



ARCHIVO ...
MUNICIPAL
TEPATITLÁN DE MORELOS

EPOCA CUATRO

BOLETÍN UNO
NUMERO

CENTENARIO

DEL SERVICIO DE TRASLADO
DE PASAJEROS EN AUTOBÚS

Investigación:
Juan Francisco Romero Pérez
ENCARGADO DEL ARCHIVO HISTÓRICO DE TEPATITLÁN





El "Estech" de Don Filomeno
Gómez Romero.

Boletín informativo

C. Miguel Ángel Esquivias Esquivias
*Presidente Municipal de Tepatitlán de
Morelos*

C. Rigoberto González Gutiérrez
Síndico Municipal

Lic. Marco Antonio Isaac González
Secretario General

REGIDORES

C. María Dolores Aceves González
C. Karina González Pérez
C. Óscar Ornelas Martín
C. Beatriz Plascencia Ramírez
C. Arturo Pérez Martínez
C. Irma Yolanda García Gómez
C. José Mario Iñiguez Franco
C. Mireya Franco Barba
C. Gerardo Pérez Martínez
C. Ramón González González
C. Francisco Javier Aceves Aldrete
C. Julianne Harlent Mariat Alvarado
Alvarado
C. Rosa Adriana Reynoso Valera
C. Susana Jaime Mercado



Camión de Los Azules.

COORDINADOR DE
ARCHIVO MUNICIPAL

MARÍA GUADALUPE
GÓMEZ NAVARRO.

Sierra Oriental # 290, fraccionamiento
Sierra Hermosa, de
Tepatitlán de Morelos, Jalisco.
archivohistorico@tepatitlan.gob.mx
3787888700 EXT. 8835

**ARCHIVO GENERAL MUNICIPAL E HISTÓRICO
DE TEPATITLÁN DE MORELOS**

Responsable de contenidos: Juan Francisco Romero Pérez

DISEÑO E IMPRESIÓN
Jefatura de Comunicación Social



“Échale agua al eje que se quema el cigüeñal.”

Juan Francisco Romero Pérez



Edificio y escudo de Camiones de Los Altos

Escondido con su caserío encontramos a Tepatitlán sobre una loma rojiza la que por su situación geográfica toca el antiguo Camino Real, ramal que unía la capital del estado con las más importantes ciudades del país. Punto estratégico desde La Conquista cuya importancia fue creciendo al aumento de servicios: correos, transportes, mercancías y traslados de todo tipo de insumos a partir de sofocar la rebelión de El Mixtón para los que permanecieron fieles a los europeos.

Se fueron acondicionando caminos más apropiados como el que pasaba por Tepatitlán- “camino de herradura” ya que por los años de 1550 y 1580 se formalizaba el uso del “Camino de Tierra” Adentro” y uno de sus ramales era el que tocaba la población. Al inicio se utilizaron los caminos prehispánicos y los mismos indígenas sirvieron de guías a los conquistadores, estos a su vez trajeron caballos, mulas, toros, carretas y para ello fue necesario adecuar caminos, de los cuales el primero fue comunicar Veracruz con México, el

que es atribuido a Fray Sebastián de Aparicio. El año de 1579, en las afueras de Tecpatitlán se documentó “ser atacada una conducta de más de 80 carros” (1) y en otro de 1583, se describe que eran comerciantes carreteros Lorenzo Gómez Márquez- Martín Bermúdez de León- Alfonso Gutiérrez Valadéz – Vicente León y Pedro Huerta, (2) los que comercializaban por la actual región alteña. Otra aportación más es el testamento de Don Joseph Fernández Cordero (3) del año de 1690 en que especifica cómo trasportaba productos de la región hasta la ciudad de México y Puebla y al regreso traía telas y enseres que comercializaba en sus tiendas de Jalostotitlán y Tepatitlán.

En 1606 se produce la primera visita de un Obispo a Tepatitlán en la cual D. Alonso de la Mota y Escobar deja una magnífica descripción de los lugares que visitó señalado de ella “ser defensa de sus enemigos de Guadalajara para que no llegaran a ella, encontrando a Tecpatitlán devastado por los ataques.” (4)

El año de 1621 Lázaro de Arregui describe la zona alteña, dejando varios tomos con infinidad de datos y detalles de sus habitantes y en el año de 1792 el Visitador Real, D. José Menéndez Valadéz, cita el uso de varios caminos para los pobladores de la región que a raíz de esta visita se establece el uso de diligencias entre Guadalajara y México, recorrido en que se hacía en doce días y eran trasportadas varias personas dando origen a establecer postas, ventas y mesones, para procurarse remudas de animales de tiro y lugar donde remediar eventualidades; comida, hospedaje. Para nosotros existió La Venta de Pegueros, hoy Valle de Guadalupe, y el Mesón de Jalisco, situado en el Rancho de La Arena, a escasos dos kilómetros en las afueras de Tepatitlán. (5) Lógico es suponer que se acondicionaron terrenos apropiados para los transportes de la época.

A finales de 1700, en toda la Nueva España se empezó a perder el orden y la paz, no sólo en los caminos, cosa que se propagó a las poblaciones y se desataron robos y asaltos, las autoridades crearon "Rondas" en los pueblos y "LA Acordada" para los despoblados y caminos. Estos eran cuerpos de gente armada compuesta en su mayoría con pobladores y lugareños, encabezados por los alcaldes primero y segundo, síndicos, municipales, procuradores, todo para hacer frente a los asaltantes. Se sorteaban los días para hacer la vigilancia nocturna y toda la gente de toda condición contribuía a establecer la paz y la tranquilidad, mas la gente acomodada no acostumbrada a desvelos y mal pasadas, idearon contratar a quienes los suplieran o reemplazara, retribuyéndoles económicamente con lo que les correspondía de vigilancia, esto dio en decir "no hago ronda", los que no podían pagar tenían que cumplir con la obligación. (6)

Por 1717 se constuye el Puente de Tololotlán, hoy Puente Grande, conformado por 26 arcos y 166 metros de largo, paso obligado del camino para ir a Guadalajara, el cual en tiempo de aguas era imposible atravesarlo, ocasionando muchas muertes. Esto fue motivo para que los indígenas de esa población tuvieran como fuente de trabajo pasar de un lado a otro gente y mercancías por su respectivo pago. (7) Posteriormente, en 1788 se construyen puentes en Lagos, San Juan de los Lagos, esto influyó como detonador para el paso de mercancías por la región alteña. (8)

A partir de 1810, por la Guerra de Independencia y después de la Batalla de Calderón, el llamado Ejército de Hidalgo "se desbandó por todos lados inundando

caminos" (9) aumentándose el robo en despoblado y la toma de poblaciones por los insurgentes. Tepatitlán fue atacado por los insurgentes cuatro veces. El entonces Virrey Venegas ordenó atacarlos sin misericordia hasta su extinción.

Por 1845 a 1847 visitó partes de México el inglés Henry George Ward dejando escritas sus vivencias en los lugares por donde pasó: el 1 de enero de 1827 tocó Tepatitlán dejando escrito: "rancho bonito donde encontré al señor Martín que conocí en Suecia" (10). En 1846 y 1848 se produce la guerra entre Estados Unidos y México y posterior a la derrota de los Mexicanos, se firmaron los convenios de paz y el ejército de los Estados Unidos, al retirarse, subastó los implementos utilizados: carros, carretas, góndolas, calesas, trenes y ómnibus, en donde transportaba sus tropas; esto produjo el fomento de diferentes modos de viajar por el país.



Bomba de gasolina en Tepatitlán.

Durante los años de la Reforma e Intervención Francesa se incrementó el uso de caminos por las diferentes tropas y el 1ro. de enero 1864 Tepatitlán fue invadido quedando un destacamento y una avanzada en Pegueros (11) de franceses, estos al retirarse y salir del país dejaron escrito, "la quietud y belleza de su plaza con sus frescos arboles que la adornan" (12).

En 1896 fue visitado Tepatitlán por el periodista norteamericano

Albert S. Evans "encontré en este lugar al doctor americano John Rust sobrino del afamado R.E. Armstrong de San Fco. California. (13)

A partir del nombramiento de ciudad para Tepatitlán el 20 de septiembre de 1883, empezó a despegar en un segundo aire descollando de los demás poblaciones de Jalisco, tomando la delantera como una ciudad moderna con ciertas comunicaciones, comodidades y seguridad.

En conclusión, el gobierno colonial construyó caminos, vino la Independencia y su periodo de agitación y se abrieron nuevos caminos que fueron utilizados por arrieros, comerciantes e introductores hasta que llegó el ferrocarril de 1857 a Veracruz- Maltrata- Orizaba. (14) Y en 1908 fue creado Ferrocarriles Nacionales de México por Porfirio Díaz, quien creyó era suficiente y no fomentó los caminos de ruedas.

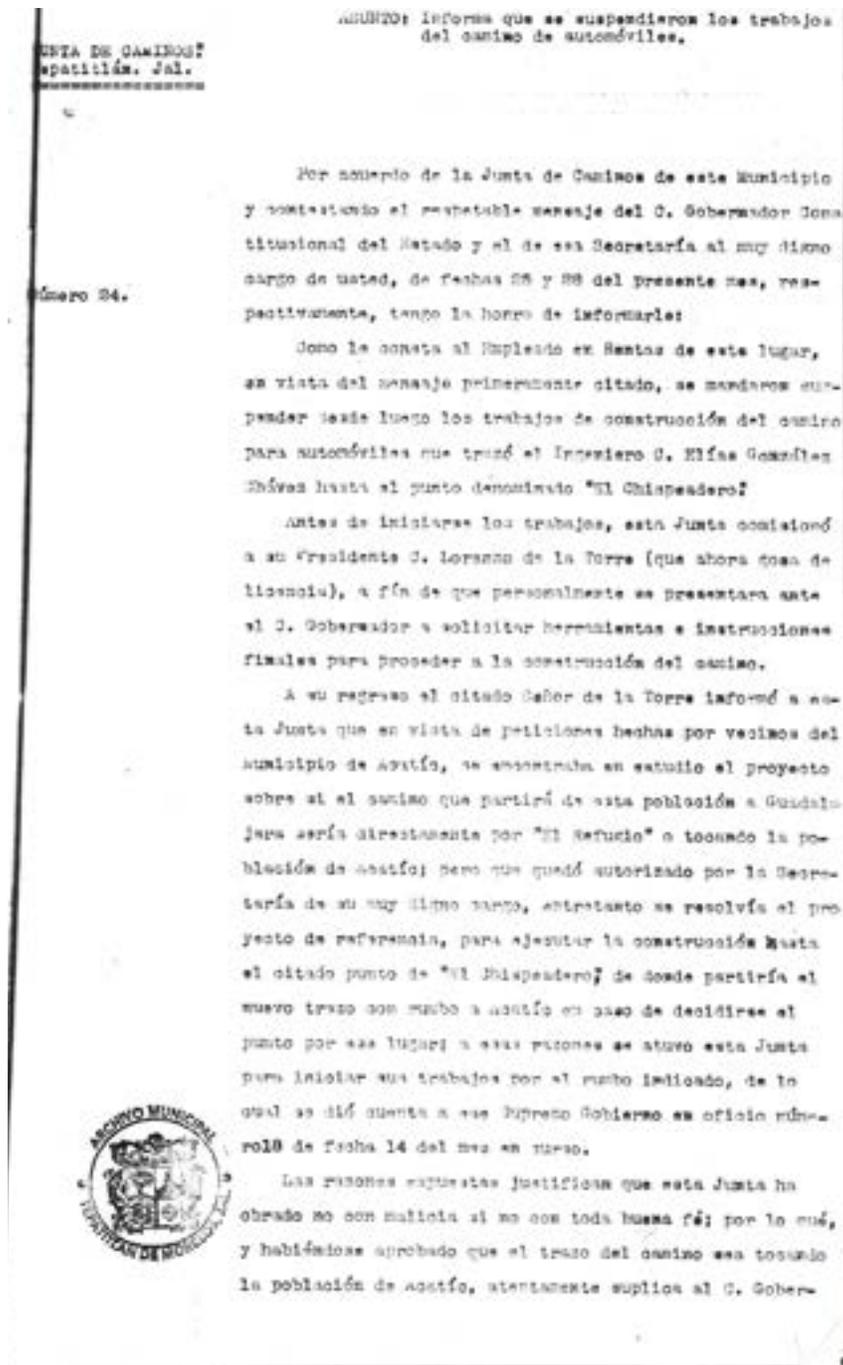
Vino la Revolución y al triunfo del Moderismo se creó en México una Inspección de Caminos, el triunfo del Constitucionalismo fomentó la creación de nuevos caminos, especialmente los que salían de la Ciudad de México, llamándolos Caminos Nacionales, con 10,348 km.

El Camino Real de Guadalajara a Tepatitlán

El Camino Real que se transformó en Camino Nacional, salía al Sur de la población por la Calzada Miguel Ahumada, más conocida como la Alameda, continuaba por La Arena, (Mesón de Jalisco) Aguilillas, el Plan de Adobes, Buenavista, El Gusano, La Joya, Puente de Calderón, Tortugas y Zapotlanejo, de allí a Puente Grande (Tolotlán) paso obligado y por los Planes de La Hacienda de La Punta, se llegaba a Tateposco, Tlaquepaque y Guadalajara. Era el más cómodo para transitar con carretas y ganado. Este mismo con muchas adecuaciones, fue seguido por la carretera libre. (Carretera 80)

Existió otro camino más corto y antiguo, utilizado por comerciantes, arrieros y correos, salía de Tepatitlán pasando por Lagunillas, Tequililla, Tepozán, La Joya, Puente de Calderón, Tortugas, Zapotlanejo, Matatlán, Colimilla, Huentitlán El Bajo y Guadalajara. Con el inconveniente de que en tiempo de aguas se dificultaba el paso por el Río Grande o Santiago.

A la aparición del motor de combustión en México (los Ferrocarriles en su mayoría fueron destruidos por la Revolución) el primer motor que hizo su aparición y pisó Tepatitlán fue en 1914 propiedad del General Fierro, marca "Potros" el que al pasar por las calles empedradas produjo gran alboroto entre sus habitantes debido al ruido y explosiones que emitía el artefacto..."todos a puerta cerrada, veían los más osados el paso del carro que se deslizaba por las calles de la ciudad..." corriéndose la voz de ..." se salió el molino de nixtamal..."ya que ésta era la única



Suspension de trabajos



Sección Cuarta.

Circular núm. 20.

Se ha dirigido el Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas al Sr. Gobernador del Estado, en los siguientes términos:

"Siendo de gran interés para el país, formar la Carta de Caminos de la República, esta Secretaría ha acordado dirigirse á Ud. para que se sirva proporcionar cuántos datos sean necesarios á fin de saber el número de caminos, en qué condiciones se encuentran y cuáles poblaciones tocan, en esa entidad federativa de su digno cargo, y, si le es posible, se le estimará que acompañe planos ó indicaciones de amplitud de esas vías, pendientes y tráfico que por las mismas se haga. Es también del mayor interés, remita Ud. indicaciones para saber cuáles de esos caminos pueden considerarse como nacionales y cuáles como locales, y á la vez los que sean solamente vecinales. -Esperando que á la mayor brevedad posible se sirva Ud. enviar estos datos, reitero á Ud. mi atenta consideración."

*Sumar las a los Ayuntamientos de aquí adelante.
Noviembre 24/11
Carrón*

Por orden del Ejecutivo transcribo á Ud. lo que antecede para que informe circunstanciadamente como se pide, acerca de lo referente á los caminos que en esa demarcación territorial se hallen, y envíe croquis de los mismos, todo por duplicado. Encarezco á Ud. la necesidad de que en esos croquis figuren con los mayores detalles y aproximación posibles: la posición de los caminos respecto de los puntos cardinales, lugares que toquen, ya sean haciendas, ranchos, pueblos ó congregaciones, y en éstos y en los informes, por escrito, cuáles son caminos nacionales, cantonales, vecinales y de más condiciones pedidas.

Se fija á Ud. el plazo de cuarenta días para que sean rendidos á esta Sria. los mencionados datos.

Sufragio efectivo. No reelección.

Guadalajara, noviembre 18 de 1911.

El Subsecretario.

*Caja 191
(A.P. 22.)*

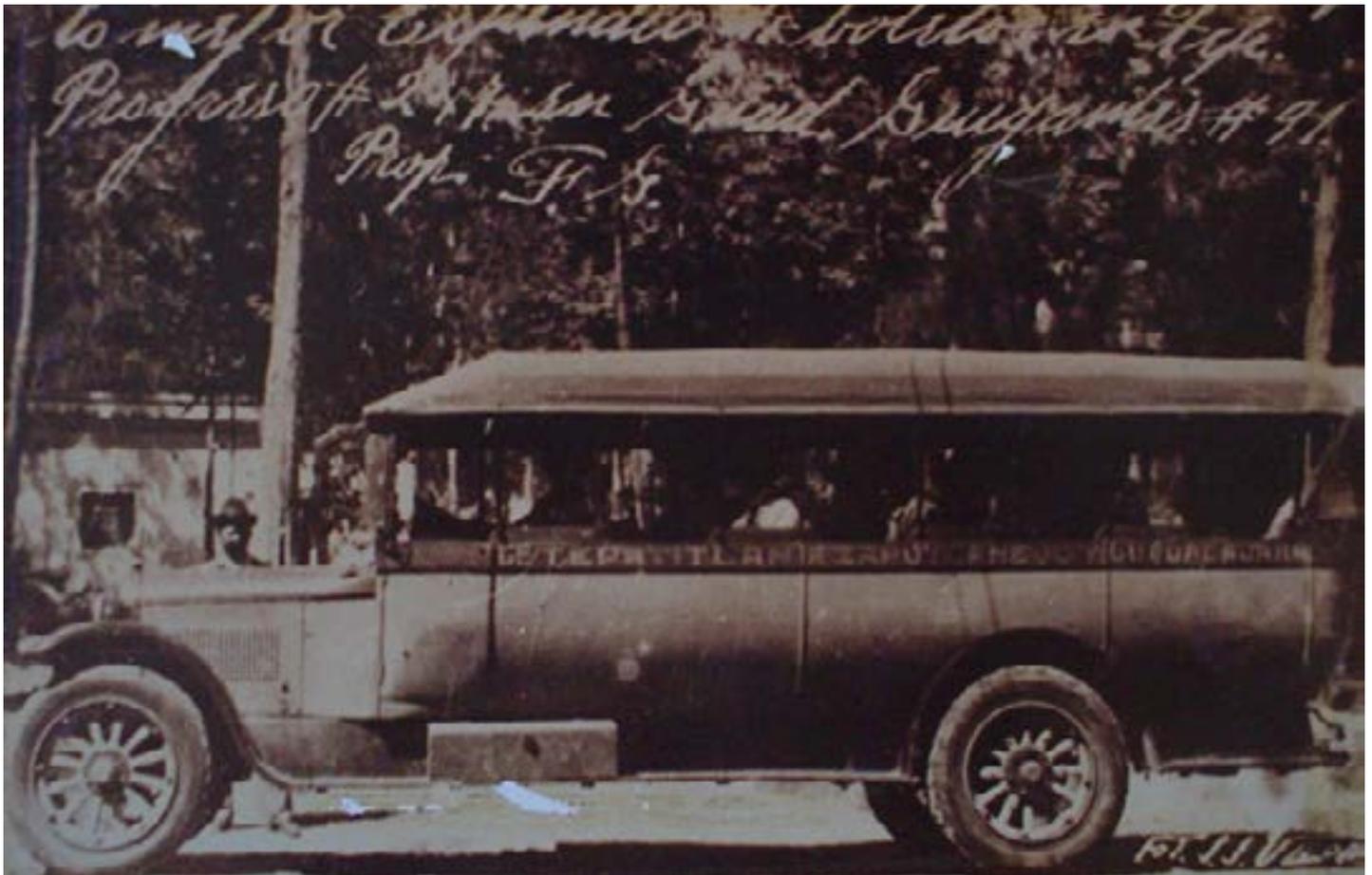
A. Villalón

máquina conocida y que producía tal ruido, asociando el auto con el molino instalado en la población. Relato comentado por Sr. Francisco Romero Venegas nacido en 1902, que de niño iba al molino frente a la plaza.

“Tepatitlán se ha caracterizado por sus funciones comerciales y ser centro de acaparamiento y distribución de productos en la zona” la que reforzó sus funciones como centro político y educativo en que el comercio y traslado de mercancías fue siempre una continua fuente de trabajo.(16) De esta época posrevolucionaria, por 1922, estos caminos frecuentados por arrieros, comerciantes y vendedores, surgen D. Filomeno Gómez, D.

y al no poder repararlas, se vendieron entre sí y algunos regresaron al trabajo de ellos conocido: la arriería.

D. Filomeno Gómez y D. Melitón Barba comerciantes y arrieros intuyeron que sería un magnífico negocio a futuro y empezaron a tomar cartas en el asunto invirtiendo su patrimonio en ello, en lo que sería el autotrasporte de pasajeros y mercancía entre la capital y Tepatitlán. Por el Decreto del Estado de Jalisco 2298 se establece un impuesto para dedicarlo a construcción y apertura de caminos y uno de los ya mencionados caminos con sus adecuaciones que hicieron personalmente Filomeno y Antonio



Melitón Barba y Porfirio Pérez, entre otros más, que cansados de tantos esfuerzos y recorrer por años los caminos, enfadados de las pocas ganancias y mucho trabajo trataron de dar un giro a la modernidad utilizando para ello vehículos y motores traídos de Estados Unidos; camionetas, trocas, carros que ellos acondicionaron para hacer el cambio y dejarlos los burros, caballos, mulas y así acarrear más volumen de mercancías. Todo fue adecuado a las necesidades y las circunstancias e idearon transportar personas. Algunos de ellos tuvieron que ir a Estados Unidos a trabajar y trajeron la idea de utilizarlos. Todo funcionó bien hasta que los pocos vehículos tuvieron descomposturas y necesitaron de refacciones,

Gómez Romero (primer mecánico de Tepatitlán) conformaron y acondicionaron los terrenos para usar sus vehículos, pidiendo permiso a sus dueños para usarlos como terracerías con rumbo a Zapotlanejo, por donde transitaban el “Estech y el Sur Pacífico”; otro vehículo hizo aparición, “El Veloz” de Melitón Barba, los cuales transportaron desde el año de 1922 con tal éxito que pronto dieron servicio diario. (ver fotos de portada y contraportada)

Foto=“Siempre procure Ud. el Estech o el Sur- Pasífico lo mejor. Expendio de boletos en Tepatitlán Progreso 24 y en Guadalajara Insurgentes 91 propietario (Filomeno Gómez)

En la fotografía se aprecia la cara del propietario, tocado de elegante sombrero detrás del motor el cual bajo las ventanillas tenía la leyenda: Tepatitlán- Guadalajara- Zapotlanejo. Otra particularidad era el estribo donde se encontraba una caja metálica de herramientas y las ruedas eran modernas para la época, de hule, importadas de E. U. Otra cosa curiosa eran los rayos de las ruedas, eran de madera. El otro gran empresario Melitón Barba, al ver el éxito que tenía el anterior, invirtió e instaló una oficina o terminal en las afueras del Hotel Navarro (Virreyes) por la Calle Hidalgo, de ahí fue trasladada la oficina frente a la plaza principal.

El 16 de noviembre de 1922 se produjo el primer accidente en el lugar conocido como "El Escalofrío" en que el terreno se trasformaba en una calzada de piedras de gran tamaño, por el cual tenía que pasar sobre ellas el camión, en esa ocasión trasportaba un bote de pólvora negra la que explotó por las sacudidas del camión, dejándolo inutilizado por mucho tiempo.

Durante "La Cristera" de 1926-1929 estuvieron a punto de quebrar ya que se trasformaron en botín de guerra por ambos bandos y muy codiciados por militares y cristeros, y fueron perseguidos, asaltados, robados por adueñarse de las pertenencias que trasportaban. Durante las "concentraciones" se les obligó a suspender el servicio hasta que llegaron "Los Arreglos" y se pudo continuar con el servicio. Se fomentó el negocio pasada la inestabilidad y compraron nuevos autobuses y se enfrentaron los dos en abierta lucha por tener el mayor número de pasajeros que transportar, en que uno los pintó de "rojo" y el otro de "azul", llegó a tanto que uno dio por ir hasta las casas particulares para recoger el pasaje y el otro pagaba el desayuno en San Juan de Dios, en Guadalajara. Ese mismo año de 1929 Melitón instala la primera bomba de gasolina en la ciudad, en el Portal Escobedo vendiendo las marcas Price Oil Con. Y Calif. Estandar Company. Por ese tiempo el Ayuntamiento aprobó el primer reglamento de Tráfico, y en la Ciudad de Guadalajara los tepatitlenses Heliodoro y José Hernández Loza, junto con José Godínez, fundan "La Alianza de Camioneros" de Jalisco.



Banquete de Cooperativa de Camiones de Los Altos, 14 de marzo de 1947



Autobuses de Los Altos, junto a la Plaza Principal

“Los Rojos” y “Los Azules”

Competitividad y crecimiento

De un enfrentamiento de carácter económico por estos pioneros del autotransporte principió una abierta competencia de ser líderes en el transporte, pudiendo ser líderes regionales, dándose una respetuosa competencia económica, de los ambos citados: Melitón y Filomeno, quienes idearon conformar sociedades y cooperativas para aumentar su capacidad de acción y para ello invitaron a parientes, amigos y familiares para aumentar la cobertura de viajes. Este hecho transformó con el tiempo en influencia de vida en varios acontecimientos como el desarrollo de las famosas “Fiestas Atléticas del Colegio Morelos”, en que los alumnos se enfrentaban entre “Rojos y Azules” y posteriormente fue tomado por el Fútbol Tepatitlán, como lo atestiguan los colores de su bandera.

D. Filomeno Gómez Romero y Los Azules, al aumento de pasajeros se vio obligado a recibir socios, con la integración de más participantes, con su respectivo camión de pasajeros y por los años de 1933 se constituye en Cooperativa Guadalajara-Tepatitlán, se unieron D. Salvador Hernández, Guadalupe Barba (hijo de Melitón) Jesús González (a) “El Changuito”, Julio Rivera, Tacho Torres,

Raymundo Vázquez padre e hijo, Hugo Ascencio, Leopoldo Gómez, Pedro Pozos (a) “El semillo”, “El Chapo” Rodríguez, Carlos Vélez padre e hijo, Silvano Gutiérrez de Capilla de Gpe. y muchos más, larga es la lista. En Guadalajara establecieron oficina a media cuadra de San. Juan de Dios, entre la Calle de Gigantes y Primo de Rivera de allí pasaron a la Central Vieja en los andenes 1 y 2 y de allí a la Central Nueva donde continúan dando el servicio Express directo Guadalajara- Tepatitlán cuando fueron vendidos a Auto Express de Oriente.

Los Rojos. En 1934 se constituye en Camiones de Los Altos. S. C. L. instalando sus oficinas generales frente a la Plaza principal de Tepatitlán, más conocidos como “Los Rojos” de Los Altos. Sociedad que tuvo alcances nacionales al ser encabezada por D. Fidel Ramírez como primer presidente, al que le siguió D. Germán Estrada y continuó Alberto Navarro Cruz, en 1941 Ramón Jáuregui, luego fue Jesús Alcalá Barba, José Alcalá Barba, Doroteo Navarro, D. Jesús Vallejo (padre) y “El Gringo” Miguel Franco.

Al expandirse surge con importancia inter-estatal e instalando oficinas en Guadalajara- Aguascalientes-San Luis Potosí- León- Durango, fue tal el éxito que establecieron en Tepatitlán un taller para dar

mantenimiento a los camiones el que titularon como “El Volcán” por la calle J. De Jesús Reynoso y como fue necesario cambiarse, lo hicieron a Calle Tepeyac, una cuadra del templo de Guadalupe con rumbo del Sur, el que llegó a tener 90 trabajadores: mecánicos,carroceros, tapiceros, pintores y soldadores.

Se creó escudo a la empresa y se añadieron nuevos socios; D. Luis Martín del Campo, D. Cristóbal Barba, D. Refugio Cuco Barba, D. Francisco Barba, D. Demetrio Gómez, D. Timoteo Alcalá, D. Francisco de la Torre, D. Adrián Gómez, D. Daniel Franco Romero, Diego Hernández y los Hermanos Cristino, Rafael, Jesús, Santos Loreto Alcalá Barba. Francisco González Reynoso y más personas que conformaban la Sociedad Cooperativa Limitada. A la inauguración de su edificio en Tepatitlán en 1934 contrataron para amenizar el festejo a la Orquesta Típica Llamas, compuesta por Cipriano - Manuel-Rosendo Llamas, junto a Jesús González Castañeda y J. de Jesús Torres (a) el campos.

Camiones de Los Altos por los años cuarentas fué invitada para visitar las instalaciones de ensamblaje en San Antonio Texas, acudió una comitiva, invitaron a los famosos “Charros de Tepa”, los que dieron una actuación que fue un gran éxito en la ciudad texana. La invitación fue porque la cooperativa utilizaba los camiones marca; Dodge- internacional- Reo-Aerococh- Ford y los acondicionaba para sus necesidades, taller que fue centro de grandes mecánicos automotrices; Antonio Gómez Romero, hermano de Filomeno que sus hijos y nietos continuaron como mecánicos hasta hoy día , Ramón Gómez, D. Francisco de la Torre hijos y nietos, (Ignacio-Jesús-Refugio- Ramiro de la Torre)

D. Matías Plasencia y sus hijos Juan- Víctor- y los especializados el maestro Tonila en el torno y el famoso Guadalupe Lomelí (a) “El Balalaico”, en la tapiarias.

En 1954 encontramos en las Actas del Cabildo que Camiones de Los Altos, hace servicio con 14 corridas de Guadalajara – León y 4 de Guadalajara-México. Sus oficinas principales están en Tepatitlán frente a la Plaza, en Guadalajara en Vicente Guerrero 24 y en Aguascalientes en Madero 60. En 1950 la cooperativa fundó un equipo de fútbol con el nombre de “Camiones de Los Altos” de los cuales sobresalieron destacados jugadores; el “Tepa” Gómez, Luis y Carlos Vélez, J Guadalupe Muñoz Cruz (a) “El Guadañas” y Guadalupe Lomelí, jugadores de primera división. Otra aportación que hizo esta cooperativa fue que durante los festejos del “30 de abril” en honor al Sr. de la Misericordia, acondicionaban un chasis para trasformarlo como carro alegórico a la bendita imagen por las calles de la ciudad.

De estas dos cooperativas que evolucionaron en la región se conformaron otras líneas de camiones; La Alteña en San Miguel el Alto en 1935, la de Tepatitlán, Atotonilco en 1955 y la de Tepatitlán, Mezcala, Cañadas por la familia Barba y la de Tepatitlán, Capilla de Guadalupe y Santa María del Valle, de Pedro Casillas en 1940. Todas a imitación de los “rojos y azules” de tepa, dando trabajo relacionado con el autotransporte llámese: inversionistas, taxistas, choferes, mecánicos, oficinistas, troqueros en que se enrolaron familias enteras; Alcalá, Barba, Gómez, Plasencia, Gutiérrez, De la Torre, Isaac, sólo hablando de los de Tepatitlán y no son todos.



La Carrera Panamericana de 1940.

Carretera libre 80.

En 1926 se da inicio a la construcción de la primera carretera en México y para 1936 se inicia la libre 80 de Guadalajara a San Luis Potosí. Los automóviles y camiones con antelación pasaban por terracerías muy angostas y con poco espacio para dos vehículos a la vez, ya que era poco probable encontrarse otro de frente, mas al aumento de vehículos fue necesario crecer el espacio y de pasar por callejones, calzadas, fangos, se fueron emparejando terrenos, construyendo puentes, se colocó "tepetate" y en la modernidad se le puso "chapopote y grava" a lo que se agregaron señalamientos.

En 1938 se instalaron dos gasolineras en Tepatitlán, una en la Calle Hidalgo 76 por D. Jesús Aceves y la otra en Hidalgo 137 por Aurelio Navarro, la que posteriormente vendió a Ma. Dolores Navarro (a) "Lola" y ésta a Baudelio Díaz Franco y D. Andrés Romero. Ese mismo año de 1938 da el banderazo de obras el Gob. Lic. Silvano Barba González junto al Ing. Méndez, que trazó la ruta actual de la carretera libre, empezando la obra de Guadalajara a Zapotlanejo. Se inauguró el tramo en 12 julio de 1940. (Excélsior)

En 1940 se empezó a dar el servicio de sitio en Tepatitlán en forma particular, pero hasta 1941 se plantó el primer carro de alquiler para dar servicio al público, los primeros que se instalaron fueron; José Pablo Hernández, Ramón Gómez padre, Salvador Enríquez (a) "Papeloches", Felipe Jiménez, (a) "El Chocomil", "Tacho Pelón", Francisco Gómez, Julián Gómez (a) "El Indio", Raymundo Muñoz (a) "El Muñeco", Andrés Issac (a) "El Pinolillo", Emeterio y Julio Plascencia, quienes sentados en su automóvil esperaban ser contratados para recorrer las entonces calles empedradas de la ciudad, en el llamado Sitio Hidalgo.

La Carrera Panamericana de 1940.

Los Estados Unidos convocó a la primera Conferencia "Panamericana" en 1889 con la finalidad de establecer tratados recíprocos entre los países de América: comercial, aduanero, navegación, monetario, patentes, marcas, (América para los Americanos) como finalidad, unir las principales capitales de América desde Canadá hasta Argentina. México dio origen a esta política con la Dirección General Nacional de Caminos, que consideró construir dos secciones de carreteras, una de Nuevo Laredo a México con 1,226 km. Y la otra de México a Suchiate con 2,700 km. Esperando terminarlo antes de la fecha del Gran Premio de Nueva York - Buenos Aires o Carrera Panamericana. Por eso el Gobierno del General Manuel Ávila Camacho, y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Gral. Maximino Ávila Camacho emprenden esta tarea (Victor Cortés Sotelo 1942) un ramal de unión es la Carretera 80 entre San Luis Potosí - Guadalajara.

En 1944 en México se suspenden las corridas de camiones por el racionamiento de la gasolina, con motivo de la Segunda Guerra Mundial. El 25 de noviembre de 1946 el Presidente de la República, Manuel Ávila Camacho; el Gobernador de Jalisco, Gral. Marcelino García Barragán; el Senador Miguel Moreno y el Secretario Particular de la Presidencia, Lic. J de Jesús González Gallo, inauguran el Puento metálico sobre el Río Verde de la carretera a Yahualica. (de donde era originario González Gallo)

En 1947 nace en Tepatitlán el "Servicio Ramírez" de gasolinera, taller y venta de autos nuevos con magníficas instalaciones para la época, en dos puntos estratégicos, uno a 4 km. rumbo a Guadalajara y el otro a la salida de Tepatitlán con rumbo a San Juan de los Lagos. Negocio emprendido por los Hermanos; Enrique, Roberto, Catarino y José Ramírez. En 1952 el entonces presidente municipal, D. José de Anda, instala el primer semáforo en la esquina de las Calles Porfirio Díaz e Hidalgo.



En 1944 en México se suspenden las corridas de camiones por el racionamiento de la gasolina



En 1953 inicia la construcción de la carretera para comunicar Arandas, Capilla de Guadalupe y San Ignacio con la carretera libre 80, se inaugura en 1958. La tesorería municipal de Tepatitlán pagó 100 pesos por Acuerdo de Cabildo a la Banda de Música Municipal por su audición. Recibió Eusebio González Navarro.

En 1954 es cesado como agente de tránsito local J. de Jesús Vallejo. El motivo fue que levantó acta contra los camiones de "La Alteña", por el atropellamiento de dos vacas... propiedad de Arcadio de Loza López.

En 1967 se hace el entroncamiento con la carretera a Yahualica por "Las Colonias", posteriormente a cuatro carriles. En 1990 la Carretera Federal 80, a su paso por Tepatitlán, se transforma en Bulevard Anacleto González Flores a cuatro carriles.

El 20 de octubre 2011 se construye a cuatro carriles la Av. Colosio Murrieta.



Tomado de Obra de Sotelo.

El transporte de carga.

Como ya lo establecimos, D. Melitón Barba y D. Filomeno Gómez fueron los pioneros en el transporte de personal y carga, los continuadores como transportistas fueron: D. Francisco de la Torre e Hijos, Ramiro de la Torre, Jesús de la Torre, Salvador de la Torre, D. Andrés Gómez, D. Adrián Gómez, D. Timoteo Alcalá, (fue chofer de Melitón) Evaristo González (a) "El Comanche", Victoriano Sánchez (a) "El Chilero", D. Trino Díaz, Rodolfo Ramírez, Baudelio Muñoz, Felipe Cabrera Jaramillo, Roberto Medina, Guadalupe González y muchos más. De ellos se desprenden los Autotransportes Castellanos y Auto Express Tepatitlán y más de 100 troqueros y trailers que actualmente transitan por las carreteras del país. Todos ellos festejan el 26 de noviembre a Cristo Rey en carros alegóricos algunas calles de la ciudad.

Anecdótico.

Los Quemados.

Por los años 40, Francisco Romero Venegas, comerciante que tenía una tienda de abarrotes que heredó frente al mercado en Progreso No. 14 la cual atendió por más de cuarenta años, se abastecía de lo necesario de Guadalajara a la que asistía todos los lunes, para ello dejaba en manos de su esposa y empleada muy seguro el patrimonio y en el primer camión que salía desde la plaza principal con rumbo a Guadalajara ya fuera "Rojo o Azul", se trasladaba para hacer sus compras. Llegaba con D. Adolfo Navarro, los González Rubio, D. Jesús Navarro, Los de la Torre, compraba y se daba tiempo de visitar parientes y amigos y a media tarde retornaba a tomar el camión de regreso. La mercancía era entregada por los vendedores a los transportistas; Pancho Barba, Francisco de la Torre, Adrián Macías, Baudelio Muñoz y Timoteo Alcalá quienes llevaban en sus trocas a la tienda de Pancho Romero.

El lunes 24 de mayo de 1943 en su regreso de Guadalajara, se topó afueras de la oficina de los camiones Azules con D. Elpidio González de la Mora ("la Jalisciense") el cual le dice: ¿Pacho ya compraste boleto? Toma el mío tengo que regresarme con mi hermana porque olvidé una cosa que me urge, toma el boleto, le paga y sube al camión acomodándose en el lugar que le correspondía, junto a D. Rosendo Gutiérrez ("Rogumar") se llena el camión como se usaba entonces con gente de pie y se enfrasan en alegre plática Rosendo y Francisco, llegan a San Pedro Tlaquepaque, y por Tateposco y los planes de la Hacienda de La Punta, donde la carretera hace una recta hasta Puente Grande. En esa recta el camión de los "azules" que era conducido por Raymundo Vázquez padre, se orilló para bajar pasajeros sin percatarse de que había una alcantarilla o desagüe,

que al topar el autobús se acostó de lado por sobrepeso, desatándose la gritería y el descontrol de los pasajeros, en que todos a una, intentaron salir del sofocamiento y rompiendo los cristales de las ventanillas pudieron salir de autobús. Estando fuera los hombres ayudaron a salir a mujeres y niños y enfrascados en eso, encontraron un niño muerto por los golpes. Pasaron 15 o 20 minutos se sorprendieron Rosendo y Francisco de que las ropas, con el viento, se empezaban a caer y sintieron ardores en la piel, comecón e hinchazón.

Al grado de que tuvieron que prestarles ropa con qué cubrirse y empezaron a indagar qué les sucedía y al verlos tan alterados, "El Manita" Jesús Gómez Ch. les dijo que él traía un galón de vidrio con "ácido sulfúrico" líquido (4 litros) para usar en curtir cueros... el cual se rompió mojando a varias personas. (cayó sobre la cabeza de Rosendo y Francisco y salpicó el ácido a "El Manita" que perdió la extremidad) Al saber lo que les aconteció trataron de tomar medidas, se quitaron las ropas y empezaron a echarse puños de tierra y se frotaron con ella, esto les salvó la vida y es cuando llegó una patrulla que había tenido conocimiento del accidente y resultó que, por el niño muerto, todos fueron detenidos y llevados a la delegación de policía para que rindieran su declaración. Es cuando ahí las autoridades se dan cuenta de la gravedad del asunto por los efectos del ácido en sus cuerpos. Les permitieron ser trasladados al Hospital Vázquez Arroyo, frente al Mercado de San Juan de Dios, resultando Rosendo Gutiérrez quemado de toda la cabeza y partes del cuerpo (quedó paralizado de la cabeza y cuello sin movimiento y desfigurado de cara y cabeza) Francisco Romero (quemado de cabeza, cuerpo, manos, pies, desfigurado de cara, cabeza, cuerpo) Jesús Gómez (perdió la mano en que traía el galón de ácido) y otras cinco personas que no requirieron de hospitalización" se les conoció como los quemados"

A Francisco Romero, el más afectado duró 38 días hospitalizado, perdió 30 por ciento de piel de su cuerpo y cuando llegó la noticia del accidente a Tepatitlán su esposa tomó un taxi y fue al hospital, encontrándolos tan hinchados, que no se les veían ojos, boca, solo un bulto momificado al grado que preguntó ...¿cual es el mío? ... se quedó con él hasta que se recuperó. Platicaba Francisco que por el sistema de curación salvó la vida, le quitaban las vendas cada dos días, le ponían frascos enteros de "Sulfatiazol" quedando "enharinado", lo vendaban y le daban vuelta y transfusión de sangre. Para la siguiente curación, le daban vuelta por el otro lado le quitaban las vendas con todo lo que se pegaba, piel, sangre y pus, le ponían sulfatiazol lo vendaban, su transfusión. Este método duró 38 días.

Nunca pusieron denuncia o demanda a los "Azules", ni al propietario del camión que se decía que venía "con copas", ni al Sr. Jesús Gómez que trasportaba el peligroso ácido. Lo que hizo la Cooperativa de los "Azules" fué que colocó una imagen de la Virgen María en el altar del Señor de la Misericordia, porque no resultó de los quemados ninguno muerto.



De aquí salen los camiones a Guadalajara. Expendio de Boletos

El Licenciado Gallo González.

Antes de ser un prominente político, el Lic. J. de Jesús González Gallo oriundo de Yahualica (14 ene de 1900) inició su carrera como Juez de 1ra. Instancia en Jalostotitlán y estando en funciones en 1935 llegó a Tepatitlán y se encontró con un buen amigo quien contó la anécdota) se fueron a comer y tomar “la copa”, mas al calor de la tarde y los excesos del tequila, se tornó ofensivo y escandaloso en el bar (contra esquina de presidencia) al grado de que quienes lo acompañaban, lo dejaron solo para evitar un desaguisado. El Licenciado Gallo se tornó insultante con la autoridad y la policía, no quedó más que recibir la orden de no intimidarse y que fuera llevado a presidencia, de allí se le condujo a las oficinas de la policía, esperando que se controlara de los efectos del alcohol, noche que se le pasó amenazando, gritando con vituperios a los policías y autoridades, pasó así vigilado por la policía que le impidió salir a la calle. (no detenido)

Ese desaguisado le produjo tal odio a Tepatitlán y sus autoridades. Pasada la noche en las oficinas de la comandancia hasta que le llegó la cruda física y moral, quedándose quieto y sin pronunciar palabra, al otro día a las siete de la mañana, se le permitió salir a la calle dándole el consabido: “se puede ir Lic. Gallo González... puede usted retirarse”. Esto lo tomó a insulto por su investidura y no lo pudo superar.

Posterior a este suceso fue nombrado Secretario del Supremo Tribunal de Justicia del Estado de Jalisco, luego fue elegido Senador por el Estado de Jalisco, de allí fue Nombrado Secretario General de la Presidencia de la República por el General Manuel Ávila Camacho, luego fue Gobernador del Estado de Jalisco. Murió a los 57 años el 7 agosto de 1957.

Siendo Secretario de la Presidencia de la República, gestionó la construcción de la carretera a Yahualica y a los proyectistas les ordenó que dicha carretera “no pasara por Tepatitlán” razón de que a 4 Km se hiciera el entronque de las carreteras. Este aparente mal se transformó con el tiempo en un bienestar al conformarse la carretera en un libramiento a medias para Tepatitlán.

Los Choferes.

Los que fueron choferes de los camiones “rojos y azules” indistintamente trabajaban en donde se acomodaban a las circunstancias que les convenían, por lo que fueron trabajadores en las dos, quienes manejaban aquellos autobuses trompudos, con motores pesadísimos de ocho pistones, era toda una odisea manejarlos,

tenían el volante durísimo, se calentaban en demasía que llegaban a prenderse, los apagábamos a puños de tierra o baldazos de agua, echar llanta tardábamos horas, los asientos durísimos, les poníamos un colchoncito para aguantar, las curvas no tenían peralte y era muy fácil salirse y chocar contra las cercas, en ocasiones teníamos que parar para que se refrescara el motor y si por un golpe se reventaban los frenos era salirse de la terracería y dejar parado el carro, si fallaba el motor para continuar y prenderlo era necesario darle “cran” con la manivela o quedarse tirado durmiendo en él para evitar el robo, hasta que lo auxiliaran o mandaran un mecánico... (entrevista con Chófer Pascual Barba R)

Estos choferes año tras año se reunían en procesión y asistían a misa en honor al Sr. de la Misericordia, para dar gracias por librarlos de tantos peligros y al salir se tomaban la foto del recuerdo, el año de 2007 se publicó en el Periódico El Informador de Guadalajara la fotografía y nombre de los que participaron; David Hernández Sánchez, Martín y Aurelio Martínez, Rafael Durán, Luis Ornelas, Jesús Garnica, José Rojas, José Vega, Salvador Hernández, Carlos de la Torre, Rodolfo Peralta, Maximino Moreno, Adolfo Rocha, Manuel Paredes, Carlos Jaramillo, José Navarro Reynaga, Rutilio Lozano Sánchez, Antonio de León, Cecilio de la Cruz Gutiérrez, Rafael Navarro Castellanos, David Gómez Hernández, Jesús Navarro González, Alejandro Reynoso, Guadalupe Pérez, Pablo Valdez, Cecilio Casillas, Bernardo de Alba, Roberto Orozco y Jesús Aranda. (Ver foto parte inferior)

En las afueras del Santuario del Señor de la Misericordia en junio de 2011 se tomó la foto; Rodolfo Alcalá, Raymundo Vázquez, Nemorio Navarro, Ignacio Castañeda, David Gómez, Luis Navarro, J. de Jesús Dávila, Pedro Bustos, Alfonso Casillas, Jesús Garnica, Ampelio Díaz, José González, Pascual Barba Romero, José Navarro, Ramón Navarro, Cruz González Orozco, José Carrillo, Ramón Luévano, Ubaldo Íñiguez, Raúl Luévano, Maximino Moreno, Santiago Medina, Pablo Valdez, Israel Silva, Jesús Aranda, Cecilio Cruz y Ricardo Torres. (Foto página 12)



Conclusión

Los pioneros indiscutibles fueron D. Filomeno Gómez Romero luego D. Melitón Barba en el año de 1922, pasado el “conflicto cristero” fue multiplicándose los inventos de progreso, generando variedad de recursos para mejorar el bienestar de la población, que faltos de estudios y sin posibilidades de apoyo por parte de la autoridades de los tres niveles, optaron por la tenacidad, el trabajo y la inventiva para salir adelante, evitando la migración (Estados Unidos) icónica de los pobladores de Los Altos de Jalisco. La tenacidad fue la creadora de las “Cooperativas de los Azules y Rojos” que llamaron tanto la atención de propios y extraños, al grado de que fueron invitados de honor para visitar las instalaciones de ensamblaje de una empresa en San Antonio, Texas. Claro que ya existían en la República otras líneas de autobuses con mayor capital, mas éstas de origen tepatitlenses, surgieron como la avicultura en la región alteña para transformarse en espina dorsal de la producción del Occidente de la República, que aunadas con las agroindustrias forman el conglomerado productivo de la República Mexicana.

Tema trascendental que pone a la región como sobresaliente en su desempeño como motor de producción. Esto demuestra una vez más que la región ha tenido una visión de progreso, trabajo y dedicación en todo lo que crea y produce, pudiendo trascender en el tiempo y espacio, prolongando el bienestar social y su capacidad para su sociedad.



“El Velóz” de Don Melitón Barba.





Tepatitlán de Morelos

GOBIERNO MUNICIPAL 2021 - 2024

El Archivo General de la Nación
certifica que
**EL ARCHIVO MUNICIPAL E HISTÓRICO
DE TEPATITLÁN DE MORELOS, JALISCO**
Está inscrito en el
REGISTRO NACIONAL DE ARCHIVOS

con el código
MX14093AMHTM
México, D.F. a 22 de marzo del 2007