si no se les provocaba.

La prensa ofrece la noticia del asalto de una manera, lo mismo que los viajeros desde su perspectiva, pero en ello debe correlacionarse algo, a pesar de los deseos de verlos o no querer verlos de un modo hay puntos que se evidencian. José María Tornel por ejemplo criticó a Isidore Löwenstern de exagerado sobre el robo de diligencias (el libro del viajero se publicó ese mismo año de 1843), acentúa que se creería que el robo es diario lo cual es falso para él. Algunas veces son asaltados los carruajes públicos dice Tornel; pero tanto viajeros extranjeros como mexicanos se resignan a ser despojados, al mismo tiempo arremetió con la magnitud de crimen habido en Estados Unidos: “[...] nos llevan la ventaja

⁶³⁹ 1839-09-18, *El Cosmopolita*, Tomo IV, núm. 13, p. 3.

⁶⁴⁰ “Señores editores del Republicano...”, 1846-12-05, *El Republicano*, tomo I, núm. 269, p. 3.

⁶⁴¹ “LADRONES”, 1850-01-26, *El Siglo Diez y Nueve*, Año decimo, cuarta época, Tomo IV, núm. [394] p. 104.

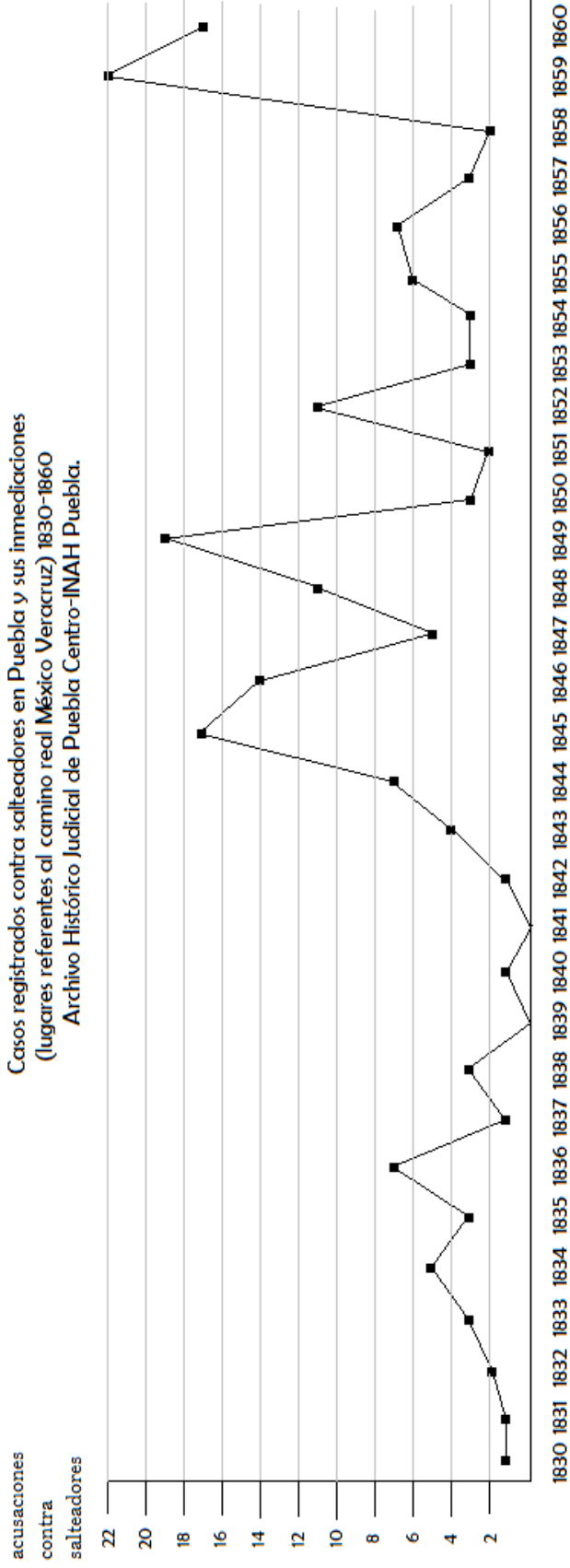
en una horrible desproporción.”⁶⁴² Löwenstern había referido que al ponerse el pasajero boca abajo era sólo cuando se despoja de su ropa; el bandido no mata si no es en caso de defensa; los pasajeros mexicanos se persuaden de no defenderse al punto de perder su ropa y el que va a caballo casi nunca es atacado. Y aunque el viaje que realizó el austriaco lo realizó cinco años antes de su publicación (1838), Tornel era ministro de Guerra y Marina en ese tiempo y tenía la misión de contradecir lo dicho por el viajero.

Si el robo no era diario, ni en igual proporción a la de Estados Unidos como lo refuta Tornel, el asalto era evidenciado por la prensa y las personas que viajaban como Löwenstern, al final se trataba de un problema existente el cual debía ser atendido y no minimizado. La prensa dejó ver que se trataba de viajeros extranjeros los que optaban por defenderse y en algún caso el viajero nacional; el hecho de que el bandido no matara inmediatamente, se puede relacionar con el acto de dejarse despojar del mexicano. Al final lo dicho por el viajero no se le puede considerar tan exagerado. Según las acusaciones contra salteadores que se llegaron a registrar en el Archivo Histórico Judicial desde la década de 1830 en Puebla, existe un aumento que se prolonga, de 4 casos en 1843, 7 en 1844, a 17 casos en 1845 etcétera; además son 2 los salteadores que se les acusa también de homicidas entre 1830 y 1860, esto en la ciudad de Puebla y sus inmediaciones.⁶⁴³

⁶⁴² “martes 1843-10-10, *El Siglo Diez y Nueve*, año II segunda época, trim. III, núm. 684, portada. Crítica de José María Tornel Museo mexicano a Löwenstern.

⁶⁴³ Serie: Penal, Subserie: Justicia, Número: 17986, Caja: 565, Expediente: 17148, Contra José de la Luz Santana y cómplices, acusados por salteadores y el primero por el homicidio de Gordiano Ruíz, 2 de agosto de 1835, Huejotzingo. Archivo Histórico Judicial de Puebla Centro- INAH; Serie: Penal, Subserie: Justicia, Número: 29457, Caja: 853, Expediente: 28618, Contra José María López, acusado por salteador y del homicidio de María Petrona Perfecta, 14 de octubre de 1848, Puebla. Archivo Histórico Judicial de Puebla Centro- INAH.

Casos registrados contra salteadores en Puebla y sus inmediaciones
 (lugares referentes al camino real México Veracruz) 1830-1860
 Archivo Histórico Judicial de Puebla Centro-INAH Puebla.



4.3 La representación del asalto a la diligencia en la novela mexicana

«Y hasta en noches de invierno, dicen, que cuando el viento está en los árboles,
cuando la luna es un fantasmal galeón navegando en los turbios mares,
cuando la carretera es una cinta de luz lunar sobre el páramo púrpura,
un bandolero viene cabalgando,
cabalgando, cabalgando.
Un bandolero viene cabalgando hasta la vieja puerta de la posada.»⁶⁴⁴

Así como Florencio M. del Castillo en su artículo, que acompañó la litografía de “Ataque de una diligencia”, se encargó de adentrarnos a la imagen por medio de la escritura, así otros escritores dieron cuenta del asalto en el camino y llevaron a nuestra mente de lector a imaginarnos las peripecias vividas por la diligencia, el actuar del salteador de caminos y la respuesta viajeros o gobierno. Se aborda la novela *Astucia* de Luis Gonzaga Inclán (publicada en la imprenta del mismo en México entre 1865 y 1866); *En Diligencia* de José López Portillo y Rojas (publicada en el periódico bisemanal *La Republica Literaria* de Guadalajara 1887-1888); *Bandidos de Río Frío* de Manuel Payno (publicada por entregas en Barcelona de 1889-1891 y México de 1892-1893); *El Zarco* de Ignacio Manuel Altamirano (publicada en México 1900); además de darle cabida a *El Libro de mis recuerdos* escrito por Antonio García Cubas (publicado en México 1904, en la imprenta de Arturo García Cubas, Hermanos sucesores).

4.3.1 *Astucia*, Luis G. Inclán (1865)

Aunque en *Astucia* no se observa el asalto a la diligencia, hay puntos que conviene señalar. El propósito de Luis G. Inclán fue diferenciar al charro contrabandista del bandido, porque se pensaba que eran de un mismo modelo; independientemente de su manera de comerciar que estaba fuera de la ley, “[...] aquellos rancheros [...] perseguían de muerte y colgaban [...] a cuanto bandolero encontraban en su camino[;] eran muy queridos, respetados y aun celebrados de cuantos los conocían.”⁶⁴⁵ Es en ese intento de distinguir contrabandistas de bandidos, que Inclán arroja lo que se ha pensado del bandido.

⁶⁴⁴ *The Highwayman* (1906), poema de Alfred Noyes, Traducción de Giselle Trejo Rodríguez.

⁶⁴⁵ Luis G. Inclán, *Astucia el jefe de los hermanos de la Hoja ó los Charros Contrabandistas de la Rama. Novela histórica de costumbres mexicanas con episodios originales, escrita por Luis Inclán en vista de auténticas*

El bandido en Inclán

Al salteador se le asocia el robo de animales, es quien merodea y perjudica persiguiendo o hiriendo a los pobres caminantes.⁶⁴⁶ “[...] son unos vagos, que quieren mostrar buenos caballos y hacerse de dinero a costa del infeliz que asaltan [...] solo saben robar, no buscan el dinero con el sudor de su rostro [...]”.⁶⁴⁷ Ante esto los contrabandistas de Inclán infundieron miedo a los bandidos pues optaron por colgarlos: “[...] pobre del bandido que caiga a mis manos, los he de colgar mientras viva.”⁶⁴⁸

En la confusión de contrabandistas y bandidos, también se implica la vestimenta como ya se ha visto previamente: “[...] aunque mi padre estaba de caudillo en su casa y lo veía vestido de cuero, era un hombre honrado, y yo, en mi tanto, un caballero, no un bandido, a pesar de ser contrabandista de la Rama [...]”.⁶⁴⁹ A los bandidos se les puede distinguir con las características ya mencionadas, incluso determinándose por lo común que una población se conoce entre sí; pues en una parte de la novela Inclán no desaprovecha en señalar a “los de Río Frío” al mismo tiempo que va nombrándolos, o bien señalándolos por sus apodos, que también se ha referido, identifica su vida criminal:

[...] están los de Río frío en sociedad con los poblanos y los de aquí, en donde como en todas partes no deja de haber de esta polilla, y los capitanea el Cedasero, ese de la barba larga que tiene el sombrero collote, Polvolilla, Chepe diablo y el Quebrantahuesos son los tres que siguen, tortean por Río frío en unión del Chagollero y Gata mansa, que son de Puebla, todos los demás que miras son de la misma ralea en inferior grado, de manera que te puedo asegurar que de aquí, sin temor de equivocarme, solo se podía sacar un dos por ciento de hombres que no sean bandidos, salteadores, ó ladrones rateros.⁶⁵⁰

Inclán también expone la problemática con el gobierno. La queja de que encarcelan a la parte agraviada cuando los asesinos y ladrones andan libres.⁶⁵¹ La fuerza organizada de los bandidos se ve inquebrantable ante el asaltado o el mismo gobierno, pero el autor destaca

apuntes del protagonista, amenizada con sus correspondientes litografías, Tomo I, México, Imprenta de L. Inclán S. José El Real núm. 16, 1890, Prologo, p. 5.

⁶⁴⁶ Luis G. Inclán, *Op. cit.*, tomo I, pp. 140 y 353.

⁶⁴⁷ *Ibid.*, p. 207.

⁶⁴⁸ Luis G. Inclán, *Op. cit.*, tomo II, p. 243.

⁶⁴⁹ Luis G. Inclán, *Op. cit.*, tomo I, p. 141.

⁶⁵⁰ *Ibid.*, p. 225.

⁶⁵¹ Luis G. Inclán, *Op. cit.*, tomo II, p. 216.

que basta unos cuantos hombres decididos para hacerles frente,⁶⁵² porque un obstáculo grande para acabar con los bandidos es estar involucrados en el poder. El personaje del *Buldog*, quien fue indultado por denunciar a sus compañeros y colocado en la comisión como cabecilla, es un ejemplo de ello; ufano por llamarlo comandante, colgaba en el camino a indios que nada debían y cuando llegaban a asaltar diligencias, llegaba tarde para no exponerse, o por cobardía tomaba otro camino para no ir tras los bandidos.⁶⁵³

El peligro del camino

Por lo que respecta al camino, nuevamente se proyecta como el sitio para andarse con cuidado; ya sea por los árboles, peñas y matorrales que servían para ocultarse, o la oscuridad de la noche que determinaba un mal momento para andar.⁶⁵⁴ Inclán da atención al desconocimiento del camino que bien ponía en riesgo los intereses del caminante: “[...] no conozco el camino que vamos a andar, ignoro cuales son los parajes de mas riesgo, los puntos de salvacion, las estratagemas del enemigo; en fin, una mala disposición mía por la falta de conocimientos de esperiencia, va a ponernos en un duro compromiso [...]”.⁶⁵⁵ Además de la incertidumbre de lo que se llegara a encontrar en el trayecto, incluso cuando éste ya se conocía: “[...] casi era un albur el que jugaba yo en cada viaje, dándome por librado si llegaba a escapar en un camino tan largo de las garras de tantísimo bandido [...]”.⁶⁵⁶ Pero al ser inevitable transitar, con una postura valiente se prepara a lo que vendrá:

—¿Y si cuando estés muy hallado te asaltan en el camino, se te desrenga una bestia ó te sucede una de tantísimas desgracias a que continuamente vas a estar espuesto, ¿qué sucede?

—¿Qué ha de suceder? yo siempre tomaré mis precauciones para evitarlas hasta donde puedan mis alcances; si a pesar de eso me sobreviene alguna, redoblaré mi trabajo para restaurarla, y quiera ó no, tendré que aguantarme fuerte, en lo más seguro hay riesgo, ninguno está escento de una mala hora [...].⁶⁵⁷

⁶⁵² *Ibid.*, pp. 214 y 253.

⁶⁵³ Luis G. Inclán, *Op. cit.*, tomo I, p. 232.

⁶⁵⁴ Luis G. Inclán, *Op. cit.*, tomo II, p. 197.

⁶⁵⁵ Luis G. Inclán, *Op. cit.*, tomo I, p. 130.

⁶⁵⁶ Luis G. Inclán, *Op. cit.*, tomo II, p. 147.

⁶⁵⁷ Luis G. Inclán, *Op. cit.*, tomo I, p. 80.

4.3.2 *En Diligencia*, José López Portillo y Rojas (1888)

Esta novela corta muestra cómo es viajar en diligencia, tras relatar la convivencia entre pasajeros y la lucha por conseguir la atención de la bella dama que viaja en el coche, Elisa. El autor aprovecha no sólo para hablar del coche y lo que se vive dentro de él, sino exponer lo que afecta en su exterior, tanto por el desventurado asalto que podía experimentar como los accidentes en el camino. Aunque se trata de un viaje desde Querétaro y no de Puebla, de igual manera da a entender cómo se suscita el asalto, la forma de despojo y la respuesta del viajero momentos antes del asalto y siendo asaltado. Aunado a eso López Portillo incluye una crítica al ya establecido ferrocarril, que, comparado a la diligencia, no le satisface.

Viajar en diligencia o ferrocarril

En la novela, López Portillo y Rojas deja ver su preferencia a la diligencia ¿Pero con base en qué argumento lo hace? Él ve claramente que viajar en el carruaje no era del todo cómodo, “[...] la diligencia era signo de modernidad y elegancia a pesar de que viajar en ella dejaba los huesos destrozados.”⁶⁵⁸ El modo en que era conducida la diligencia lo determinaba también el camino; algunas zonas eran de bruscas sacudidas, otras de lentitud y se corrobora con esta lectura que los pasajeros sabían de antemano, que el asiento central era el más incómodo para viajar (pues sólo se servía de una correa en el techo para sujetarse).⁶⁵⁹ Sin embargo, apunta en la voz del personaje de Elisa, lo que otros viajeros han dicho en cuanto que el viaje en ferrocarril limitó la convivencia con otros pasajeros y se trató de un viaje inmediato que no ofrecía alguna emoción.

-No hay cosa más detestable [...] que los viajes en ferrocarril. entra usted en el vagón, silba el vapor, suena el herraje y se inicia la marcha sin sacudidas, en medio del rumor uniforme de los émbolos, sólo interrumpido por el ridículo y destemplado ruido de la locomotora. No puede usted sacar la cabeza por la portezuela, porque le caen chispas y carbones en los ojos, no traba usted conocimiento con nadie, porque los pasajeros permanecen aislados en sus asientos, viéndose con los ojos glaciales a ratos y bostezando siempre. A paso de carga cruza usted por las estaciones y el viaje termina en un santiamén. Y llega usted a su destino con un gran

⁶⁵⁸ José López Portillo y Rojas, *En Diligencia*, Novelas en Tránsito Segunda Serie, Ciudad de México, FONCA, UNAM, 2017, p. 12.

⁶⁵⁹ *Ibid.*, p. 21.

desabrimiento en el animo y con un enorme vacío en la imaginación. ¡Nada de peripecias! ¡Nada de emociones! Yo detesto los ferrocarriles.⁶⁶⁰

Parece ser que es un ejemplo más del rechazo a lo nuevo a pesar de su practicidad y la añoranza a un sistema pasado con el cual se identifica una parte de la sociedad. Ciertamente es que la diligencia representó en su momento la innovación como lo fue después el ferrocarril, pero inclusive un hombre como el jalisciense (abuelo de quien fuera presidente de México de 1976-1982), simpatizante del viaje en diligencia, sabía que en ella se experimentaba la inseguridad de los caminos. De los pasajeros extranjeros en la novela, se tendría la queja que las diligencias eran muy estrechas para meter a 12 personas “—¡Con qué gusto quemaría yo estos viejos coches tan luego como tuviésemos trenes de vapor!”⁶⁶¹

Los Pasajeros contemplan el peligro del camino previo al asalto

Igual que en Florencio M. del Castillo, las guías de forasteros o Payno, se habla de la partida del carruaje en madrugada, cuando se hace el llamado a la habitación de los huéspedes para partir: “A las tres de la mañana llamó a la puerta de mi cuarto el mozo del hotel con fuertes golpes y gritando con apremio -¡Ya es hora!”⁶⁶² Mientras transcurre el viaje, el autor da cuenta de lo mencionado en la guía de forasteros poblana; el hecho de darle cabida a algún pasajero que llegara cuando la diligencia ya había partido.⁶⁶³ Así es como los viajes en diligencia tienen en común salir de madrugada, en la obscuridad y al poco rato experimentar los primeros rayos de sol, pero lo que varía esta situación son los pasajeros.

López Portillo ubica un matrimonio con sus 2 niños a la espalda del coche; al frente, dos alemanes, un eclesiástico y una joven sonoreense que abordó con retraso; en el asiento de la correa, un caballero gordo y el varón que se encarga de narrar lo sucedido, en medio de un viejo militar y un caballero distinguido en cada portezuela.⁶⁶⁴ 12 pasajeros reunidos

⁶⁶⁰ *Ibid.*, p. 57.

⁶⁶¹ *Ibid.*, p. 27.

⁶⁶² *Ibid.*, p. 19.

⁶⁶³ *Ibid.*, p. 21.

⁶⁶⁴ *Ibid.*, p. 25.

en un coche que luego de romper el silencio, conversan de los temas habituales ya identificados: política, el inseguro camino y el encuentro con ladrones.

“Mi adlátere, el compañero gordo era un arsenal viviente de conocimientos ladronesco.”⁶⁶⁵ En el camino que recorrían pronunciaba los puntos de asalto, justos para emboscadas por los tupidos matorrales, diciendo ¡Aquí roban! causando malestar a todos. Pareciera que el pasajero prepara a todos para el asalto: “[...] los ladrones ven a los pasajeros sin ser vistos, y los atacan en el momento que les parece oportuno. Algunas veces se anuncian haciendo fuego con los rifles.”⁶⁶⁶ Y acaba por contar un relato en el que sobresale su valentía, al defender la diligencia en movimiento con un tiro acertado que provocó la huida de los bandidos “[...] a mí no me han robado nunca. Antes me dejaría matar que consentirlo.”⁶⁶⁷ Afirmaba que, aunque fuese con piedras se defendería; sin embargo, López Portillo se encarga de retratar al pasajero envalentonado únicamente previo al asalto.

El asalto a la diligencia

El cochero se encarga de prevenir a los pasajeros golpeando el techo del carruaje a la voz de “¡Prevénganse señores, que hay viene la pela!”⁶⁶⁸ Inmediatamente los pasajeros en su papel como parte de un acto, deslizan anillos y monedas en su calzado, piso o el cielo del coche y por lo que concierne a la sonorense, echa en su seno sus pendientes, relojes y portamonedas de su compañero de viaje (el narrador). El autor retrata un asalto en manos de 12 jinetes armados con rifles, que salieron en efecto de los matorrales; estos indicaron al cochero parase, y asomaron sus armas por las ventanillas. Algo curioso en este caso es que los bandidos piden las armas a sus víctimas.⁶⁶⁹

Con actitud amenazante les piden bajar: “Bajamos del coche en medio de una granizada de insultos, interjecciones y palabras soeces [...] así logran intimidar a sus

⁶⁶⁵ *Ibid.*, p. 28.

⁶⁶⁶ *Ibid.*, p. 36.

⁶⁶⁷ *Ibid.*, p. 37.

⁶⁶⁸ *Ibid.*, p. 38.

⁶⁶⁹ *Ibid.*, p. 39.

víctimas.”⁶⁷⁰ Hacen uso de su fuerza al no obtener las cosas deprisa y al no dar pronto su reloj, el bandido dirigió un golpe al narrador. Pero en ese momento el autor da pie a mostrar la defensa de los pasajeros, mas la valentía del caballero gordo brilló por su ausencia. Por un lado, está Elisa quien se interpone para proteger al narrador, que con sus lágrimas e imploro hace que el bandido, capitán de la cuadrilla se detenga. En otra circunstancia, el viejo militar se resiste pues conservaba su pistola provocando que todos los bandidos se concentraran en él y para entregarla, el anciano sacerdote interviene:

- ¡Deténganse!, ¡Deténganse! – gritó con imperio y se metió en medio del grupo.
- Padre, hágase a un lado – dijo un bandido –, porque si no, le toca el plumazo.
- No– les dijo–, hijos, no cometan un asesinato inútil.
- Es necesario matar a ese viejo...
- ¡Silencio! –dijo el capitán–. Padrecito, ¿qué quiere su mercé?
- Que no le hagan daño a este señor ni a ningún pasajero; y por lo demás pueden quitarnos cuanto tenemos.⁶⁷¹

El despojo a Elisa y al narrador fue menos transgresor, pero a modo de burla. “—Amo —me dijo—, ¿lo cree que me cuadra su sombrero? [...] —Aquí lo tiene usted —Amo, pa’ usar esta gorra necesito ponerme catrín; ¡cómo no me regala su saco!”⁶⁷² Además, los bandidos ofrecen aguardiente a Elisa en vista del susto, lo mismo hacen con él; y registran al hombre por todo su cuerpo a manera de no dejar nada.⁶⁷³ En tanto los demás pasajeros eran custodiados por un par de bandidos que les ordenaron estar de espaldas.

Dejaron caer las maletas del techo de la diligencia que rompieron a pedradas, sablazos y culatazos. También despojaron de la vestimenta a los pasajeros a excepción del cura y niños. A Elisa pretendían quitarle el corsé, donde guardaba las alhajas, mas el capitán pidió a sus hombres no ser groseros con las mujeres. Quedando en paños menores exponiendo su pudor, al terminar el asalto tuvieron que cubrirse con periódicos: “Nunca ha prestado la prensa tan importantes servicios a la humanidad, como en aquella coyuntura en que puso a cubierto nuestras gorduras y flaquezas.”⁶⁷⁴

⁶⁷⁰ *Ibid.*, p. 40.

⁶⁷¹ *Ibid.*, p. 45-46.

⁶⁷² *Ibid.*, p. 42.

⁶⁷³ *Ibid.*, p. 43.

⁶⁷⁴ *Ibid.*, p. 49.

La retirada se resume con el capitán quitando su sombrero y diciendo: "Ahora sí, amos, hasta la vista"⁶⁷⁵ mientras se internaban en los matorrales. Al volver a la diligencia se dan cuenta del meticuloso registro de los salteadores, con los cojines y techo rasgados. Por último, ya resignados del ultraje rezaron el rosario y circularon una desconocida botella de coñac. En el siguiente poblado pudieron hacerse de vestido, pero la mala fortuna los persiguió cuando vivieron otra de las adversidades que podía acaecer a la diligencia: "[...] nuestro viaje ha sido un resumen de las calamidades a que están expuestas las diligencias. Muchas de éstas no tienen contratiempo en la travesía, otras sólo son robadas o sólo se vuelcan; muy raras son las que, como la nuestra, sufren ambos contratiempos."⁶⁷⁶ La novela, aunque pequeña retrata características del asalto que prevalecen en los siguientes escritos.

4.3.3 *Bandidos de Río Frío*, Manuel Payno (1889)

Para tratar el asalto a la diligencia en la literatura, me atrevo a decir que Payno es el mejor exponente, pues no sólo se concentra en contarnos un asalto –además de lo visto en *El Fistol del Diablo*– aquí nos muestra más de uno y por si fuera poco nos explica qué es lo que pasa con estos bandidos, quiénes son, por qué son lo que son, cómo se organizan e inclusive el miedo que sienten desde el primer intento de atraco. Y aunque los protagonistas son los bandidos también da lugar a lo que expresa el viajero; el papel que tiene el gobierno en alejarse de sus responsabilidades y la red de corrupción social que se va formando.

El bosque, guarida de bandidos

Aquí el bosque es el territorio del bandido, en especial el punto cercano al camino real. Se entendía que, al cometer un robo en la ciudad, el criminal seguiría con robos mayores en el camino y Río Frío era su lugar, refugio y hogar.⁶⁷⁷ Pero para internarse en el bosque debía

⁶⁷⁵ *Ibid.*, p. 47.

⁶⁷⁶ *Ibid.*, p. 56.

⁶⁷⁷ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 119.

convivir con todo tipo de fiera,⁶⁷⁸ incluso buscando refugio en Río Frío podía ser robado y asesinado, por lo que no había más remedio que ser bandido.⁶⁷⁹ Las haciendas y ranchos colindantes servían de fortificaciones; como el abandonado rancho de los coyotes en la novela, sirve de guarida estratégica a los bandidos por estar cercano al camino y la venta.

Payno escribe su novela pensando en los años 30, de acuerdo a los robos en que se involucró al coronel Juan Yáñez; por lo que es interesante cuando el novelista relata cómo se fue dando el asalto en el camino: “[...] en la época de que vamos hablando, estaba efectivamente tranquila y segura, y las diligencias de Puebla y Veracruz pasaban sin accidente.”⁶⁸⁰ Pero los lugares propensos al asalto se fueron identificando: “Por el monte de Río Frío comenzaban a quitar caballos [...]”;⁶⁸¹ se convirtió en un monte inexpugnable pues los soldados jamás penetraban su espesura,⁶⁸² y si se atrevía a viajar ya tarde, era como desafiar a todas las cuadrillas de bandidos.⁶⁸³ Consecutivamente Payno comunica puntos de asalto como Agua del Venerable, la Malinche, Tlaxcala,⁶⁸⁴ o el Pinal de San Agustín, que también jugaba con el característico paraje sombrío y de mala fama.⁶⁸⁵

La fonda alemana de Río Frío

Todo este conocimiento sobre bandidos y lugares de asalto era resultante de la comunicación que se tenía especialmente en los albergues, mesones o fondas que eran punto de reunión para viajeros que se estiraban un momento, degustaban su almuerzo y bebían chocolate antes de partir. Payno evoca al protegido de Relumbrón, el alemán Gilberto Wanderhott (conocido entre los mexicanos como Guillermo Banderote), su esposa y cuatro hijos de entre 3 y 10 años.⁶⁸⁶ Éste supo que la fonda de Río Frío estaba

⁶⁷⁸ *Ibid.*, p. 411.

⁶⁷⁹ *Ibid.*, p. 249.

⁶⁸⁰ *Idem.*

⁶⁸¹ *Ibid.*, p. 422.

⁶⁸² *Ibid.*, p. 164.

⁶⁸³ *Ibid.*, p. 387.

⁶⁸⁴ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 6 y 530.

⁶⁸⁵ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 445. Aunque la diligencia podía ser asaltada cuatro veces, los puntos de Chalco, Pinal o Perote no tenían que ver con los bandidos de Río Frío apunta Payno. Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 27.

⁶⁸⁶ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 304.

abandonada,⁶⁸⁷ y por ser un buen negocio que recibía cinco diligencias diarias, estuvo dispuesto a correr el riesgo.⁶⁸⁸ “El aspecto de la taberna ahumada, la vista de la montaña cubierta de cedros, la niebla y la llovizna continuada, [...] se podía hacer el viaje sin más objeto que gozar de él, almorzando y bebiendo buenos vinos y la deliciosa cerveza de Gambrinus.”⁶⁸⁹ El alemán acabó dando un servicio con bebida y comida internacional.⁶⁹⁰

Payno habla del silencio, lo que pudieron haber guardado las personas establecidas en el frío lugar, pues en la novela resalta que “Los valentones tenían allí sus habitaciones, comían y cenaban en la fonda, y allí también vivían [...]. El alemán no hablaba ni una palabra de estas cosas a nadie, y postillones, ladrones, criados y fondistas vivían en la más completa armonía.”⁶⁹¹ Por ello explica que no había temor a los bandidos. Y así como estos lugares servían al viajero para enterarse de lo correspondiente al peligro del camino; también servía a bandidos para enterarse de “Quién entra, quién sale, qué cargamentos van y vienen, en qué consisten y si se puede intentar alguna sorpresa segura [...]”;⁶⁹² una especie de garita para adquirir noticias, además de un sitio donde se podía reclutar ladrones.⁶⁹³

El cochero de diligencias

En su extensa novela que describe diversos modos de crimen y no solo el asalto a la diligencia, Manuel Payno se da la oportunidad de detallar tal sistema de transporte. Aseguró que el establecimiento fue de una inmensa utilidad en México, que con la exactitud y orden en sus viajes a pesar de tantos obstáculos y gracias a la administración, el servicio podía asemejarse al inglés o a los *Messengeries* parisienses, antes del ferrocarril.⁶⁹⁴

⁶⁸⁷ Aquí se menciona que la fonda había sido abandonada por su anterior dueño tras aguantar a ladrones y tropas que comían, bebían, pero no pagaban. Escribió Payno: “[...] el día que se puso serio y cobró, le pagaron con una cintareada que lo tuvo ocho días en cama, y en cuanto estuvo medio restablecido, huyó [...]” *Ibid.*, p.229. Se corrobora lo dicho por los viajeros que identifican al alemán de la fonda de Río Frío o el asalto a las fondas en la parte de la prensa.

⁶⁸⁸ *Ibid.*, p. 299.

⁶⁸⁹ *Ibid.*, p. 514.

⁶⁹⁰ *Ibid.*, p. 152.

⁶⁹¹ *Ídem.*

⁶⁹² *Ibid.*, p. 425.

⁶⁹³ *Ídem.*

⁶⁹⁴ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 432.

Se toma en cuenta, como algunas fuentes han señalado, que se sirvió de personal estadounidense para conducir los coches. Hay que pensar en esa instrucción que se le tuvo que dar al mexicano para hacer de cochero y esto lo distingue Payno en el personaje, del cochero Mateo, educado por cocheros *yankis* que estuvo al lado de Manuel Escandón cuando se fundó la Casa de Diligencias en México; incluso se le atribuye hablar inglés (y olvidarse del español) pues en una escena Escandón y él hablan como en privado por usar este idioma.⁶⁹⁵ Un joven que sabe conducir la diligencia que en un “[...] camino pésimo [e] intransitable se llega a Puebla y a Veracruz por milagro”;⁶⁹⁶ y ser encargado de llevarla con bien a su destino, porque no es la diligencia por sí misma lo que significa su valor.⁶⁹⁷

Al grito de Mateo y al chasquido del látigo salían brincando, y con una furia de demonios, que parecía que iban a hacer trizas al coche; cuando iban mujeres dentro, se santiguaban y se encomendaban a Dios; pero a poco de andar, Mateo, con sus gritos y latigazos, las obligaba a que caminasen a un trote parejo y regular que daba gusto.⁶⁹⁸

Bandidos, su ideología y organización

El ideal que se sigue se puede delimitar en las conversaciones de Relumbrón con sus futuros secuaces. Lo hace con el platero Santitos al decirle que “La mitad de todos los habitantes del mundo, ha nacido para robar a la otra mitad, y esa mitad robada, cuando abre los ojos y reflexiona, se dedica a robar a la mitad que la robó y le quita, no sólo lo robado, sino lo que poseía legalmente.”⁶⁹⁹ Relumbrón tiene la idea de que quien no roba, es porque teme ser descubierto, pero cuando hay impunidad le es fácil.⁷⁰⁰ Por otro lado está quien busca venganza al ser rechazado de la sociedad,⁷⁰¹ como Juan Robreño que por llegar tarde al mandato de su superior es tildado de desertor; o Juan (hijo), al ser asesinada Tules, huye y jura vengarla. Mientras Evaristo se escuda culpando a otros de sus malas acciones: “Si

⁶⁹⁵ *Ídem*.

⁶⁹⁶ *Ibid.*, p. 445. Payno lejos de acusar al cochero de maltrato a los pasajeros en el andar de la diligencia, iba contra la Junta de Peajes comprometida a base de los cobros en aduana para componer y conservar el camino.

⁶⁹⁷ La importancia del cochero se visualiza en: Hilarión Frías y Soto, *Los mexicanos pintados por sí mismos, por varios autores*, México, editado por la Imprenta de M. Murguía y Compañía, 1854.

⁶⁹⁸ *Ibid.*, p. 432.

⁶⁹⁹ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 313.

⁷⁰⁰ *Ibid.*, p. 314.

⁷⁰¹ *Ibid.*, p. 366.

Cecilia lo hubiese querido y casándose con él, en vez de ser un ladrón sería un hacendado rico y honrado.”⁷⁰² Mas la motivación de Relumbrón como autor intelectual, era el dinero y mantenerse en su escalón de poder, sin descender.⁷⁰³

Cabe resaltar que, como Robreño, aun cuando el individuo se percibía bandido, este no podía considerarse “[...] un bandido común, ni como un vil asesino, sino como un personaje misterioso que por extrañas aventuras había adoptado una manera de vivir que no era conforme con su nacimiento y educación.”⁷⁰⁴ Tal como Juan (hijo) a quien le disgustaba que le llamaran ladrón pues odiaba a quien se apropiaba de algo como “[...] tenderos, carniceros, cocineras y dependientes que vendían lo peor y de eso se tomaban una parte [...]”,⁷⁰⁵ para él aquellos eran los verdaderos ladrones. Por otra parte, están los Joseses a quienes recluta Evaristo pensando que entre más estúpidos mejor;⁷⁰⁶ sujetos en el fondo honrados, acostumbrados a apropiarse de lo ajeno como gallinas, o elotes de las milpas, pero nunca habían pensado en herir o matar a alguien del camino para quitarle su dinero o ropa.⁷⁰⁷ También se compara a quienes no tienen compasión de quienes sí, aun con sus malos actos,⁷⁰⁸ dejando una personalidad abstracta del bandido.

La organización radicaba en hacer el asalto con el menor riesgo, dejar pasar a indios con sus burros, saludar a los armados como algunos arrieros, asaltar a quien no estuviera armado y de quien sacaran provecho. No asaltarían al correo inglés en vista de ser perseguidos por la corona.⁷⁰⁹ Tendrían cuidado de no asaltar con frecuencia la diligencia y para no llamar la atención “[...] se les dejarían unos cuantos pesos para que almorzasen o comieran en Puebla.”⁷¹⁰ En su juramento estaba el negar siempre que se viera atrapado sin mencionar a sus cómplices;⁷¹¹ pues en la novela, el crimen va más allá de los asaltos a

⁷⁰² *Ibid.*, p. 627.

⁷⁰³ *Ibid.*, p. 367.

⁷⁰⁴ *Ibid.*, p. 493.

⁷⁰⁵ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 192.

⁷⁰⁶ *Ibid.*, p. 407.

⁷⁰⁷ *Ibid.*, p. 424.

⁷⁰⁸ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 513. El tuerto Cirilo respeta y tiene compasión de un cura a diferencia de Evaristo.

⁷⁰⁹ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 427.

⁷¹⁰ *Ibid.*, p. 428.

⁷¹¹ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, pp. 492-493.

diligencia, porque todo se desarrollaba a través de una red criminal con espías extendida en la capital y pueblos cercanos.⁷¹²

Aprovechaban los recodos para asaltar, tener fincas a poca distancia del camino real⁷¹³ y al retirarse podían dejarse caer por la vereda. Se comunicaban con chiflidos y algunos tenían un apodo.⁷¹⁴ Su número se atribuía entre 30 y 52 bandidos pero intervenían en el asalto a la diligencia 5 o 6, unos a pie otros a caballo.⁷¹⁵ Usaban máscaras, pañuelos en la cabeza o nuca; bigotes y patillas falsas; cejas y lunares pintados; vestidos de rancheros con sombreros, cotona de cuero amarillo oscuro, chaquetas, calzoneras de chivo con botonadura de bolitas de plata, espada en la pierna, fusiles viejos en el cinto, reata en los tientos, un grueso garrote y con qué cubrirse de lluvias y tempestades (jorongo).⁷¹⁶ Eran casi de la misma edad, conociendo a uno, se conocía a todos y al jefe se le llamaba capitán.⁷¹⁷

¿En quién caía la responsabilidad?

Es cierto que Payno se burla de la prensa por exagerar sus notas, pero es un hecho que a través de la prensa se denunciaba públicamente la inseguridad de caminos. Para ello se dispuso de la escolta, aunque en la novela, para tranquilizar la situación, ahorcaron personas que por error pasaban por el camino⁷¹⁸ (además que la misma escolta la integraban bandidos). Cuando los asaltos a diligencia afectaban a gente de menor posición social no se hacía caso, de lo contrario se echaban la culpa unos a otros.⁷¹⁹ Que si el gobierno federal era responsable de cuidar los caminos reales y Puebla se veía afectada con la paralización de comercio, porque no se quería viajar; o que Puebla debía invertir en escolta porque los asaltos ocurrían en su territorio (todo por escrito en el *Diario Oficial*).⁷²⁰ Este

⁷¹² *Ibid.*, p. 527.

⁷¹³ *Ibid.*, p. 316.

⁷¹⁴ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 407.

⁷¹⁵ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 151.

⁷¹⁶ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 425; Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 474.

⁷¹⁷ *Ibid.*, pp. 474 y 482.

⁷¹⁸ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 284.

⁷¹⁹ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 31.

⁷²⁰ *Ibid.*, p. 6-7.

debate juega un papel importante en la novela, porque ambos retiran sus fuerzas para dejar la responsabilidad en el otro,⁷²¹ dejando el camino a merced del malhechor.

La compañía de diligencias también actuó en cuanto su responsabilidad. Payno toma en cuenta que los bandidos se veían obligados a respetar a los cocheros; si los herían o mataban no había quien hiciera los viajes y no habría diligencias que robar.⁷²² El cochero persuadía de no tratar mal a los pasajeros porque si no ya no viajarían más.⁷²³ Asimismo la idea que la diligencia no debía ser asaltada con frecuencia se opacó, asaltos escandalosos surgían, la prensa los pregonaba, los cocheros se negaban a hacer el viaje, teniendo que reubicarlos en otra línea por animadversión o lances con los bandidos y don Anselmo Zurutuza se vio obligado a suspender el servicio hasta que fuese seguro.⁷²⁴

La solución inmediata residía en la escolta, que en la novela son los mismos bandidos. Por un lapso “[...] la Comandancia Militar de México mandaba colocar en el techo, [dos soldados] armados [...]”;⁷²⁵ pero teniendo la compañía de rurales y su capitán, se podía catear casas, registrar haciendas y ranchos persiguiendo a bandidos en puntos peligrosos, fusilándolos o ahorcándolos de un árbol visible a los pasajeros.⁷²⁶ Al saludar en el tramo que acompañaba la diligencia, la fisonomía de la escolta (10 o 15 hombres) hacía levantar sospechas tal como se ve en el relato de madame Calderón; y al retirarse pedían cooperación.⁷²⁷

El gobierno estaba muy satisfecho y contento, y los que tenían que hacer el viaje a Veracruz llevaban por lo común dos pesos para almorzar, dos pesos para lo que se pudiera ofrecer, y dos o tres pesos para las escoltas, pues a veces se repetía tres o cuatro veces la escena en Amozoc, en el Pinal y al llegar o salir de Perote.⁷²⁸

⁷²¹ *Ibid.*, p. 23.

⁷²² Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 429.

⁷²³ *Ibid.*, p. 433.

⁷²⁴ A través de la prensa se tiene que las diligencias se suspendieron por un tiempo durante la intervención francesa, momento en el que Zurutuza ya había fallecido (1852), la suspensión de la que Payno habla podría verificarse, aunque también sugiere que la suspensión no estaba fuera de la realidad.

⁷²⁵ *Ibid.*, p. 428.

⁷²⁶ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 79.

⁷²⁷ *Ibid.*, p. 453.

⁷²⁸ *Ibid.*, p. 102.

Los casos de asalto a la diligencia en Payno

Son cinco las intercepciones que destaca Payno: el asalto con Manuel Escandón de pasajero; el asalto a la compañía de ópera; el asalto a los mineros ingleses; el intento de asalto a una diligencia llena de soldados; y la simulación de combate entre escolta y bandidos. En el primero, Evaristo en su inexperiencia trata de detener la diligencia sin pensar que lo puede arrollar; el cochero le indica que bastaba un chiflido, que tenga cuidado con los pasajeros y se dé prisa. Evaristo chifla para que salgan sus cómplices, unos cuidan el tiro de mulas, otro sirve de vigía y los demás amenazan desde las portezuelas. Entre los pasajeros está Escandón, Joaquín Pesado, que ya había vivido 10 asaltos; dos ancianas⁷²⁹ con sus dos criadas; dos comerciantes y Bernardo Couto, que no viajaba desde mucho y aunque sabía de los robos nunca había vivido uno, estaba muerto de miedo: “—¡Por el amor de Dios, señoras, no hay que gritar ni que llorar, porque somos muertos!”⁷³⁰ pero la verdad es que los bandidos también tenían miedo.

La actitud de Evaristo como capitán es violenta, es grosero para imponer miedo, da ordenes con gritos: “—Al que se mueva o grite, le vuelo la tapa de los sesos.”⁷³¹ En su contraparte Escandón intenta tranquilizarlo: “No hay necesidad de violencia, señor capitán, porque supongo que es usted el capitán —dijo a Evaristo que le apuntaba con su pistola—. Estamos prontos a hacer lo que usted diga, y no hay motivo para tratarnos mal.”⁷³² Mas la tragedia empezó cuando las ancianas negaron traer algo consigo, por lo que Escandón instó a no poner dificultades.

—¡Pronto! no puedo esperar una hora a que se registren esas viejas chinchas, sacando solamente medios lisos —gritó Evaristo con cólera.

Tal fue el susto, que una de ellas dejó caer una taleguita de pita llena de pesos que tenía oculta.

—Venga acá eso —dijo Evaristo—. Y decían que no tenían nada. Ya las amarraré de un árbol y les quitaré hasta la camisa, pues algo más deben tener debajo de la ropa.⁷³³

⁷²⁹ Una de ellas se dijo que era una de las señoras más importantes de Puebla.

⁷³⁰ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo I, p. 434.

⁷³¹ *Ídem.*

⁷³² *Ídem.*

⁷³³ *Ibid.*, p. 434. Personas amarradas de árboles, método que se observa en la litografía de Castro y Serrano.

Paso seguido hicieron entrega de sus relojes y relicarios, les hicieron bajar del coche para postrarlos en el suelo boca abajo; si se levantaban, hablaban o gritaban, los mataban. Se creó un embotellamiento de caminantes que también fueron amenazados si retrocedían o defendían. Ordenaron al sota vaciar la covacha y pescante de baúles y bultos que registraron pidiendo las llaves: “—Es una petaca de Puebla, colorada, con clavitos dorados, Señor Sacramentado —respondió la anciana, queriendo a la vez decirle señor capitán y encomendarse a Dios.”⁷³⁴ Tomando lo que les parecía mejor, el sota volvió a subir lo restante. Regresó a los pasajeros a la diligencia y al grito de “[...] no la mate usted capitán [...]” le propinó a la anciana dos o tres cuartazos y desmayada la subieron como un bulto más. Evaristo les dio para el almuerzo además de amenazarlos para no decir nada. El escrito de Payno lleva al lector a sentir el temor que tienen los pasajeros con sus captores, además de puntualizar paso por paso lo que acontece en aquel asalto. Evaristo temeroso, pero con un grosero proceder y los pasajeros que se juegan la vida al menor intento de librarse de ser robados.

Luego los viajeros se preparaban empacando las ropas más viejas y llevando unos cuantos pesos y cuartillas de cobre para parecer demasiado.⁷³⁵ Cuando el cochero se detenía se resignaban a bajar, vaciar sus bolsas y tenderse boca abajo, los bandidos aprovechaban dejarlos con la pura camisa y a la mujer dice Payno, le podía ir o muy bien o muy mal “[...] porque los enmascarados habían dado en ser un poco aficionados al bello sexo.”⁷³⁶

En el asalto a la compañía de ópera italiana prevalece el cochero. Luego de presenciar a espías vestidos de limosneros y ser detenida la diligencia con el peculiar ¡Alto ahí! apuntan a los pasajeros, pero un italiano aparta el cañón del rostro de su mujer y sostiene desde su bolso un puñal, a lo que el bandido sorprendido de la resistencia, dispara al cielo. El cochero Mateo persuade a Evaristo de no dañar a los pasajeros, registrarlos pronto por la multa que podía recibir. Vacían la covacha y Mateo indica a los italianos entregar llaves sin intentar resistirse. Evaristo en este caso habla de buena manera

⁷³⁴ *Ibid.*, p. 437.

⁷³⁵ Manuel Payno, *Op. cit.*, tomo II, p. 8.

⁷³⁶ *Ibid.*, p. 23.

indicando que si obedecen nada les pasaba.⁷³⁷ Hallando sólo trajes Mateo aconseja a Evaristo no robarles porque siendo prendas únicas darían fácil con él; por lo que se conforman con cantar a ser desnudados.⁷³⁸

Galli cantó en la selva como jamás había cantado en el teatro. Evaristo, que no tenía idea de estas grandezas del genio, quedó como clavado y sin movimiento en el árbol en que se recargaba. Los enmascarados, inconscientemente, se fueron acercando poco a poco, como atraídos por este nuevo Orfeo.⁷³⁹

Nada les hicieron sin embargo surgieron rumores escandalosos y Payno apunta que podría pensarse que el cochero era aliado de los bandidos, mas sólo intervenía para que la línea pudiese subsistir, no matando a los pasajeros. Los cocheros tenían la ventaja de no ser registrados, entonces podían guardar encargos de los viajeros.⁷⁴⁰

Para el tercer asalto, la diligencia llevó dos soldados en el techo, al enterarse por los espías, los bandidos hicieron fuego al pasar un recodo; se formó una nube de humo y uno de los soldados cayó herido. Mientras una bala se llevó un pedazo de oreja del cochero, el sota cochero golpeó en la cabeza a uno de los bandidos que lo hizo caer del caballo. El director de minas resultó herido y una bala dejó sin un trozo de nariz a su esposa. Otros dos mineros ingleses accionaron sus armas; pero Mateo decidió tronar el látigo sin hacer más caso del combate y Evaristo atravesó con su espada al soldado que pedía misericordia.⁷⁴¹

El cuarto asalto se relata desde los pasajeros con sus jorongos y maleta en mano subiendo a la diligencia que partía como siempre 4 a.m. del callejón de Dolores. Pero por orden de la Comandancia General el cabo Franco y ocho soldados la ocuparon, dos más sin uniforme subieron al techo. Frenaron a unos viajeros en el camino y amarraron de los árboles a varios indios que podían ser espías. Evaristo saltó de frente a la diligencia, pero los soldados abrieron fuego; por un momento los bandidos huyeron, pero volvieron a la lucha. "De los soldados, unos voltearon los fusiles por la culata, otros sacaron también sus rifles y sus bayonetas, y se trabó una horrorosa pelea."⁷⁴² Mateo contenía las mulas, el sota

⁷³⁷ *Ibid.*, p. 25.

⁷³⁸ *Ibid.*, p. 28.

⁷³⁹ *Ibid.*, p. 30.

⁷⁴⁰ *Ibid.*, p. 26.

⁷⁴¹ *Ibid.*, p. 42.

⁷⁴² *Ibid.*, p. 71

de nueva cuenta lanzo pedradas y el refuerzo llegó cuando casi matan a cuchilladas a dos de los soldados. El terreno bañado en sangre, el carruaje hecho pedazos, una improvisación de tienda para los heridos y bandidos colgados de los árboles fue lo que quedó.

Finalmente simulando un combate entre escolta y bandidos. La diligencia partía de Río Frío cuando un grupo de hombres instó entregar todo. Evaristo se presentó al grito de “¡Aquí está la escolta del gobierno, grandísimos collones, y no tengan cuidado, señores, que aquí está Pedro Sánchez!”⁷⁴³ Los pasajeros gritaron, se batieron por media hora envolviendo con una gran humareda, para luego enfrentarse con espadas. Evaristo echó el caballo encima, hirió en la cara a otro, le hirieron la mano y huyeron. A Payno le pareció bien relatar que una mujer dio a luz en el momento, o que Mrs. Allen que recién perdió un pedazo de nariz volvía a salir herida de una oreja. Evaristo fue curado por los mismos pasajeros y un bandido muerto fue colgado. Esto es lo conseguido por Manuel Payno en torno al asalto.

4.3.4 *El Zarco*, Ignacio Manuel Altamirano (1900)

La obra del guerrerense se publicó en 1900, cuando ya habían pasado 7 años de su muerte.⁷⁴⁴ *El Zarco* fue escrito entre 1884 y 1886, año en que se conocieron los trece primeros capítulos de la novela con su lectura en el Liceo Hidalgo.⁷⁴⁵ Altamirano escribió desde su experiencia con la guerra de Reforma y la intervención francesa, ya que la misma novela está marcada como “episodios de la vida mexicana en 1861-63”, además que él formó parte de la fuerza nacional al lado de Benito Juárez. Altamirano no desaprovechó la crítica hacia el reclutamiento de bandoleros en el grupo liberal, de tal manera *El Zarco* es un documento apropiado para examinar las cuestiones del bandolero y el asalto.

⁷⁴³ *Ibid.*, p. 152. Pedro Sánchez, apodo o doble identidad para cuando ejercía de capitán de rurales.

⁷⁴⁴ Los derechos de la obra fueron cedidos al editor desde 1888, sin embargo, al entregarlo a un copista para efectuar las reproducciones parte de la obra se había perdido; ello explica porque tardó tanto en salir a la luz.

⁷⁴⁵ Ignacio Manuel Altamirano, *El Zarco (episodios de la vida mexicana en 1861-63)* Novela póstuma, prólogo de D. Francisco Sosa, Dibujos de D. Antonio Utrillo, grabados de D. J. Thomas, México, Establecimiento editorial de J. Balleca y C. Sucesor 572, San Felipe de Jesús, 572, 1901, p. 9.

La novela se sitúa en Yautepec (Morelos) lugar de haciendas azucareras, donde las personas vivían con temor ante el asalto de bandidos y si era el caso se daba aviso con la campana parroquial.⁷⁴⁶ “Muchas partidas [andaban] en todos los caminos”.⁷⁴⁷ Se hacía escándalo cuando los afectados eran personas distinguidas; entonces a esas alturas el gobierno mandaba pequeñas fuerzas para hacer frente, pero como se ha dicho en otras fuentes, los bandidos contaban con muchos cómplices que daban aviso de la situación.⁷⁴⁸ Es así que los robos, asaltos y asesinatos eran cotidianos “[...] porque las víctimas son infelices que no tienen nombre, ni nada que llame la atención.”⁷⁴⁹

Proceder del gobierno

Ante el contexto bélico vivido, era difícil que el gobierno pusiera atención en los bandidos cuando requería tropas para otros asuntos;⁷⁵⁰ aparte que Altamirano menciona esta coalición de los bandoleros con las tropas liberales, que hacía que el problema no fuera superficial para su resolución. Otro de los puntos es que los bandidos adquirían experiencia militar pasando de un bando a otro. Aun así, se ponían a disposición pequeñas fuerzas para dar cuentas de la persecución del bandidaje: “- ¿Cayeron todos? – Todos, no, usted sabe que eso es difícil, esos cobardes no atacan más que a la gente indefensa, pero luego que ven tropa organizada, como la mía, corren, se dispersan.”⁷⁵¹

Otro problema también tratado en Payno e Inclán, es que las tropas hacían justicia colgando a hombres de los árboles en el camino, para evidenciar que algo se hacía contra el bandidaje; no obstante, aquellos ahorcados podían ser cómplices o no de los bandidos porque no se hacía una investigación. “De manera que el valiente militar había fusilado á algunos infelices campesinos y aldeanos, por simples sospechas, á fin de no presentarse ante su jefe, en Cuernavaca, con las manos limpias de sangre.”⁷⁵² Altamirano afirma que el

⁷⁴⁶ *Ibid.*, p. 22.

⁷⁴⁷ *Ibid.*, p. 47.

⁷⁴⁸ *Ibid.*, p. 48.

⁷⁴⁹ *Ídem.*

⁷⁵⁰ *Ibid.*, p. 87.

⁷⁵¹ *Ibid.*, p. 126.

⁷⁵² *Ibid.*, pp. 125-126.

problema radicaba en que las tropas del gobierno se atrevían a matar a hombres de bien y siendo por parte del gobierno todo era un caos, porque la gente no sabía a quién apelar.⁷⁵³ Por ello al menos en situación de guerra, no puede decirse que se persiguió el bandidaje de manera formal asegura el autor.⁷⁵⁴

La figura del bandido en Altamirano

Sobre la indumentaria del bandolero se señalan las pistolas en la cintura, el mosquete en la funda derecha de la silla de montar y atrás; machetes, puñales y una banda roja de lana al cuello hasta los ojos, que se encargaba de cubrirles el rostro.⁷⁵⁵ A lo largo de esta investigación se ha dicho que la vestimenta era similar a la de cualquier hombre de campo, así como los cocheros, por ende, en la novela se explica que Ricardo a pesar de no llevar chaqueta, usaba el sombrero de ala ancha, las calzoneras con abotonadura y cinturón de cuero lleno de cartuchos; pero se guardaba de no parecerse a los plateados que en específico llevaban adornos de plata y el rostro cubierto, porque en ese tiempo era común para cualquiera ir armado.⁷⁵⁶ Claro que Altamirano se encarga no solo de mostrar al bandido sino al plateado:

[...] vestido como los bandidos de esa época y como nuestros *charros*, los más charros de hoy [...] chaqueta de paño oscuro con bordados de plata, calzoneras con doble hilera de chapetones de plata, unidos por cadenillas y agujetas del mismo metal; cubríase con un sombrero de lana oscura, de alas grandes y tendidas, y que tenían tanto encima como debajo de ellas una ancha y espesa cinta de galón de plata bordada con estrellas de oro; rodeaba la copa redonda y achatada una doble toquilla de plata, sobre la cual caían á cada lado dos chapetas también de plata [...].⁷⁵⁷

Otro indicativo del tema es la figura de Martín Sánchez Chagollán, quien cansado de los bandidos se arma para hacerles frente con demás hombres. Chagollán llevaba chaparreras de chivo amarillo abrigado con una esclavina oscura para contraponerse de los refulgentes

⁷⁵³ *Ibid.*, p. 137

⁷⁵⁴ *Ibid.*, p. 176.

⁷⁵⁵ *Ibid.*, pp. 52, 228 y 229.

⁷⁵⁶ *Ibid.*, p. 44.

⁷⁵⁷ *Ibid.*, p. 57.

plateados. Sus 40 hombres también vestidos sencillamente, llevaban sombreros de ala corta en vez de la visible ala ancha.⁷⁵⁸

Altamirano también se acerca a la figura del bandido a través del pensamiento de Manuela. Primero Manuela quien está cegada por amor al Zarco, plantea que las personas exageraban los crímenes de los plateados; que los pintaban como a monstruos inhumanos, viciosos, introducidos en asaltos y matanzas; una ficción construida a partir de gente aterrada o llena de odio y que los bandidos se servían de ese mismo miedo infundido para conseguir más fácilmente el botín.⁷⁵⁹ Manuela en ese romanticismo concibe al Zarco como un héroe legendario y a sus secuaces como guerreros audaces.⁷⁶⁰ Después de fugarse con el Zarco, de convivir con él y los suyos; Manuela “[...] había perdido mucho de él. Ahora lo veía de cerca, vulgar, grosero, hasta cobarde.”⁷⁶¹

El lector se acerca al comportamiento del bandido a través de la experiencia de Manuela. La joven confunde la figura de un soldado adiestrado con la del bandido; ella espera que, como capitán de bandidos, el Zarco fuera temible o respetado por sus subordinados; en cambio obtiene exclamaciones burlonas como mujer del jefe. “Se había sentido herida en su orgullo de mujer, y puede decirse en su pudor de virgen [...] se la trataba como una mujercuela como la presa de un asalto [...]”.⁷⁶² En este sentido, aun con conocimientos militares, la manera en que los bandidos se organizaban dista de los soldados; se ha dicho anteriormente que capitanear era un papel a intercambiar. Por ejemplo, cuando Manuela le pregunta al Zarco que si estuvo en lo de Alpuyecá, el Zarco contesta “Sí, precisamente yo mandaba la fuerza”,⁷⁶³ en otro momento se dice “[...] fue el Zarco el que mandaba a la gavilla [...] sí fue él pero es el más correlón de todos.”⁷⁶⁴

⁷⁵⁸ *Ibid.*, p. 255-256.

⁷⁵⁹ *Ibid.*, p. 181.

⁷⁶⁰ *Ibid.*, p. 182.

⁷⁶¹ *Ibid.*, p. 205.

⁷⁶² *Ibid.*, p. 186.

⁷⁶³ *Ibid.*, p. 64.

⁷⁶⁴ *Ibid.*, p. 125.

El plagio y caso de asalto

Altamirano al igual que otros autores, describe el panorama propicio para que el bandolero prepare la emboscada o pueda escapar, tales como las curvas del camino, el bosque espeso y las barrancas, estas zonas comunicaban peligro al viajero haciendo que se santiguara al acercarse.⁷⁶⁵ Los bandidos tenían su madriguera tal como en *Bandidos de Río Frío*, Xochimancas conocida guarida para reunir sus robos, municiones, guardar caballos y retener a los plagiados. Porque los bandidos de esta novela se concentran en asaltar haciendas de manera que los hacendados pagaran contribución a los cabecillas, pero el plagio era un recurso que ponían más en práctica,⁷⁶⁶ como llega a aparecer en notas periodísticas.

El bandido justifica que el rico tiene dinero para comprar su vida, pues en su zona privilegiada no arriesgan la vida como ellos.⁷⁶⁷ A base de torturas y presiones a las familias es que conseguían algo. Aparecen en la escena un francés, un gachupín, un tendero, un viejo tacaño y otros más; en un sótano, vendados de los ojos, atados de pies y manos, sollozando, comiendo apenas una tortilla. Convencidos de que el gobierno no puede mandar tropas por lo fuerte que son, pues en un momento se habla de 500 bandoleros.⁷⁶⁸

Por lo que concierne al asalto, no se indica que fuera una diligencia, pero se trata de un coche que transporta una familia rica extranjera encaminada a Acapulco desde Cuernavaca. La familia salió de noche como a escondidas de los bandidos, aunque éstos se arriesgaban cuando esperaban obtener buen botín.⁷⁶⁹ La familia llevó algunos mozos armados como protección, pero en Alpuyecá, a la hora del asalto los mozos los traicionan y pasan del lado de los bandidos. Tras la inesperada acción, los extranjeros tuvieron que defenderse, sin embargo, todos ellos sucumbieron. En este caso además del equipaje, los

⁷⁶⁵ *Ibid.*, p. 253.

⁷⁶⁶ *Ibid.*, p. 181. "El delito de plagio se comete: apoderándose de otro, por medio de violencia, de amagos, de amenazas, de la seducción ó del engaño" *Leyes sobre Salteadores y plagiarios*, Art. 626, Disposiciones sobre Art. 4º de la ley de 18 de mayo 1871, Benito Juárez, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Pub. VI, 9-872, Exps. V, Congreso del H. Estado de Puebla, 1872, p. 14.

⁷⁶⁷ *Ibid.*, pp. 223 y 228.

⁷⁶⁸ *Ibid.*, pp. 222-230.

⁷⁶⁹ *Ibid.*, p. 66.

bandidos se llevaron las mulas y caballos del coche; los vecinos del poblado se encargaron de levantar los cuerpos en los que se incluía niños.⁷⁷⁰

El tigre (otro apodo a destacar entre bandidos), relata que recibió un balazo cerca del ojo porque fue quien sostuvo la pelea mientras el Zarco robaba el equipaje. Ya cuando habían vencido el Zarco mató a mujeres y niños; dejó levitas, sacos, túnicos que les parecieron inútiles y se llevó las alhajas destinadas a Manuela. La joven adornada con las joyas de un desconocido observó dos gotas de sangre fresca en la caja de las alhajas que incluso estaba descompuesta, la cual dejaba ver “[...] que había sido arrancada en una lucha a muerte.”⁷⁷¹

4.3.5 *El Libro de mis recuerdos*, Antonio García Cubas (1904)

El geógrafo mexicano no escribe una novela, sino que escribe desde su memoria que se remonta a sus años de juventud; pues cuando él nació empezaba el apogeo de las diligencias y para cuando él escribe *El libro de mis recuerdos*, el ferrocarril ya había tomado el lugar de las diligencias en cuanto a los viajes.

El viaje en diligencia

Un comerciante, un viejo militar, un fraile, un niño, una bella joven, un ranchero y una familia de cuatro personas, eran los pasajeros con los que comúnmente se encontraba. La velocidad del coche despertaba el oído al salir y entrar por las calles empedradas de la ciudad, un sonido infernal para García Cubas que se producía al apresurar a las mulitas con piedrecillas. Los pasajeros apenas se podían distinguir con los primeros destellos del alba, se saludaban y conversaban sobre el paisaje observado o las poblaciones que pasaban.⁷⁷²

El mal camino provocaba el tambaleo de los pasajeros, “[...] te veías obligado á levantar los vidrios del coche por la inmensa cantidad de polvo amarillento y sutil que te

⁷⁷⁰ *Ibid.*, pp. 46-47.

⁷⁷¹ *Ibid.*, p. 75-76.

⁷⁷² Antonio García Cubas, *Op. cit.*, p. 199.

secaba la lengua, te hacía cerrar los ojos y hasta por los poros de tu cuerpo penetraba.”⁷⁷³ En tiempo de lluvia la diligencia se veía detenida, si se atascaba el cochero ordenaba bajar. Los sustos no sólo los generaban los bandidos porque las diligencias “[...] á veces sacaban un brazo roto, una costilla hundida o un pinchazo en la mejilla.”⁷⁷⁴ Las volcaduras no podían faltar como lo ocurrido a la corte imperial de Maximiliano o lo relatado por José López Portillo; para esto los pasajeros debían ladear el coche con ayuda de sus cuerpos al hacer contrapeso.⁷⁷⁵ Para tocar un poco el tema del ferrocarril en comparación con la carroza, García Cubas no pierde su humor al referir que:

si hoy te libras de las *azorrilladas*, no estás exento de volar por los aires arrojado por la ventanilla de un tren expreso á impulso de los hercúleos brazos de un feroz *yankee*, y si ahora no estás expuesto á hundirte una costilla, perder un ojo ó á romperte una pierna, juntamente con cuatro ó cinco compañeros al volcarse una diligencia, sí lo estás para dejar, con 800 ó 400 pasajeros estampada en cualquier parte la fe de bautismo, con un inesperado descarrilamiento, ó á ser triturado por los eléctricos.⁷⁷⁶

Si uno iba sólo en la diligencia, dice García Cubas ya podías encomendarte a Dios en cuevas pedregosas; porque con la velocidad, la pendiente y las piedras “[...] la caja saltaba [...] con tal ímpetu que, [...] parecía estar á punto de abandonar las sopandas, y tú, entre tanto, saltabas en el interior como una pelota, del suelo al techo, de unos á otros asientos, dándote de cabezadas [...] aferrándote con brazos y piernas al banco central del carruaje.”⁷⁷⁷ Ya para cuando se bajaba en una posta a almorzar, los hombres ponían a prueba su galantería ayudando a las damas a descender.⁷⁷⁸ Llegaba un empleado para recibir la valija del correo y otras personas para entregar sus cartas al cochero que servía de correspondencia clandestina.⁷⁷⁹

⁷⁷³ *Ídem.*

⁷⁷⁴ *Ídem.*

⁷⁷⁵ *Ídem.*

⁷⁷⁶ *Ibid.*, p. 201.

⁷⁷⁷ *Ibid.*, p. 200.

⁷⁷⁸ *Ídem.*

⁷⁷⁹ *Ídem.*

El asalto

Durante el camino se podían dar continuos sobresaltos; la polvareda alejada indicaba un posible asalto. A manera de guía de forasteros Cubas advierte los puntos peligrosos del camino México-Veracruz, tales como Río Frío, la Barranca de Juanes, Agua del Venerable y Loma Larga;⁷⁸⁰ a excepción de este último, son parajes señalados por Payno. El aviso del peligro lo recibían de la posta anterior y la conversación se concentraba en ello:

[se preguntaban] las damas, si los ladrones tenían la costumbre de llevarse a las mujeres; el que la echaba de valiente, si estaban dispuestos todos los pasajeros á defenderse; y el fraile, si serían los bandoleros de los que pedían á los padrecitos su bendición y la mano para besarla, ó de los que apaleaban sin respetar el carácter sacerdotal.⁷⁸¹

En el asalto los bandidos salían de los matorrales, apuntaban sus armas desde las portezuelas, sacaban el equipaje de la covacha y el capitán ordenaba a los pasajeros estar a gatas en la tierra; quien no obedecía lo golpeaban y algunas veces los desnudaban, por decir que los dejaban en ropa interior, todo esto mientras los cocheros permanecían en el pescante.⁷⁸² No era inusual que la diligencia fuera asaltada dos veces; la señal de que habían sido despojados era llevar las vidrieras y cortinas de cuero puestas porque al llegar a la Casa de Diligencias era la indicación para cubrir con premura a las señoras.⁷⁸³

Resistencia del viajero

Había maneras en que el pasajero se ingeniaba para no dejarse robar, buscaban cualquier escondite para su dinero, relojes o joyas “[...] en los cajillos de las portezuelas, entre el zacate de los cojines de cuero, en el pesebrón, en el cielo del carruaje [...]”;⁷⁸⁴ cuenta García Cubas que una joven escondió un anillo en un plátano. Aquí el bandido generoso no era al estilo Robin Hood (ellos tomaban partido con una y otra parte), pertenecía a esta categoría quien daba dinero al pasajero para que pudiese almorzar, antes los había de este tipo

⁷⁸⁰ *Idem.*

⁷⁸¹ *Idem.*

⁷⁸² *Ibid.*, p. 201.

⁷⁸³ *Ídem.*

⁷⁸⁴ *Ibid.*, p. 200.

apunta el autor. Debido a la indefensa de los pasajeros, los bandidos se atrevían a robar la diligencia apenas salía de la ciudad.⁷⁸⁵ Y si se hallaba resistencia, era una lucha armada tal como pasó con el conde Cossato (quien aparece en la parte de la prensa, de esta investigación).

Lo escrito por García Cubas coincide con lo redactado por los periódicos: que el conde logró matar al capitán Jacinto Morán, quien fue retirado de la escena por sus compañeros y el cuerpo despojado del conde quedó en el lugar. El vestigio que descubrió a los implicados fue “Los chamuscados tacos de papel que se hallaron regados [y] contenían entrecortadas frases de unos vales y recibos así como una firma [...]”;⁷⁸⁶ de tal modo que el suceso acabó con tres bandidos colgados.

Para aquel tiempo si se disponía emprender un viaje, siendo corto o distante, el viajero dejaba resuelto su testamento y todo tipo de confesiones.⁷⁸⁷ ¡Salir bien librado del camino! ¡Llegar con bien al destino! o ¡Tener un buen viaje!, concernía un deseo sobre el cuidado de la vida misma y no cualquier contratiempo. Quizá uno no se pone a pensar, en el valor que tiene de fondo la frase.

⁷⁸⁵ *Ibid.*, p. 201.

⁷⁸⁶ *Ibid.*, p. 202.

⁷⁸⁷ *Ídem.*

Conclusiones

En primera instancia se encontró que la idea del camino real México-Veracruz no sólo es pensar en aquellas dos importantes ciudades que se enlazan con un fin determinado: la capital del país con el puerto que vincula a Europa. Al huir de tal generalidad se enfatiza en la particularidad, como lo es la ciudad de Puebla, ésta se vio beneficiada económicamente con la llegada de viajeros que tenían que hacer parada; pero hay que pensar en lo privilegiados que fueron los viajeros al descansar en una ciudad con tantas comodidades o servicios que no podían encontrar en alguna posta antes de su destino.

Tras está investigación se pudo entender más a fondo cómo se realizaba el viaje en diligencia y los obstáculos presentados, ya que, al centrarme en el tema del asalto, salieron a la luz otros puntos como la problemática del mal estado del camino. Más allá de pensar en un periodo de guerra para el aumento del bandidaje, como cuestionó Laura Solares, fue la continua desatención de las autoridades en los caminos lo que llevó a demorar el viaje de la diligencia y que se viera expuesta al asalto.

Se observó que el camino como vía de transporte fue una prioridad a la hora de pensar en la economía del país. Los caminos reales existentes, legado de la Nueva España, requirieron de su recuperación para no desaparecer entre la maleza, la guerra, las condiciones climáticas o el olvido. Pero a pesar del beneficio económico que el mantenimiento de las vías representaba, no se le dio el seguimiento adecuado con los años al no cumplir con la preservación constante de las rutas. Por ello, periódicos, novelistas y principalmente viajeros dan testimonio de esa situación, a la vez que dejan al descubierto los puntos que eran los más intransitables.

Entonces se entiende que la existencia de un camino deteriorado va a la par de un camino inseguro, o también el hecho de que sean parajes donde no se observa rastro de civilidad, el llamado despoblado; porque ante la invisibilidad de la vía como símbolo de comunicación entre sociedades es más propicio encontrarse con el peligro, es decir con el bandido salteador de caminos. Esto lo evidencia desde el artista que plasma en su pintura o litografía el asalto en recodos o parajes boscosos; el viajero que describe cada aspecto del trayecto de su viaje; los periódicos que narran dónde han ocurrido los asaltos como un

llamado de atención; el novelista que afirma tales características como en *Bandidos de Río Frío*, donde el bosque (Río Frío) parece ser un personaje relevante. Todos ellos atestiguan la carencia de mecanismos de seguridad, advierten a quien pasase por allí de los peligros y denuncian al delincuente desde su obra.

De acuerdo con lo planteado sobre si el asalto fue un obstáculo y no una limitación para las diligencias, se constató que este sistema de transporte siguió funcionando. A pesar de las dificultades como el desenlace de una de las compañías de diligencias en la primera década de su funcionamiento, con el asesinato de su director; o el retiro de los empresarios estadounidenses dejando las diligencias en manos de Manuel Escandón. Aunque aparecen suspensiones por un corto tiempo (notificado por la novela y prensa), las diligencias no se detuvieron sino hasta la llegada del ferrocarril, que sustituyó el tramo México-Puebla.

Fue la modernidad y no el asalto la que frenó a este coche. El asalto a la diligencia fue un obstáculo que se presentó entre la demanda y necesidad del viaje, porque si bien los viajeros temían a los bandidos, no dejan de transitar, aunado a la queja del mal camino como otra de sus preocupaciones. En lugar de esto se llevaron a cabo medidas de protección. Así como el bandido se adaptó en su delinquir a las comunicaciones (el uso del telégrafo, información obtenida al acercarse a posadas, la implementación de espías en las sendas, etc.), el viajero, la inmediata persona afectada por el robo, adoptó su propia postura.

Las representaciones que se hacen del viajero en el asalto, manifestaron que ante el peligro hay un tipo de pasajero que astutamente busca la seguridad de sus bienes o no ser asaltado del todo; además de aquellos que se juegan la vida a mano armada, para no ser despojados de su honor o su dinero. También está aquél que entra en pánico, quien reza, cae en llanto o quien se somete y acata las órdenes del cabecilla. Pero no se halló alguno que quisiera vivir tal suceso como indicó Vanderwood, el viajero busca salvarse antes de verlo como una aventura. Además, se encontró con que el viajero extranjero fue quien más fácilmente se defendía. En las novelas de Payno y Altamirano son los extranjeros quienes se defienden a fuego y también de una manera astuta como los personajes de Manuel Escandón o Elisa.

Para el caso del bandolero, se percibe constantemente que es grosero con sus víctimas e inspira miedo; pero también se dice que su comportamiento deriva del propio miedo de ser atrapado por la autoridad, por ende, el asalto se realiza con premura. Además de asaltar diligencias, el bandido llegó a efectuar el plagio de personas (visiblemente en *El Zarco* y en la prensa). Las fuentes utilizadas para esta investigación dan noticia del trato a los pasajeros, si no obedecían lo que se les indicaba acababa en represalias; son amenazados en su vuelta por el paraje o castigados con golpes. El uso del arma sirve para tomar el poder, manejar a la víctima para que entregara los objetos de valor, enfrentar a quienes se rebelaban o para defenderse de la tropa.

La intranquilidad de las autoridades de que viajeros extranjeros transitaran por los caminos, llevó al gobierno poblano a ofrecer en el momento, una tropa que los escoltara a la capital, esto se visualiza muy bien en las crónicas viajeras. Con los años de haberse puesto en función las diligencias, el gobierno tomó medidas para designar una escolta o guardia que protegía al coche en un tramo del trayecto; pero no velaba por la diligencia en su totalidad ya que tenía otras ocupaciones con respecto a las vialidades, además hubo el problema del pago que se convirtió en responsabilidad de los pasajeros para sentirse protegidos.

Lo que correspondió a la compañía de diligencias se realizó con fines económicos. El aumento del pasaje para el pago mensual a una escolta fue un dato recogido en la prensa. La compañía no respondía por el equipaje o bienes perdidos como producto del robo, aunque sí llegó a hacerse responsable de alguna pérdida, siempre y cuando el viajero hubiese pagado el seguro de sus objetos. Por último, quien llevaba la responsabilidad del viaje era el cochero, en la novela es este personaje quien advierte a los pasajeros y media la situación para que el asalto no concluya en tragedia.

Se hace ver que las fuentes que pueden pasar por no oficiales no son del todo una construcción desde la ficción. El autor ya sea artista plástico, periodista, novelista o cronista, tuvo una experiencia, como testigo visual u oral, al escuchar de ello, lo plasmó en su obra, propagando una representación de lo que fue el bandolero salteador de caminos. Mucho de cómo se han representado los bandidos, escolta o viajeros convergen mayormente; una de las críticas más prominentes en estas fuentes fue por ejemplo la coalición del bandido

con las autoridades, por lo que se reflexiona sobre qué sería si nunca se hubiese implicado al coronel Yáñez en el bandidaje ¿dicha coalición se pondría en duda? Las representaciones dan un lugar a aquellas voces que se han visto desplazadas por las fuentes “oficiales”, denostar cuando tienen algo que expresar es desaprovechar. El tiempo actual de pandemia obligó al historiador a pensar más allá de lo que se pudiera conseguir en archivos.

Se encontró que la prensa denuncia el asalto continuo en ciertos lapsos. Por otro lado, la mayoría de viajeros extranjeros que escribieron sus crónicas y pasaron por dicho camino, no sufrió asalto, sin embargo, tienen noticia de ello; eso orienta a pensar en las personas asaltadas que no denunciaron que se conformaron con el mal camino y se acostumbraron al asalto; porque las autoridades buscaban “culpables” para ejecutar y resolver el crimen cuando los afectados eran hombres de relevancia, como aseguraba Altamirano. Fue curioso develar la pugna sobre lo dicho y hecho entre el gobierno y la prensa; afirmar el trabajo realizado en favor de la seguridad de los caminos cuando los periódicos denunciaban la inseguridad. O el hecho de separar los asaltos en uno y otro territorio evitando responsabilidades, mismo asunto tratado en Payno.

En cuanto a las artes plásticas, llama la atención que Serrano sea el autor de dos obras relevantes para el asalto, se entiende que se le haya buscado a él en *México y sus alrededores*, por tener presente en su arte a jinetes y caballos en cuadros costumbristas; aparte de ser reconocido en la escenografía de teatros y exposiciones en la Academia de San Carlos. Sus tantas obras con temas ecuestres y la vida en el teatro nos informan de un tipo de pintor que estaba relacionado a un sector social que entiende las necesidades del viaje y la inseguridad de los caminos; el artista pudo experimentar el asalto o fue parte importante del contexto en que vivió. No es fortuito que haya realizado la obra litográfica como crítica social, trabajando para Antoine Decaen y en tiempos de inestabilidad política seguida por la intervención francesa. La litografía en conjunto de Casimiro Castro tenía más alcance que la pintura, ya que al comprarse podía guardarse en la maleta, llevarse consigo y llegar al extranjero en múltiples copias.

Las obras de Serrano transmiten una historia con detalle y la emoción de sus actores son percibidas en su contemplación; siendo que el artista hace una interacción de los

personajes durante el asalto, como si fuera un momento capturado de un acontecimiento que no acaba. El trabajo de otros artistas da apoyo para verificar como se está representando el asalto, al bandido, viajero y demás complementos. En Serrano sobresale la figura del pasajero violentado. Y en las artes plásticas con el paso del tiempo, se apunta que en el periodo de la intervención los asaltos tuvieron características distintas a las tradicionales; de pretender ser asaltada por bandidos, la diligencia es asaltada por fuerzas militares, dando un desvío al modelo de pasajeros asaltados.

El panorama del bosque fue un elemento que se cumple en la trayectoria de los escenarios útiles para el asalto y de igual manera constata los puntos clave donde se podía dar el asalto. Hay una diferencia entre el asalto al viandante a pie y el que se desplaza en diligencia, medio en el cual se atentó contra la vida de empresarios, inversionistas o extranjeros. En la imagen transmitida por un periódico francés se vive otro tipo de asalto, que en medio de las batallas adquiere tintes de bandos políticos o aquel asalto que termina en la muerte de alguien de renombre.

De acuerdo con los detalles en las artes plásticas y novela, el traje que viste el bandolero no es propio de una persona que infringe la ley, sino que está relacionado con el mundo rural y asociado a las personas que montaban a caballo, no necesariamente pertenece al bandolero; vestimenta de acuerdo a las necesidades del clima o actividad ecuestre donde se viste con pieles, jorongo, sombrero, chaqueta y chaparreras. Cuando los artistas agregan a este personaje el arma (pistola, trabuco o sable) junto con un pañuelo que cubre la cara, puede adquirir la connotación de bandolero aún sin atentar contra alguien y de acuerdo a la acción que esté retratándose en la obra, porque también está la tropa que se identifica con la lanza. En *El Zarco*, por ejemplo, se avista al plateado por su ostentabilidad, en *Astucia* se sugiere que al observar un grupo de hombres se identifica si son de la misma naturaleza criminal.

Para ultimar se dijo anteriormente que los viajeros extranjeros al venir, vivían de nueva cuenta lo que era viajar en un transporte arcaico a lo que proyectaba su modernidad, más era la modernidad que experimentaba nuestro país. No obstante, como bien se dice que México es muchos México, hace falta destacar cómo se desarrolló el sistema de

transporte llamado diligencias en otras zonas del país, acompañado o no por el fenómeno del bandidaje, con temas interesantes tal vez impensables que el investigador cuestione. Así como hoy en día no todas las ciudades cuentan con un sistema de transporte como el metro de la Ciudad de México e incluso la vivencia puede ser diferente en hora pico en la capital del país, al *Metrorrey* de la ciudad regiomontana o el *Tren Ligero* de Guadalajara. Sin irse demasiado lejos podría decirse que la capital poblana tiene una visión diferente de lo que es viajar y el asalto, en el antes y después del *RUTA*.

El asalto no es algo que esté fuera de la realidad actual ni si quiera el viajar; en tiempo pasado o actual el individuo es objeto de emociones como el miedo, el llanto, la astucia o el valor. Por eso lo considero un tema enriquecedor en el que más de uno se puede identificar. Se han estudiado los bandidos, se han estudiado los viajeros, pero cada uno en su espacio; el viaje en diligencia es el que ha unido a estos actores sociales en esta investigación, animando a más investigadores a no quedarse con lo ya dictado, si no preguntarse más al respecto. Se ha limitado a pensar que no hay que trabajar algo ya muy estudiado, sin embargo, considero que no siempre es suficiente, porque los tiempos cambian, las necesidades y visiones serán diferentes. Es tarea del historiador no perder el interés, no dejar de hacer preguntas y descubrir las voces del pasado a veces no escuchadas o invisibles, pero visibles como partículas a la luz.

Referencias

- ❖ Archivo Histórico Judicial de Puebla (AHJP) Centro-INAH Puebla.
Serie Penal, Subserie Justicia.
Serie Administración de juzgado, Subserie justicia.
- ❖ Archivo Histórico Municipal de Puebla (AHMP)
Memoria Urbana
- ❖ Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla
- ❖ Biblioteca Palafoxiana de Puebla
- ❖ Museo Nacional de Historia Castillo de Chapultepec
- ❖ Museo Nacional del Virreinato
- ❖ Museo Nacional de Arte (MUNAL)
- ❖ Museo Soumaya
- ❖ Mapoteca Manuel Orozco y Berra
- ❖ Hemeroteca Nacional Digital de México

Fuentes:

Colección de los Decretos y Órdenes más importantes que espidió[sic] el Congreso Constituyente del Estado de Puebla en los años de 1824 y 1825, Puebla, Imprenta del Gobierno calle del Hospicio, año de 1827.

Diccionario histórico de la lengua española, Diccionario de Autoridades, Tomo VI (1739).
<https://apps2.rae.es/DA.html>

De Miramar a México. Viaje del emperador Maximiliano y de la emperatriz Carlota, desde su palacio de Miramar cerca de Trieste hasta la capital del Imperio Mexicano, con una relación de los festejos públicos con que fueron obsequiados en Veracruz, Cordoba, Orizaba, Puebla, México, y en las demás poblaciones del transito, Orizaba, Imprenta de J. Bernardo Aburto, 1864.

Legislación mexicana ó colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República, ordenada por Manuel Dublán y José María Lozano, México, Imprenta del Comercio, a cargo de Dublán y Lozano, hijos, Calle de Cordobanes número 8, Tomos: I-VI, VIII y X, 1876.

Leyes, Decretos y Ordenes ó acuerdos Legislativos del Estado de Puebla de 1830 y 1831, Tomo III, Puebla, Imprenta de M. Corona Cervantes, 1894.

Ocursos de los acreedores al ramo de peages del camino de Veracruz, dirigidos al Congreso General y Suprema Corte de Justicia; y pedimento del Señor Fiscal sobre la contrata del mismo camino, hecha por la Secretaría de Relaciones con D. Manuel Escandón, D. Anselmo Zurutuza y D. Antonio Garay, Mejico (sic.), Imprenta de Galván a cargo de Mariano Arévalo, calle de Cadena núm. 2, 1825.

Nuevo Diccionario Histórico del español. Diccionario de Autoridades (1726-1739), Tomo I (1726) y Tomo III (1732), <https://apps2.rae.es/DA.html>

Recopilación de leyes, decretos, bandos, reglamentos, circulares y providencias de los supremos poderes y otras autoridades de la República Mexicana, formada de orden del supremo gobierno por el Lic. Basilio José Arrillaga, Tomo que comprende todo el año de 1831, México, Impr. de J. M. Fernández de Lara, calle de la Palma núm. 4, 1835.

Leyes sobre Salteadores y plagarios, (1869-1872) Pub. VI, 9-872, Exps. V, Archivo y Biblioteca del Heroico Congreso del Estado de Puebla, 1872.

ALTAMIRANO, Ignacio Manuel *El Zarco (episodios de la vida mexicana en 1861-63)* Novela póstuma, prólogo de D. Francisco Sosa, Dibujos de D. Antonio Utrillo, grabados de D. J. Thomas, México, Establecimiento editorial de J. Balleca y C. Sucesor 572, San Felipe de Jesús, 572, 1901.

BECHER, Carl Christian *Cartas sobre México: la República Mexicana durante los años decisivos de 1832 y 1833*, Carta XV, Trad. prologo y notas de J. A. Ortega y Medina, México, UNAM, 1959.

CALDERÓN DE LA BARCA, Madame *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*, trad. Felipe Teixidor, México, Editorial Porrúa, S. A Av. República Argentina, 15. SEPAN CUANTOS Núm. 74, 1967.

CARREÑO, Antonio Manuel "Artículo VII Del modo de conducirnos en los viajes", *Manual de urbanidad y buenas maneras*, México, Editorial Patria, 42ª Edición, 1987.

CASTRO, Casimiro (Lit.), Serrano, Manuel (Dib.), "Ataque de una Diligencia" Litografía a color 23,2 x 33,1 cm. en *México y sus alrededores. Colección de monumentos, trajes y paisajes dibujados al natural y litografiados por los artistas mexicanos. C. Castro, J. Campillo, L. Auda y G. Rodríguez*, México: Establecimiento Litográfico de Decaen, Portal del Coliseo Viejo, 1862.

_____, Rodríguez., G., y Campillo, J., bajo la dirección de V. Debray, *México y sus alrededores. Colección de Vistas monumentales, paisajes y trajes del país paisajes dibujados al natural y litografiados por los artistas mexicanos*, Nueva edición aumentada, México, Imprenta Litográfica de V. Debray editor, Esquina del Portal del Coliseo Viejo y Callejón del Espíritu Santo, 1869.

DE ALATRISTE, Miguel Cástulo, *Discurso sobre la cronología para el estudio de la Historia*, México, Impreso por Vicente García Torres, Calle del espíritu santo número 2, 1844.

FRÍAS y Soto, Hilarión *Los mexicanos pintados por sí mismos, por varios autores*, México, editado por la Imprenta de M. Murguía y Compañía, 1854.

GARCÍA, Cubas, Antonio *El libro de mis recuerdos. Narraciones Históricas, Anecdóticas y de Costumbres Mexicanas anteriores al actual estado social. Ilustradas con más de trescientos fotograbados.* Segunda Parte Cuadros de Costumbres, México, Imprenta de Arturo García Cubas, Hermanos Sucesores, Calle del Arco de San Agustín número 3, 1904.

GUTIÉRREZ, Felipe S. *Tratado del dibujo y la pintura, un apéndice de los diversos caracteres de las escuelas antiguas y modernas,* México Tipografía literaria de Filomeno Mata, 1895, p. 49.

INCLÁN, Luis G., *Astucia el jefe de los hermanos de la Hoja ó los Charros Contrabandistas de la Rama. Novela histórica de costumbres mexicanas con episodios originales, escrita por Luis Inclán en vista de auténticas apuntaciones del protagonista, amenizada con sus correspondientes litografías,* Tomo I, México, Imprenta de L. Inclán S. José El Real núm. 16, 1890.

KOLLONITZ, Paula *Viaje a México en 1864,* Trad. Neftalí Beltrán, México, SEPSETENTAS 291, 1976.

KOPPE, Carl Wilhelm, *Cartas a la patria dos cartas alemanas sobre el México de 1830,* Trad. de Juan Antonio Ortega y Medina, México, Universidad Autónoma de México, 1955.

LINATI Claudio, *Costumes Civils, militaires et Religieux du Mexique, imprimés á la Lithographie Royale de Gobard,* Bruxelles, C. de Sattanino, 1828.

LÓPEZ PORTILLO y Rojas, José *En Diligencia,* Novelas en Tránsito Segunda Serie, Ciudad de México, FONCA, UNAM, 2017.

LÖWENSTERN, Isidore, *Le Mexique souvenirs d'un voyageur,* París, Arthus Bertrand, Libraire-Editeur, Libraire de la Société de Géographie et de la Société Royale des Antiquaires du Nord, Rue Hautefeuille, 23, Leipsick Leopold Michelsen Libraire, 1843.

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k31553s/f37.item.r=Diligence>

MACEDO, Pablo et. al., "Parte V Comunicaciones y obras públicas, Cap. I Condiciones Geográficas del territorio mexicano. Caminos carreteros en la época colonial y después de la independencia. Situación actual en esta materia", *México: su evolución social. síntesis de la historia política, de la organización administrativa y militar y del estado económico de la federación mexicana...* Tomo II, Barcelona, Tipolitografía de Salvat y C. : S. en C., 1901.

MAILLEFERT, Eugenio, *Gran almanaque mexicano y directorio del comercio de la República Mexicana para el año de 1869,* México, Impreso por F. Díaz de León y Santiago White, segunda calle de la Monterilla número 12, 1868(9).

MONJARÁS Ruiz, Jesús (Trad., introducción e índice) *Allgemeine Zeitung, de junio de 1863. México en 1863, testimonios germanos sobre la intervención francesa,* México, Sep/Setentas núm. 160, 1974.

MONTENEGRO Colónene, Feliciano, *Geografía general para el uso de la juventud de Venezuela,* Caracas, Imprenta de Dameron y Dupouy Calle del Sol núm. 112, Tomo 2, 1833.

<https://play.google.com/books/reader?id=JmlqAAAAYAAJ&pg=GBS.PP6&hl=es>

MÜHLENPFORDT, Eduard, *Versuch einer getreuen Schilderung der Republik Mejiico besonders in Beziehung auf Geographie, Ethnographie und Statistik, Nach eigener Anschauung und den besten*

Quellen bearbeitet, Erster Band, Überblick über das Landi im Allgemeinen, Hannover, Verlag von C. F. Kius, 1844.

NOYES, Alfred *The Highwayman* (1906), poema, Traducción de Giselle Trejo Rodríguez.

PAYNO, Manuel *El fistol del Diablo*, Tomo I, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, Calle de los Rebeldes núm. 2, 1859.

_____, *Los Bandidos de Río Frío*, México D.F., Ediciones León Sánchez, Tomo I y II, 1928.

POINSETT, Joel Roberts, *Notes on México, made in the Autumn of 1822. Acompanied by an Historical sketch of the revolution, and Translations of Official Reports on the present state of that country*, London, John Miller, 5, New Bridge Street, 1825.

PRIETO, Guillermo *Obras completas. Crónicas viajeras*, comp. Boris Rosen Jélomer, tomo V, vol. 2, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1993.

SACO, José Antonio *Estracto de la memoria sobre caminos. publicada en Nueva York el año procsimo pasado de 1830*, México, Imprenta de Las Escalerillas, a cargo de Agustín Guiol, 1831.

VON MÜLLER, Baron J. W. *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico*, in drei Bänden, mit Stahlstichen, Lithographien und in den Text gedruckten Holzschnitten, Leipzig, F. A. Brockhaus, 1864, 394 pp.

Mapas:

“Croquis de los caminos de MEXICO á VERA-CRUZ.”, en *Carta General de la República Mexicana formada y corregida con presencia de los últimos datos y el auxilio de las autoridades más competentes*, México, Imprenta Litográfica de Antoine Decaen Editor, Esquina del Callejón del Espíritu Santo y Coliseo Viejo, 1862. Medidas aproximadas: 84 x 123 cm. Autor por Institución: Ministerio de Fomento; Antoine Decaen. Serie: Exposiciones. Mapoteca “Manuel Orozco y Berra”, del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera. <https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/chis-exp-m12-v1-0021/>

Mapa de los Estados Unidos Mejicanos arreglado a la distribución que en diversos decretos ha hecho del territorio el Congreso General Mejicano, París, publicado por Rosa y Bouret, 1837, 74 x 62 cm. Serie: República Mexicana. Mapoteca “Manuel Orozco y Berra”, del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.

Guías de forasteros:

ALMONTE, Juan Nepomuceno *Guía de forasteros de México y repertorio de conocimientos útiles*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, Calle de los rebeldes núm. [2], 1852.

ARRÓNIZ Marcos, *Manual del viajero o compendio de la historia de la ciudad de Mejico, con la descripción e historia de sus Templos, Conventos, Edificios públicos, las Costumbres de sus habitantes, etc., y con el plano de dicha ciudad*, París, Librería de Rosa Bouret, 1858.

DEL VALLE, Juan N. *Guía de forasteros de la capital de Puebla para el año de 1852*, Puebla, Imprenta del editor, calle de la carnicería número 12, 1852.

_____, *El viajero en México ó sea La capital de la República encerrada en un libro*. [Al Exmo. sr. General de División D. Miguel Miramón presidente sustituto de la República Mexicana y General en Jefe del Ejército], México, Imprenta de A. Boix, á cargo de M. Zornoza, 1859.

_____, *El viajero en México completa guía de forasteros para 1864 obra útil a toda clase de personas*, México, Imprenta de Andrade y Escalante calle de Tiburcio número 19, 1864.

GALVÁN Rivera, Mariano, *Guía de forasteros en la ciudad de Méjico para el año de 1854. Contiene las partes Política, Judicial, Eclesiástica, Militar y Comercial*, con autorización del Supremo Gobierno y revisada por la Cancillería, Méjico, Imprenta de Santiago Pérez y Compañía calle del Ángel número 2, 1854.

PÉREZ, Juan E. *Almanaque de las oficinas Guía de forasteros para el año de 1871*, México, Imprenta del gobierno, en palacio a cargo de José María Sandoval, 1871.

Filmes:

Stagecoach, Año: 1939, Fecha de estreno: 22 de abril de 1939 (México). Director: John Ford. Guion: Dudley Nichols. Elenco: John Wayne, Claire Trevor, Thomas Mitchel, John Carradine, Louis Platt...

Stagecoach (Hacia los grandes horizontes), Año: 1966, Fecha de estreno: 15 de junio de 1966. Director Gordon Douglas. Elenco: Ann-Margret, Alex Cord, Slim Pickens, Van Heflin, Red Buttons...

Hemerografía:

Allgemeine Zeitung

Diario de Avisos

Diario del Gobierno de la República Mexicana

Diario Oficial del Gobierno Mexicano

Diario Oficial del Supremo Gobierno

El Cosmopolita

El Fénix de la libertad

El Mensajero Federal

El Monitor

El Mosquito Mexicano

El Pájaro Verde

El Republicano

El Siglo Diez y Nueve

El Sol

El Tiempo

El Universal periódico independiente

El Universal periódico independiente periódico político y literario

L'Estafette

L'Illustration, Journal Universel

La Hesperia

La Iberia periódico de literatura, ciencias, artes, agricultura, comercio, industria y mejoras materiales

La Independencia

La Sociedad

La Sociedad, periódico político y literario

Mercurio Poblano

The American Star

The Daily American Star

Referencia digital:

<http://etimologias.dechile.net/?extranjis>

Bíblia Católica Online Leia mais em: <https://www.bibliacatolica.com.br/la-biblia-de-jerusalen-vs-la-santa-biblia>

Diccionario del español de México <https://dem.colmex.mx/>

https://play.google.com/store/apps/details?id=com.pronto.passenger&hl=es_MX&gl=US

<https://www.elsoldetlaxcala.com.mx/local/se-expande-pronto-y-ahora-ofrece-viajes-de-tlaxcala-a-la-cdmx-5680157.html>

<https://www.google.com.mx/maps/dir/Ciudad+de+M%C3%A9xico,+CDMX/Puebla+de+Zaragoza,+Puebla/@19.3186595,-98.9464694,10z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x85ce0026db097507:0x54061076265ee841!2m2!1d->

99.133208!2d19.4326077!1m5!1m1!1s0x85cfc0bd5ebc7a3b:0x48a6461de494ad95!2m2!1d-98.2062727!2d19.0414398!3e2

https://lugares.inah.gob.mx/es/museos-inah/exposiciones/sala-piezas/15952-15952-10-230265-asalto-a-la-diligencia.html?expo_id=1936&lugar_id=472&fbclid=IwAR1Fq3DwnOl-XWvrxQDyvUMJE5JXvmHEgLTV4YwDYJc4fRcq9YLkPZChhVQ

<https://www.invaluable.com/artist/serrano-manuel-5ibtsbqhad/sold-at-auction-prices/>

<https://www.mutualart.com/Artist/Manuel-Serrano/35FA7B9E69DD4175#more>

Dorothy Sloan-Rare Books Inc. <https://www.dsloan.com/Auctions/A23/item-castro-mexico-3333.html>

<https://museoblaisten.com/Obra/2318/Rancheros>

<https://gallica.bnf.fr>

http://qcmtest.fr/lillustration-journal-universel-n-1096/1864-illustration-1096_page_05

<https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015069785262&view=1up&seq=268&skin=2021&q1=diligene>

<https://es.slideshare.net/neotropia/arte-siglos-xix-y-xx>

México Francia: presencia, influencia, sensibilidad, ICSyH-Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2014. Fundador y director: Javier Pérez Siller.

http://www.mexicofrancia.org/actores/muestra_persona.php?Seccion=personas&CodPer=0000003529&Seguir=

Bibliografía:

ACUÑA Rodríguez, Olga Yanet, “El pasado: Historia o Memoria”, *Historia y Memoria*, Numero 9, Tunja Colombia, Año 2014.

AGUIRRE Moreno, Arturo, *Nuestro Espacio Doliente, Reiteraciones para pensar en el México contemporáneo*, México, Afínita Editorial, 2016.

ALLIER Montaño, Eugenia, “Los Lieux de mémoire una propuesta historiográfica para el análisis de la memoria”, *Historia y Grafía*, número 31, México, Departamento de Historia, Distrito Federal, 2008.

AUSTEN, Jane, *Orgullo y Prejuicio*, España, Editorial Alba Minus, 2014.

BÁEZ Méndez, Andrea Saraí, *De la formación del individuo a través de la enseñanza familiar, por medio de los manuales de buena conducta en la sociedad mexicana del siglo XIX*, (Dir. Amado Manuel Cortés) Tesis de Licenciatura en Historia, Facultad de Filosofía y Letras Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, febrero 2019.

BARRETO Zamudio, Carlos, *Rebeldes y bandoleros en el Morelos del siglo XIX (1856-1876)*, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales, 2019.

BELLOTA, Luis Angel, *Bandolerismo y descontento social en Guerrero, 1890*, México D.F., Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, 2014, 234 pp.

BLÁZQUEZ, Carmen “Veracruz-Perote: contrata de postas (1800-1840)”, *La Palabra y el Hombre*, México, octubre-diciembre no. 52, 1984.

CALDERÓN, Francisco R., *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México, Fondo de Cultura Económica, 2005.

CARLOS Gómez, Víctor Manuel, *El perjuicio y la transgresión: prácticas y representaciones del bandidaje salteador en Aguascalientes, 1861-1886*, tesis de doctorado en Historia, San Luis Potosí, COLSAN El Colegio de San Luis, marzo 2018.

CHARTIER, Roger, *El mundo como representación Estudios sobre historia cultural*, Barcelona, España, gedisa editorial, 1992.

COSTE Setién, Arturo y Martínez Cruz, Marco Antonio, *Cronistas y Viajeros de Puebla*, Tomo VI, 1800-1850, San Andrés Cholula Puebla, Aquamarina Editores S. A. de C. V., 2008.

CRAMAUSSEL, Chantal, “Imagen de México en los relatos de viaje franceses: 1821-1862”, en Javier Pérez Siller, *México Francia: Memoria de una sensibilidad común siglos XIX-XX*. Tomo I. México: Centro de estudios mexicanos y centroamericanos, 1998. Web. <<http://books.openedition.org/cemca/4080>>.

CRUZ Hernández, Graciela, “Casimiro Castro Blancas”, Instituto de Investigaciones Históricas Políticas Económicas y Sociales (IDIHPES), 9 enero 2019, en: <https://institutohistorico.org/casimiro-castro-blancas/>

DEL VALLE Pavón, Guillermina, “Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI”, *alhe América Latina en la Historia Económica*, México, número 27, enero-junio de 2007.

ELÍAS, Norbert, *El proceso de la civilización*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989.

ESCALANTE Piña, Pablo Alberto, *Bandolerismo en el bajío michoacano 1877-1893*, Tesis de Maestría en Historia con opción en Historia regional continental, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Facultad de Historia División de Estudios de Posgrado, febrero 2015.

_____, “Bandolerismo en Latinoamérica y México: una revisión historiográfica”, *REFA Revista Electrónica de Fuentes y Archivo*, Córdoba Argentina, Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti” año 8, número 8, 2017.

FLORES Clair, Eduardo, “Los caminos del terror”, *BiCentenario. El ayer y hoy de México*, Revista trimestral publicada por el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Volumen 8, núm. 31, enero-marzo 2016.

FLORES Flores, Graciela, "Un periodo precodificador para la república mexicana: la Ley del 5 de enero de 1857 y la justicia criminal ordinaria", *Tzintzun*. Revista de Estudios Históricos, Número 67 (enero-junio 2018).

FLORES López, José Manuel, "La construcción política del bandido en el siglo XIX", Brasil, Universidad Estatal de Campinas, *Secuencia*, núm. 502, septiembre-diciembre de 2018.

FOUCAULT, Michel, *Seguridad, territorio, población curso en el Collège de France (1977-1978)*, México, FCE, 2006.

GARCÍA, Alejandro "Cruce de vías: el tren en Apizaco", *Mirada ferroviaria*, Revista digital, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, tercera época, septiembre-diciembre núm. 18, 2012.

GARCÍA Gutiérrez, Blanca, "Las políticas de inversión en los transportes a mediados del siglo XIX en México", UAM-Iztapalapa, FECHA DE ACEPTACION: 26/09/2005 FECHA DE PUBLICACION: 15/12/2005 REVISTA: *Memoria del Segundo Congreso de Historia Económica: la historia económica hoy*, México, s/p.
<http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio13/Blanca%20GARCIA%20GUTIERREZ.pdf>

GLANTZ Margo (selección, traducción e introducción), *Viajes en México Crónicas extranjeras (1821-1855)*, dibujos de Alberto Beltrán, México, Secretaría de Obras Públicas, 1964, 499 pp.

GRAJALES, Agustín e Illades, Lilián, *La Casa del Marqués o Casa de las Diligencias. Con una somera revisión de la hostelería, las comunicaciones y los transportes de antaño*. México, Biblioteca Poblana de Historia y Cultura, ICSyH BUAP, 1ª ed. 1999.

GUILLEN Sánchez, Jorge, *Aspectos socio jurídicos de los salteadores de caminos*, Tesis para obtener el título de Lic. en Derecho, Facultad de Derecho, México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.

HERRERA Guevara, Sebastián Porfirio, *Ladrones infames y su accionar delictivo. El robo en caminos, domicilios y poblaciones en Jalisco, 1846-1861*. Tesis de Doctorado en Historia, Zamora, Michoacán, El Colegio de Michoacán, Centro de Estudios Históricos, enero 2017.

HOBBSAWM, Eric, *Bandidos*, España, Ariel, 1976.

HUERTA Jaramillo, Ana María Dolores, "Entre el bandolerismo y la protesta", en coord. Lilian Illades Aguiar, *Vida en Puebla durante el Segundo Imperio Mexicano nuevas miradas*, México, ICSyH BUAP Dirección de Fomento Editorial, 2017,

IBARRA Mazari, Ignacio, compilador, *Crónicas de Puebla de Los Ángeles según testimonios de algunos viajeros que la visitaron entre los años 1540-1960*, México, V centenario 1492 a 1992 comisión Puebla, gobierno del Estado de Puebla C. Lic. Mariano Piña Olaya, 1990.

ILLADES Aguiar, Lilián, "De protagonista histórico a personaje de novela: Juan Yáñez, Relumbrón", *Naveg@merica*. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas [en línea]. 2021, n. 27. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica/article/view/479071>

_____, “Marcos Arróniz: una respuesta a las visiones de alteridad de viajeros extranjeros sobre México y los mexicanos”, *Naveg@mérica* Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas [en línea], 2019, n. 22. Disponible en: <http://revistas.um.es/navegamerica>.

_____, e Illades Aguiar Gustavo, *Ecos del Pregonero*, Puebla México, BUAP ICSyH, 2010, 215 pp.

ITURRIAGA de la Fuente, José N., *Viajeros de otros países en el estado de Puebla*, México, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, 1996.

JÓNSDÓTTIR, Kristín Guðrún, *Bandoleros santificados: las devociones a Jesús Malverde y Pancho Villa*, San Luis Potosí, El Colegio de San Luis, A.C., 2014, 246 pp.

KAREL, David *Dictionnaire des artistes de langue française en Amérique du Nord: peintres, sculpteurs, dessinateurs, graveurs, photographes, et orfèvres*, Québec Canadá, Musée Du Quebec Les Presses De L'Université Laval, 1992.

LEICHT, Hugo, *Las Calles de Puebla Estudio Histórico*. Puebla, Junta de mejoramiento moral, cívico y material del municipio de Puebla, 4ª edición, 1986.

LÓPEZ Rosado, Diego G., *Historia y pensamiento económico de México, Finanzas Públicas - Obras públicas*, México, textos universitarios UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas, 1972.

LOZADA León, Guadalupe “¡Espantosos crímenes en Ciudad de México! siglo XIX”, *Relatos e historias en México*, núm. 115, marzo de 2018.

MAYER, Roberto L. “Nacimiento y desarrollo del Álbum. México y sus alrededores”, en Carlos Monsiváis, et al., *Casimiro Castro y su taller*, México, Fomento Cultural Banamex, 1996.

MOYSSÉN, Xavier “Manuel Serrano, un pintor costumbrista del siglo XIX”, *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas: Volumen XVI, número 64, año 1993*. <https://doi.org/10.22201/iee.18703062e.1993.64.1669>

MUNGUÍA Escamilla, Estela, “La visión de un francés sobre México (1830-1865)”, en Huerta Jaramillo, Ana María y Illades Aguiar, Lilián Coords. *Trayectos del fulgor Libros y viajes en la circulación de saberes Siglos XVI al XXI*, México, Domus Libri, BUAP University Delaware, 2016.

OLVEDA, Jaime, “El imperio de los bandidos México siglo XIX”, *Ruris*, vol. 9, número 2, setiembre 2015.

ORTIZ Hernán, Sergio, “Ensayo Caminos y transportes mexicanos siglo XIX”, México D.F., Comercio exterior, Banco Nacional de Comercio S.A., 1973.

PALOMO González, Gerardo, “Gavillas de bandoleros, “bandas conservadoras” y guerra de Intervención en México (1863)”, *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, volumen 25, número 25, mayo de 2003, 29 pp. <https://doi.org/10.22201/iih.24485004e.2003.025.3075..>

PÉREZ Ramírez, Rosalía Martha, *De la política al bandidaje El general Antonio López de Santa Anna y los bandidos de Río Frío*, México, Porrúa, 2007, 254 pp.

PÉREZ Vejo, Tomás. “¿Se puede escribir historia a partir de imágenes? El historiador y las fuentes icónicas”, *Memoria y sociedad, Bogotá Colombia*, 16, no. 32, enero-junio 2012.

PIERINI, Margarita “Un viajero austriaco en México. Recuerdos de Isidore Löwenstern (1838)”, *Literatura mexicana* Revista semestral del Centro de Estudios Literarios, Universidad Autónoma de México, vol. 14, núm. 2 (2003), pp. 10-12. <https://revistas-filologicas.unam.mx/literatura-mexicana/index.php/lm/article/view/452REES>, Peter, *Transportes y comercio entre México y Veracruz 1519-1910*, México, SEPSETENTAS 304, 1976.

REYNA Pérez, María del Carmen, “Anselmo Zurutuza un personaje singular”, en coord. José Abel Ramos Soriano, *Historias de la época colonial y del siglo XIX en México*, México: Instituto de Antropología e Historia, 2019.

<https://books.google.com.mx/books?id=TLCoDwAAQBAJ&pg=PT6&lpg=PT6&dq=Mar%C3%ADa+del+Carmen+Reyna+P%C3%A9rez,+Anselmo+Zurutuza+un+personaje+singular&source=bl&ots=zCk0MHLvB5&sig=ACfU3U21RxHAWp0mwh4H3Ths4suBilNysQ&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKÉwja07SO5cv2AhUFi2oFHxkDCiAQ6AF6BAgMEAM#v=onepage&q=coim%C3%A9&f=false>

RIVAS Jiménez, Claudia Patricia, “Visiones de criminalidad en México: estereotipos de bandidos, construcción del Estado-nación y corrupción”, *oficio de Historia e Interdisciplina*, Número 7, julio-diciembre 2018.

ROSADO, Juan Antonio, “Tres novelas mexicanas del siglo XIX, hoy: bandidaje y corrupción”, *Contribuciones desde Coatepec*, Revista de la Facultad de Humanidades de la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México, año I, numero 2, enero-junio 2002. <https://revistacoatepec.uaemex.mx/article/view/22/19>

ROSALES Cervantes, Guillermo, “La función social del testimonio”, *Espacios Públicos*, volumen 16, número 36, enero-abril, 2013.

SÁNCHEZ Flores, Ramón, “Impresiones de un viajero en 1842 Brantz Mayer”, *Puebla antología de una ciudad crónica y cartografía 1531 a 1992*, Puebla, Heroico Ayuntamiento, 1991.

SIMEÓN, Rémi, *Diccionario de la lengua náhuatl o mexicana*, México, Siglo veintiuno editores, Trad. Josefina Oliva de Coll, 1994.

SOLARES Robles, Laura, *Bandidos somos y en el camino andamos. Bandidaje, caminos y administración de justicia en el siglo XIX. 1821-1855 El caso de Michoacán*, Morelia Michoacán México, Instituto Michoacano de Cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999.

_____, “El bandidaje en el siglo XIX (1821-1855). Una voz de denuncia a través de la prensa”, en Coord. Laura Beatriz Suárez de la Torre, *Empresa y Cultura en tinta y papel (1800-1860)*, México, Ed. Miguel Ángel Castro, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Seminario de Bibliografía Mexicana del Siglo XIX, 2001.

SUAREZ Arguello, Clara Elena, "De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-1835", *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, México, El Colegio de Michoacán, A.C Zamora, vol. XXII, núm. 85, invierno, 2001.

TORRES Miguel, Ricardo, "El charro contrabandista: la figura del bandido social en Astucia de Luis G. Inclán," *Signos Históricos*, núm. 24, julio-diciembre, Distrito Federal, México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 2010.

URÍAS H., Margarita, "Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril, 1833-1862", en Ciro Cardoso (Coord.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México, siglo XIX*, México, Siglo XXI Editores, 1978.

URIBE Hernández, Álvaro Ernesto, "Causas célebres. Crimen y liberalismo en la prensa mexicana del siglo XIX." en María Fernanda García De Los Arcos coordinadora et al. *La fuente hemerográfica en la diacronía: variedad de enfoques*. México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Humanidades, 2015.

VANDERWOOD, Paul J., *Desorden y Progreso. Bandidos, policías y desarrollo mexicano*, México, Siglo XXI Editores, 1986.

_____, "Los bandidos de Manuel Payno", *HMex*, XLIV: 1, San Diego State University, 1994.