ISSN: 2683-314X

Historia económica del Sureste: un viaje a través de su derrotero

Año 36, Núm. 397 (julio 2025)



Descargar PDF de la edición

Presentación
Irais Alquicira
Secihti-CIESAS Peninsular

Puntos de encuentro

El comercio de cacao en el Reino de Guatemala durante los siglos XVI y XVII
Joel Ortiz Arroyo
Historiador independiente

Análisis de la secuencia procedimental de los expedientes sobre nuevas encomiendas en Guatemala: 1660-1680
Leiby Susana Salguero Hernández
Universidad de Sevilla

Caminos arrieros en la segunda mitad del siglo XVIII: la ruta Chiapas-Tehuantepec-Veracruz en los documentos históricos
Diana Felicitas Ortiz Vásquez
CIESAS Peninsular

Monedas y seudomonedas en Yucatán a fines del siglo XVIII y principios del XIX
Ricardo Fernández Castillo
Universidad Autónoma de Yucatán

Economía y política de los festejos cívicos y religiosos en Mérida, Yucatán, 1821-1837
Cristóbal Díaz Vergara
CIESAS Peninsular

Contribución portuaria y crediticia en la conformación de la hegemonía henequenera
Gabriel Aarón Macías Zapata
CIESAS Peninsular

El desempeño de Ferrocarriles Unidos de Yucatán durante sus primeros años de operación, 1902-1919
Arturo Valencia Islas
Instituto de Investigaciones Económicas – UNAM

Pensamiento económico y directrices en la política agraria yucateca del siglo XX, en la coyuntura entre el Estado benefactor y el Estado de bienestar (1958-1976)
Itzel Rubi Díaz Tinoco
Secihti – CIESAS Peninsular

Antropovisual

La pintura como ventana al pasado: El mercado de Santiago de Guatemala en el siglo XVII a través del arte
Irais Alquicira Escartín
Secihti – CIESAS Peninsular

Cinemantropos

Tren Maya. Del anhelo al sueño cumplido
Jorge Fernando Beltrán Juárez
CIESAS Peninsular

Ichan Tecolotl, año 37, Número 397, julio 2025. Revista de divulgación enfocada en temas de antropología, ciencias sociales y humanidades, con una periodicidad mensual y editada por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS). Calle Juárez 87, Col. Tlalpan Centro, Alcaldía Tlalpan, C.P. 14000, Ciudad de México, México, teléfono +52 (55) 54873570. Página electrónica: https://ichan.ciesas.edu.mx/. Contacto: ichan@ciesas.edu.mx . Editor

responsable: Dirección de Vinculación. Responsable de la última actualización de este número: Teresita de Jesús Soria Gallegos. Fecha de última modificación: 01 de noviembre de 2025. ISSN 2683-314X. Las opiniones expresadas por las y los autores no necesariamente reflejan la postura de la institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos aquí publicados, siempre y cuando se cite la fuente completa y la dirección electrónica de la publicación.

ISSN: 2683-314X

Presentación

Irais Alquicira Escartín[1]
Secihti-CIESAS Peninsular



Titulado *Historia económica del Sureste: un viaje a través de su derrotero*, este número de la revista *Ichan Tecolotl* nace del Seminario de Historia Económica del Sureste del CIESAS, Unidad Peninsular, un espacio académico que comenzó en 2024 y que, desde entonces, se reúne mes con mes para fomentar el diálogo y el intercambio de ideas. La propuesta busca abrir un puente entre la investigación especializada y un público más amplio, compartiendo hallazgos, reflexiones y debates que permiten comprender cómo los procesos económicos han marcado la vida social y cultural de la región a lo largo del tiempo.

La presente entrega reúne investigaciones que, en buena medida, han sido compartidas en el Seminario de Historia Económica del Sureste y que ahora se presentan con el propósito de acercar al lector a la riqueza del pasado económico de la región. Escritas por investigadoras e investigadores con distintos temas y enfoques, estas páginas ofrecen una mirada cercana y comprensible sobre cómo la producción, el comercio, las festividades, las formas de organización social y las políticas públicas dieron forma a la vida cotidiana de las comunidades. Los artículos abarcan escenarios que van desde Yucatán y Quintana Roo hasta otras áreas de Centroamérica, permitiendo apreciar la complejidad de los lazos históricos que han unido a estos territorios. Más que investigaciones académicas, se trata de reflexiones que invitan a descubrir, comprender y dialogar sobre el pasado y el presente del Sureste, recordándonos por qué su historia sigue siendo esencial para entender nuestro presente.

En la sección *Puntos de Encuentro*, integrada por ocho artículos, el primero corresponde a Joel Ortiz Arroyo y lleva por título *El comercio de cacao en el Reino de Guatemala durante los siglos XVI y XVII*. En este trabajo, el autor ofrece un panorama claro y detallado de las dinámicas mercantiles que convirtieron al cacao en uno de los productos más significativos de la región.

A diferencia de otros virreinatos cuya economía se sustentaba en la minería, en el Reino de Guatemala el cacao fue el eje de gran parte de la actividad comercial. Desde las plantaciones de Soconusco, Zapotitlán e Izalcos, hasta las zonas productoras de Costa Rica y Nicaragua, la semilla circuló en mercados locales, interregionales e intercoloniales, tejiendo redes que alcanzaron la Nueva España, Panamá y Perú. El texto también muestra los efectos de la fiscalidad, las epidemias y el contrabando, en especial desde Guayaquil y Caracas, que modificaron este comercio. Ortiz revela, así, cómo el cacao modeló economías, actores sociales y paisajes productivos en Centroamérica.

Por su parte, el artículo de Leiby Susana Salguero Hernández, *Análisis de la secuencia procedimental de los expedientes sobre nuevas encomiendas en Guatemala, 1660-1680*, examina cómo se otorgaron las llamadas "nuevas encomiendas" durante el siglo XVII, a partir de expedientes que permiten reconstruir tanto el proceso administrativo como la compleja red social y económica que las sustentaba. A través del estudio de autos de vacante, edictos, avalúos, memoriales de méritos y tomas de posesión, la autora muestra la participación de funcionarios, escribanos, fiscales y encomenderos en una secuencia bien estructurada que revela los mecanismos de poder de la Real Audiencia. El análisis distingue diferencias regionales en los tributos, con productos diversos que iban del maíz y el frijol hasta textiles y cacao. Este acercamiento ofrece una mirada precisa sobre cómo la encomienda continuó siendo un instrumento de control político, fiscal y social en el Reino de Guatemala.

En el artículo *Caminos arrieros en la segunda mitad del siglo XVIII: la ruta Chiapas-Tehuantepec-Veracruz en los documentos históricos*, Diana Felicitas Ortiz Vásquez nos conduce al mundo de la arriería de carrera larga en el último siglo colonial. A través del estudio de proyectos carreteros, informes oficiales y testimonios sobre las rutas de porteo, la autora reconstruye el derrotero que unía Chiapas con el Istmo de Tehuantepec y Veracruz, mostrando cómo los arrieros articularon redes comerciales que enlazaban productos agrícolas, ganaderos y artesanales con mercados regionales y de exportación. El texto destaca la importancia de los caminos reales, las rutas fluviales y los embarcaderos, al tiempo que señala los retos derivados de la geografía, las inclemencias del clima y la fiscalidad borbónica. Con ejemplos concretos, como el caso del arriero Victoriano Abadía, Ortiz pone de relieve cómo estos oficios dieron vida a circuitos económicos y sociales que dinamizaron el sureste novohispano.

Ricardo Fernández Castillo, en su artículo *Monedas y seudomonedas en Yucatán a fines del siglo XVIII y principios del XIX*, ofrece una perspectiva renovada sobre la historia monetaria del sureste novohispano. A partir de fuentes numismáticas, documentos fiscales y registros locales, muestra cómo, en ausencia de minas de plata y de una casa de moneda, Yucatán se incorporó de manera particular al sistema monetario castellano. Aunque la plata llegaba por el

situado, las remisiones eclesiásticas y el comercio, su escasez en la región favoreció la proliferación de seudomonedas como el cacao, las mantas, la sal o las fichas de cobre. El estudio analiza la convivencia de estas formas de dinero con las monedas macuquinas, columnarias y de efigie real, revelando un panorama diverso y en constante transformación. Fernández subraya, además, el papel de los pósitos y alhóndigas en la redistribución del numerario, así como la forma en que comerciantes y autoridades locales configuraron un sistema monetario híbrido y profundamente regional.

El quinto artículo de esta sección, titulado *Economía y política de los festejos cívicos y religiosos en Mérida, Yucatán, 1821-1837*, de Cristóbal Díaz Vergara, muestra cómo, en los años posteriores a la independencia, las celebraciones públicas funcionaron como un engranaje en el que se combinaron gasto, redistribución económica y legitimidad política. El Cabildo recurrió a los festejos cívicos, como las conmemoraciones patrias, para afirmar su soberanía y movilizar recursos, mientras que las festividades religiosas, como el Corpus Christi o las fiestas patronales, activaron economías locales mediante la participación de músicos, artesanos y coheteros. Incluso el carnaval, como antesala de la Semana Santa, evidenció la necesidad de regular los excesos populares a través de bandos y sanciones. A través de este análisis, el autor demuestra que las fiestas no fueron simples expresiones de devoción o patriotismo, sino auténticas inversiones políticas y económicas que contribuyeron a consolidar el orden en una sociedad en plena transición hacia el Estado-Nación.

El artículo de Gabriel Aarón Macías Zapata, *Contribución portuaria y crediticia en la conformación de la hegemonía henequenera*, analiza el papel que desempeñaron los puertos y las instituciones crediticias en la consolidación de la industria henequenera de Yucatán entre finales del siglo XIX y principios del XX. A partir del estudio de las rutas de exportación, muestra cómo el puerto de Progreso se convirtió en el eje del comercio hacia Estados Unidos, particularmente Nueva York, mientras que Sisal y otros puntos quedaron relegados. Macías examina también la estrecha relación entre financiamiento y producción, evidenciando cómo casas comerciales como la de Eusebio Escalante y, posteriormente, Olegario Molina, en asociación con capitales norteamericanos, controlaron la exportación de la fibra y el acceso al crédito. El texto revela así la interdependencia entre comercio marítimo, crédito y poder político, factores que moldearon la hegemonía henequenera y marcaron profundamente la historia económica de la península.

El séptimo artículo de esta sección, *El desempeño de Ferrocarriles Unidos de Yucatán durante sus primeros años de operación, 1902-1919*, de Arturo Valencia Islas, se adentra en la historia de la compañía ferroviaria más importante de la península en el siglo XX. A partir de la fusión de varias líneas locales, Ferrocarriles Unidos de Yucatán comenzó con una posición privilegiada en

el transporte de mercancías y pasajeros, en particular del henequén, fibra que definía buena parte de la economía regional. Sin embargo, como muestra el autor, ese arranque prometedor pronto se vio ensombrecido por las dificultades financieras, primero con la crisis de 1907 y después con los efectos de la Revolución mexicana. El texto invita a recorrer episodios clave como la huelga de 1911, la creciente organización obrera y la incautación de la empresa por Salvador Alvarado entre 1915 y 1917, revelando cómo la economía, la política y el transporte se entrelazaron en el devenir yucateco.

Para cerrar esta sección, Itzel Rubí Díaz Tinoco presenta el artículo *Pensamiento económico y directrices en la política agraria yucateca del siglo XX, en la coyuntura entre el Estado benefactor y el Estado de bienestar (1958-1976)*, donde examina cómo las ideas económicas influyeron en la reconfiguración de la política agraria en Yucatán. A partir del análisis de los informes de gobierno de Agustín Franco Aguilar, Luis Torres Mesías y Carlos Loret de Mola, la autora muestra de qué manera la producción ejidal, el comercio y el abasto de productos primarios se transformaron bajo dos modelos de Estado. El texto resalta las políticas orientadas a la independencia alimentaria y la diversificación agrícola, con especial atención al impulso del maíz y los cítricos, así como a los esfuerzos por mantener el control de precios y fomentar el crédito. El estudio ofrece claves para comprender la política agraria yucateca en un contexto de profundas transformaciones nacionales e internacionales.

En la sección *Antropovisual*, el artículo de Irais Alquicira Escartín, *La pintura como ventana al pasado: el mercado de Santiago de Guatemala en el siglo XVII a través del arte*, explora cómo una obra pictórica puede convertirse en fuente para comprender la vida económica y social de la época colonial. A partir del análisis del lienzo atribuido a Antonio Ramírez Montufar, que representa la Catedral de Santiago en plena construcción y el mercado de la plaza mayor, la autora muestra cómo la pintura ofrece una mirada vívida al dinamismo urbano: desde los puestos de cacao, pescado, frutas y textiles hasta la diversidad de actores sociales que convivían en ese espacio. La obra revela la interacción entre lo religioso, lo mercantil y lo cotidiano, y permite reconstruir un día cualquiera en la ciudad. Este estudio invita a repensar el valor de la pintura como documento histórico capaz de capturar la riqueza sensorial y social del pasado.

Por último, el trabajo que cierra este número, en la sección *Cinemantropos*, es el artículo de Jorge Fernando Beltrán Juárez, *"Tren Maya". Del anhelo al sueño cumplido*. En él se analiza la trilogía documental dedicada a la obra ferroviaria más emblemática del sexenio de Andrés Manuel López Obrador. A través de *Mar adentro*, *Mar Caribe* y *Mar de selva*, el autor examina cómo estos materiales construyen un discurso visual que entrelaza modernidad, identidad y

justicia social para el pueblo maya. El texto invita a reflexionar sobre los retos y promesas del proyecto, y sus implicaciones económicas, sociales y ambientales, así como sobre el papel del cine documental en la memoria colectiva del sureste mexicano.

En su conjunto, este número de *Ichan Tecolotl* invita a recorrer la historia del sureste desde diferentes miradas y momentos. Los artículos permiten asomarse al comercio del cacao, las encomiendas, los caminos y los mercados coloniales; conocer la variedad de monedas que circularon en determinados periodos; los festejos cívicos; seguir el auge del henequén y los ferrocarriles, y comprender cómo las políticas agrarias del siglo XX transformaron el campo yucateco. Las secciones *Antropovisual* y *Cinemantropos* enriquecen esta propuesta al mostrar cómo la pintura y el cine, con sus propios lenguajes, narran la vida y los desafíos de la región. Más que una suma de investigaciones, este número busca abrir un espacio de encuentro entre pasado y presente, recordándonos que la historia económica del sureste sigue siendo esencial para entender la riqueza, la diversidad y los retos que caracterizan a esta parte del mundo.

1. Correo electrónico: iraisae@ciesas.edu.mx; iraisae@gmail.com ↑

ISSN: 2683-314X

El comercio de cacao en el Reino de Guatemala durante los siglos XVI y XVII

Joel Ortiz Arroyo[1]
Historiador independiente



Mapa del Reino de Guatemala y Provincia de Tegucigalpa. Ilustración *Ichan Tecolotl* con imagen de Wikimedia Commons.

Resumen

A diferencia de Nueva España y Perú, el Reino de Guatemala no contó con grandes centros mineros, a excepción de los yacimientos de Honduras que se explotaron en el siglo XVI. Ello significó que el Reino tuviera una dinámica comercial concentrada en grandes territorios donde se cosecharon productos que definieron el transcurrir de la actividad comercial en la región. Uno de ellos fue el cacao, semilla que durante los siglos XVI y XVII respondió como uno de los géneros dominantes que permitió el crecimiento económico hacia afuera y dentro del reino. Al interior del reino, se intercambiaron productos de uso cotidiano, mientras que el intercambio con otras regiones coloniales se basaba en productos bien remunerados, como el cacao. Esta forma de intercambio generó que el Reino de Guatemala fungiera como un

mercado local, y al mismo tiempo, le abrió la oportunidad de ser parte del comercio intercolonial de esos momentos. Esta área pronto se reconoció como un espacio económico con varias plantaciones cacaoteras: en la vertiente del Mar del Sur sobresalían por su gran producción Soconusco y Zapotitlán. Debido a diversas circunstancias y con el transcurrir de los años, surgió otra zona productora en la misma vertiente como fue Izalcos, que durante la segunda mitad del siglo XVI se convirtió en el principal centro productor de almendras de cacao. Si bien el comercio de cacao se encontraba regulado, también existió el tráfico ilícito proveniente de Guayaquil y Caracas a través del puerto de El Callao, Perú, lo cual aumentó la dinámica comercial de la región.

Palabras clave: Reino de Guatemala, siglos XVI y XVII, cacao, mercado local, comercio intercolonial.

Soconusco y Zapotitlán

La alta producción de semillas de cacao en estas dos importantes zonas de la costa del Mar del Sur hizo que los conquistadores se apoderaran de ellas, pues era sabido que todos los años llegaban desde la capital de Nueva España y de Puebla de los Ángeles recuas de mulas cargadas de diversas mercaderías y otras tantas venidas desde España para intercambiar por grandes cantidades de sacos de cacao. A los ojos de las autoridades coloniales, este mercado de semillas tendría que regularse en algún momento; por ello, desde la ciudad de Santiago se promulgó una ordenanza prohibiendo la comercialización de cualquier cantidad de cacao de la provincia de Guatemala. Esta decisión generó inconformidades dentro del gremio de los comerciantes, que tenía como base de su sustento el intercambio de cacao, así que inmediatamente se realizaron gestiones para poder seguir realizando el comercio. Fue así el caso particular de fray López de Villalobos que en 1537 exigió que se le permitiera seguir trasportando a México la mercancía que había adquirido en Guatemala argumentando que en la Nueva España el cacao le servía como mantenimiento propio y moneda a la vez.[2]

En parte gracias a la intervención e insistencia de fray López de Villalobos, se decretó que no se le prohibiera a ninguna persona el transporte de cacao desde la provincia de Guatemala a cualquier parte fuera de ella, lo que permitió retomar antiguas rutas de transporte, destacando las fluviales y terrestres. Con estas nuevas normas comerciales se fortaleció el tráfico entre el Reino de Guatemala y Nueva España, sobre todo entre 1540 y 1580, debido a la exportación masiva de almendras de cacao producto de las cosechas de Soconusco y Zapotitlán.

Mapa 1. Principales zonas productoras de cacao en el siglo XVI. Mar del Sur



Fuente: Elaboración propia

De esta dinámica comercial se beneficiaron no solamente los conquistadores, sino también los indígenas que habitaban las cercanías de las rutas por donde circulaban variedad de géneros. Estos comerciaban con maíz, cera, miel, cochinilla silvestre, gallinas, pavos, cacao, frutas, algodón y textiles, todo a cambio de textiles como huipiles, naguas y tilmas. Sin embargo, fueron los españoles dueños de las plantaciones los que llevaron esta actividad a niveles mayores, pues además de contar con las tierras tenían la mano de obra necesaria por medio de sus encomiendas y repartimientos. A través de estos sistemas les cobraban a los indígenas un impuesto tributario por cada árbol de cacao y al mismo tiempo los obligaban a comerciar productos con ellos a precios injustos, obteniendo el cacao a un precio muy bajo para posteriormente venderlo más caro.

Dichos sistemas coloniales, aunados a otras circunstancias como las epidemias, provocaron que las zonas productoras de cacao se vinieran abajo. Con las enfermedades la población disminuyó, el cobro excesivo de impuestos y el trabajo al que eran forzados los indígenas fueron las causas de que el auge que tuvieron Soconusco y Zapotitlán fuera despareciendo paulatinamente.

Contados fueron los grandes comerciantes y funcionarios que sobrevivieron ante esta situación, y, debido a que la actividad comercial se concentraba en pocas manos, los comerciantes españoles lograron aumentar su riqueza a partir de la exportación de las semillas de cacao. La acumulación de bienes que obtuvieron algunas personas no fue bien vista por la Audiencia de Los Confines, por lo que se intentó detener su ascenso económico con la

elevación de impuestos a la exportación de cacao. Esta medida también afectó a los indígenas porque tuvieron que pagar el tributo que normalmente realizaban y ahora pagar por el número de árboles de cacao que tenían en sus tierras.

La recuperación del Soconusco jamás se dio porque la población migró a otras poblaciones y porque las epidemias perjudicaron fuertemente en la salud de los indígenas. Ante ello la Corona decidió volver a poblar la zona llevando gente originaria de otras partes del Reino de Guatemala para reactivar la producción en la vertiente del Pacífico, pero ni con esta medida se pudo rescatar una de las zonas más importantes para el cultivo de cacao. Tras la caída de Soconusco, se buscó una zona de reemplazo para continuar con la producción y venta de semillas; en la misma vertiente del Mar del Sur se localizaba Izalcos y hacia allá se dirigieron funcionarios y comerciantes españoles.

Izalcos

Esta zona se caracterizó por tener muy buenas plantaciones de cacao, mismas que fueron otorgadas a los conquistadores y sus familias; sin embargo, la gran distancia que había entre estas tierras y los mercados a los que se podía exportar el cacao fue una de las razones por las que los dueños de las tierras no les prestaron mucha atención; en esos momentos su atención seguía en las zonas que se encontraban más cercanas al mercado de la ciudad de México.

En algún momento el desabasto que hubo en las zonas productoras de la Nueva España, como eran Tabasco y Oaxaca, permitió que poco a poco se fueran realizando pequeñas exportaciones desde la zona salvadoreña, y que esta última se fuera ganando el reconocimiento como productora, además de que los comerciantes de otras regiones hablaban de los precios justos que se tenían en esos años.

Para realizar la exportación de semillas de Izalcos hacia distintas partes de la Nueva España existía una ruta terrestre principal, que recorría la costa del Pacífico, pasando por Soconusco hasta llegar a las costas del norte; hacia el sur del Reino de Guatemala se seguía por la misma ruta costera hasta llegar a distintas ciudades. Uno de los problemas a los que se enfrentaban los comerciantes en esta ruta era la temporada de lluvias, que hacía los caminos peligrosos y muy poco transitables. Existía un camino un poco más accesible pero más largo que consistía en ir tierra adentro hacia la ciudad de Santiago de Guatemala para entrar por la ciudad de Chiapas y posteriormente llegar a la capital de la Nueva España. Los caminos terrestres no fueron los únicos por los que se transportaban las cargas de cacao: Izalcos contaba con una pequeña flota de embarcaciones que navegaban por aguas del Pacífico en dirección al norte hasta el puerto de Huatulco en Oaxaca, de ahí se continuaba la trayectoria por tierra hasta las

ciudades de Puebla y México; hacia el sur del Reino de Guatemala se navegaba hasta los puertos de El Realejo, Panamá y Perú. En esos años, a Huatulco también llegan mercancías provenientes de otras provincias coloniales; desde Perú se recibían embarcaciones con cargas de vino para ser intercambiadas principalmente por cacao.[3]

Mapa 2. Izalcos, zona productora de cacao en el siglo XVI



Fuente: Elaboración propia

Como sucedió en Soconusco, la población indígena también participó en el comercio de semillas de cacao obteniendo ganancias considerables. Fue muy similar la dinámica mercantil en Izalcos a la de la antigua zona productora; en ella participaba tanto la población indígena local como encomenderos, autoridades reales, frailes, comerciantes españoles, mestizos y negros libres. Nuevamente, la Corona española a través de la Real Hacienda, ejerció un impuesto al comercio de cacao en el puerto de Acajutla: el cobro del almojarifazgo de máximo cuatro reales y mínimo dos reales por cada carga de cacao, así como un cobro del dos por ciento sobre todas las mercancías que arribaran al puerto.[4]

La Corona volvió a actuar según su conveniencia para regular la actividad mercantil en la zona de Izalcos. Viendo que había abundancia de cacao y que las tierras pertenecían a unos cuantos encomenderos decretó nuevas disposiciones e impuestos para controlar el mercado. Por ejemplo, se prohibió la entrada de los tratantes a los mercados e incluso se declaró que no podían habitar en los pueblos de indios. En caso de no cumplir con estas reglas, los comerciantes serían sancionados con el pago de un tostón por cada carga de cacao que fuera de su posesión.

La historia que vivió el Soconusco se repitió en Izalcos: después de ser zonas importantes para la producción de cacao se vieron afectadas hasta tener el mínimo rendimiento. Sucedió que la población indígena no resistió a los embates de las epidemias, los cobros excesivos de impuestos, además de los abusos cometidos por los encomenderos y frailes, así como el trabajo forzoso al que se veía obligada a cumplir día con día. Todo ello generó que disminuyera la mano de obra y que las plantaciones de cacao de Izalcos quedaran en el abandono. Esta situación provocó que los comerciantes se movieran hacia otros mercados, sin importar que no fueran totalmente legales. Por ello entre la última década del siglo XVI y los primeros años del siglo XVII el comercio de cacao tenía como sede dos nuevas localidades: Guayaquil y Caracas, cuyas exportaciones finales seguían siendo los mercados del Reino de Guatemala y la Nueva España.

Tráfico ilegal desde Guayaquil y Caracas

Si el comercio de cacao regulado dejaba algunas pérdidas a las autoridades españolas, con mayor razón era perjudicial el tráfico ilegal de cacao procedente de Guayaquil y otras regiones, porque las embarcaciones no solamente se utilizaban para transportar las cargas de géneros permitidos, sino toda clase de cargamento no contabilizado ni permitido, como fueron grandes cantidades de cargas de botijas de vino y otros productos provenientes de regiones con las que el comercio estaba prohibido. Asimismo, desde aquellos años la evasión fiscal era ejercida por algunos comerciantes: cuando sus cargas arribaban a los puertos del Pacífico, como sucedía en Sonsonate, las trasladaban a diferentes ciudades y mercados, pero siempre evitando cruzar por la ciudad de Guatemala, donde debían hacer los pagos correspondientes de las mercancías que habían adquirido para comercializar.

Este tráfico ilegal de géneros llevó a las autoridades españolas a solicitar que se notificara cualquier cantidad de cacao proveniente de Guayaquil, así como cualquier mercancía salida de Perú y otras regiones que se sabía tenían como destino el istmo de Tehuantepec, esto con la intención de controlar la dinámica mercantil en el Reino de Guatemala. En caso de que los comerciantes incumplieran con este requisito, los oficiales reales estaban obligados a decomisar el cargamento y embargar las recuas utilizadas para el transporte.

La vigilancia de las mercancías que salían de provincias con las que no se tenían acuerdos comerciales incluía a las embarcaciones que llegaban a los puertos guatemaltecos provenientes del puerto de El Callao, en Perú. La intención era evitar que al Reino de Guatemala entraran géneros prohibidos, principalmente cargas de cacao de Guayaquil, ya que la introducción de almendras podría alterar el mercado interno guatemalteco, pues se trataba de semillas de buena calidad, y esto aunado a la abundancia de las cosechas de las principales

zonas cacaoteras, podría causar un estancamiento y excedente de este producto, generado por el contrabando.[5] La entrada de cacao de contrabando provocó una disminución en los tributos que los indios entregaban por este producto, al punto de que apenas había quienes quisieran asignarle un valor de venta. De este modo, el comercio ilícito de cacao ocasionaba un grave perjuicio tanto para la colocación de los frutos locales como para los particulares dedicados a su comercialización.

Aunque existían medidas de prevención para evitar el contrabando de cualquier tipo de género, pero específicamente de cacao de Guayaquil, el tráfico ilegal se seguía practicando y no había distinción de participantes. Incluso las mismas autoridades españolas se beneficiaban de estas prácticas ilícitas. Una de las formas implementadas para evitar que entrara mercancía de contrabando al reino de Guatemala y afectara directamente al mercado interno fue el decomiso de géneros una vez que los navíos anclaban en los puertos de la vertiente del Pacífico.

Mapa 3. Tráfico ilegal de cacao desde Guayaquil y Caracas. Siglo XVII



Fuente: elaboración propia

Existen registros del contrabando que se llevó a cabo en el Reino de Guatemala. Un ejemplo es el periodo de un año entre 1681 y 1682. En este lapso de tiempo tan corto participaron del comercio ilegal diversos actores sociales, quienes introdujeron a los mercados internos guatemaltecos a través de Sonsonate importantes cantidades de cacao procedente de

Guayaquil. La forma en la que actuaban fue registrada por la Real Hacienda; se señala que el tráfico ilegal comenzaba con los mismos propietarios, quienes embarcaban los géneros en los puertos del sur. Al llegar a los puertos del Reino eran conducidos a las casas de los arrieros, y posteriormente se transportaban por medio de recuas de mulas con el destino final de la Nueva España.

Al estar involucradas autoridades reales de las audiencias de los Confines y de México se fue formando una fuerte alianza para el mercado intercolonial. Pero nuevamente no sólo se vieron involucrados actores sociales con estos cargos, comerciantes comunes también se beneficiaron de dicho intercambio, estos últimos tenían la particularidad de poder mudarse de residencia hacia las poblaciones donde se tenían las mejores ofertas de cacao. Ejemplo de esta dinámica fueron los comerciantes originarios de la ciudad de Puebla, quienes para hacer sus transacciones se trasladaban a Santiago de Guatemala, de ahí a los puertos de Perú para hacer las compras de géneros y finalmente regresaban a la capital guatemalteca. Otros comerciantes emprendían el camino desde Perú hacia la villa de San Miguel y, más tarde, a El Realejo, donde realizaban transacciones mercantiles con almendras de cacao y otros productos que igualmente traficaban.[6]

Al ser detectada esta modalidad de contrabando, la Audiencia de los Confines ordenó que se realizaran los pagos establecidos de las entradas y salidas de géneros; si se llegaban a detectar casos irregulares, las autoridades tenían la obligación de señalar la cantidad de pago correspondiente a los infractores y con ello asegurar que los mercados no se vieran alterados. Una medida más energética por parte de la audiencia fue notificar a los comerciantes y propietarios del cacao de Guayaquil que su venta estaba prohibida en el Reino de Guatemala por considerarse perjudicial, y que únicamente se permitía su traslado directo a la Nueva España. Sin embargo, algunos comerciantes seguían burlando las normas establecidas y lograban colocar sus mercancías en los principales mercados de la Nueva España, utilizando las rutas comerciales del Reino de Guatemala y evitando los pagos a los que se veían obligados en la ciudad de Santiago de Guatemala.

Como venía sucediendo con las anteriores, los comerciantes y funcionarios reales se interesaron por nuevas zonas productoras de cacao en el Reino de Guatemala, pero también fijaron su atención en nuevos productos que pudieran sustituir las ganancias del comercio legal e ilegal de cacao. Estos nuevos cultivos fueron el añil y la zarzaparrilla, apreciada en Europa por sus propiedades medicinales. Sin embargo, la demanda de este arbusto resultó insuficiente para reactivar el comercio de exportación.

Aunque los comerciantes y productores sabían que la producción de cacao en las principales zonas estaba afectada, y aun entendiendo que sembrando grandes plantaciones no iban a conseguir la rentabilidad que en épocas anteriores tuvieron, se interesaron en atender la siembra en distintas regiones coloniales.

San Salvador, San Miguel, Quepos y Matina

La siembra y cosecha de cacao en distintas y nuevas tierras comenzó a surgir en la vertiente del Pacífico, principalmente en San Salvador, San Miguel y el noroccidente de Nicaragua. Este nuevo momento de plantaciones en el Pacífico, especialmente en San Miguel, propició que el mercado interno se reactivara, y que se volvieran a ver embarcaciones de origen peruano en el puerto de Amapala de la bahía de Fonseca, mismas que eran cargadas con productos del Reino de Guatemala como cacao, brea, añil, cera, miel y demás géneros.

A pesar de que la zona de San Miguel dio buenos frutos y que se mantuvo por encima de lo que se había producido en Izalcos, esta región también tuvo su etapa de declive a principios del siglo XVII. Como en otros casos, la población indígena que estaba ligada al trabajo forzoso y al pago de tributo se debilitó, dejando muy pocos árboles de cacao para la cosecha anual. A esta situación se le sumaron factores naturales como plagas de langostas, parvadas de loros y fuertes vientos que afectaban las plantaciones. Con esta región productora venida a menos, el comercio hacia afuera del Reino de Guatemala se vio afectado. No así el mercado interno, ya que existían pequeñas zonas productoras que se encargaron de abastecer los mercados, como fue el caso de las poblaciones de la Verapaz como Cobán y Cahabón.

Mapa 4. Principales zonas productoras de cacao en el siglo XVII



Fuente: Elaboración propia

Con la caída de la producción de cacao en San Miguel, la cosecha se trasladó a una nueva zona conocida como Quepos, Costa Rica, ubicada en la costa del Mar del Sur. La particularidad de esta localidad fue que contó con una baja producción de almendra, por lo que no resaltó como una zona que permitiera la exportación de cacao hacia los mercados fuera del Reino de Guatemala. La producción que se daba en Quepos sólo sirvió para el consumo local, y en mínimas ocasiones como parte de los géneros que eran comercializados en la ciudad de Cartago, y a distancia hasta la ciudad de Panamá por medio de embarcaciones que partían del puerto de Caldera. Al saberse que la producción en Quepos era casi para el consumo del mercado local, se buscó una nueva zona que lograra abastecer de almendras más allá de los mercados internos; fue así que en la primera mitad del siglo XVII surgió la zona de Matina, primera localidad productora cercana a las costas del Atlántico. El éxito de las exportaciones de cacao desde esta nueva región tuvo como sustento que las plantaciones cacaoteras de Sonsonate y Soconusco se encontraban lejos de lo que habían sido años atrás, además de que se había dado la caída de la producción de cacao en Venezuela y la venta de productos costarricenses no figuraba como parte principal de las exportaciones.

Fue entonces que a través de las cosechas logradas en la zona de Matina se reactivaron las exportaciones en el Reino de Guatemala, por las costas de Costa Rica. Con ello, las alianzas intercoloniales volvieron a fortalecerse, sobre todo los vínculos comerciales con todo tipo de géneros con las localidades de Cartagena, Portobelo y Panamá. Al mismo tiempo que se

robustecía el comercio intercolonial, los mercados internos del Reino tuvieron un repunte debido a que las zonas cacaoteras de Nicaragua abastecieron de almendras las rutas comerciales.

La cercanía entre las localidades siempre benefició las transacciones comerciales, fue por ello que los géneros producidos en Costa Rica llegaban fácilmente a manos de los comerciantes panameños, a diferencia de lo tardado que podía ser colocar productos en los mercados de la ciudad de Guatemala. Incluso se aprovechó la cercanía con los principales puntos de distribución mercantil en Nicaragua. A estos mercados llegaban cargas de cacao que eran transportadas por recuas de mulas, se aprovechaban los caminos terrestres en las temporadas donde las lluvias no afectaban el terreno. Pronto las noticias de estos nuevos caminos comerciales llegaron a las autoridades reales, que impusieron un nuevo impuesto de un peso por cada tercio de cacao que fuera transportado en cada una de las mulas de los traficantes.

Las tierras donde mayor producción de cacao había pertenecían a unos cuantos mercaderes españoles, y, como ocurrió en otras regiones, el resto de las plantaciones se encontraban repartidas entre comerciantes criollos e indígenas locales de la localidad de Matina, específicamente en los valles de los ríos Matina, Reventazón y Barbilla. En algún momento las cosechas de cacao en la vertiente del Atlántico disminuyeron, puesto que se vieron afectadas debido al calor extremo de la costa. A esta condición climática se le sumaron otros factores como la invasión y ataques piráticos, la falta de mantenimiento de los caminos, el alto costo que se generaba para transportar las cargas en recuas de mulas, y el impuesto real que se había promulgado recientemente, que consistía en el pago de un peso por cada árbol de cacao que se tuviera en las plantaciones, pero lo más importante fue la falta de mano de obra indígena.

Los pocos propietarios de plantaciones de cacao que mantenían vivas esas tierras continuaron produciendo en menor cantidad, apoyándose en el trabajo y mano de obra de unos cuantos indígenas y esclavos residentes.[7] La intención de rescate de la producción fue buena, no así la realidad, ya que tanto las zonas productoras de las costas del Pacífico como las del Atlántico de Costa Rica enfrentaron una crisis de abastecimiento y comercio de productos agrícolas locales. Habiendo una producción mínima que no dejaba margen más que para sobrevivir, los comerciantes recurrieron a una vieja estrategia bien conocida: el contrabando. De esta manera, los comerciantes comenzaron a relacionarse con productores de cacao de Curazao y Jamaica, pero eso no fue lo que llamó en especial la atención de las autoridades, sino los intercambios ilegales que se llegaron a efectuar con piratas y zambos mosquitos, generando que la localidad de Matina, que anteriormente sobresalía como un gran centro de producción de cacao, se convirtiera en un centro de contrabando de todo tipo de géneros.

Los intentos de rescate

Las autoridades del Reino de Guatemala conocían la situación en la que se encontraban sus zonas productoras de cacao. Muchas habían desaparecido, otras apenas llegaban a producir cargas que alcanzaban para el consumo local y otros espacios se habían convertido en centros de contrabando; se intentó rehabilitar el mercado, primeramente a nivel local y posteriormente hacia afuera del Reino, Sin embargo, las medidas que presentaban los comerciantes españoles de trasladar a indígenas de diferentes regiones para obligarlos a realizar trabajo forzoso en las plantaciones de cacao no fueron permitidas por la Audiencia de Los Confines, Esta negó el traslado de mano de obra del altiplano y otras partes del Reino, así que para reactivar las grandes zonas de Soconusco y Zapotitlán sólo dependieron del trabajo estacional proporcionado por indígenas de Chiapas y Quetzaltenango. Con estas medidas tomadas por las autoridades, ambas zonas comenzaron nuevamente a decaer. A ello se le sumó la afectación por la peste de viruela que mató a gran parte de la población tributaria a finales de 1679.

Los intentos de rescatar las plantaciones de cacao no tuvieron los resultados esperados por las autoridades reales; Soconusco y Zapotitlán dejaron de existir en el comercio de cacao, pero lo que sí se mantuvo de cosecha de almendras tenía su origen en las pequeñas producciones de la vertiente del Pacífico, en regiones del interior del Reino como Chiquimula de la Sierra y Zacapa, en los valles de Chiapas, Verapaz y Honduras, además de las exportaciones ilegales de cacao originarias de Guayaquil.

Conclusiones

El desplome de la producción de las principales zonas trajo consigo cambios significativos, pues los mestizos, españoles y frailes comenzaron a apoderarse de las plantaciones que originalmente pertenecían a los pueblos de indios. Pero también las personas implicadas en el comercio comenzaron a cambiar, ya que el grupo minoritario de comerciantes dejó de tener tanto éxito y abrió paso a pequeños grupos de comerciantes indígenas locales, quienes vendían el cacao a funcionarios corruptos o a agentes de empresas que llegaban del exterior de la Audiencia de Los Confines.

Si bien es cierto que durante el siglo XVII el Reino de Guatemala dejó de producir como en décadas pasadas, pudo conservar un lugar, aunque más limitado, en el mercado exterior, gracias a la proximidad que había con la parte central de México, pero también a la demanda que había en los mercados europeos y filipinos. Quizá la continuidad de venta de cacao de esta

zona también se debió a otros factores, pues además de su posición geográfica privilegiada, existía ya una costumbre entre los tratantes de adquirir ahí las almendras y no de otra parte que muy poco conocían.

Fue así como el comercio de cacao en el espacio económico guatemalteco durante el siglo XVII terminó siendo la sombra de lo que fue a mediados del siglo XVI, pues las exportaciones de otras zonas productoras fuera del Reino, como Caracas, Maracaibo y Guayaquil, mermaron las ganancias que en algún momento tuvieron las plantaciones guatemaltecas. Aunado a ello, no hay que olvidar la escasez de mano de obra, que fue una de las mayores limitantes en la recta final del siglo XVII para mantener en pie los cacaotales. Con todo lo sucedido, los comerciantes buscaron la manera de reactivar el crecimiento hacia afuera del Reino de Guatemala con distintos géneros que asimilaran las ganancias obtenidas con el tráfico, legal o ilegal, del cacao.

Referencias

Archivos:

AGCA – Archivo General de Centro América

AGI – Archivo General de Indias

Literatura secundaria:

MacLeod, M. J. (1990). *Historia socio económica de la América Central española, 1520-1720*. University of California Press.

Sempat Assadourian, C. (1983). *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*. Nueva Imagen.

Wortman, M. L. (1991). *Gobierno y sociedad en Centroamérica. 1680-1840*. Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

1. El presente artículo está basado en la tesis doctoral del autor, *El comercio en el Reino de Guatemala, durante los siglos XVI y XVII*. CIESAS-Peninsular, Mérida, Yucatán, 2016.Correo electrónico: ortizarroyojoel1114@gmail.com ↑
2. AGCA, expediente A1. 11, legajo 2196, folio 119, 11 de marzo de 1537, cacao. ↑
3. AGI, Signatura: Guatemala, 44 B, N. 1. Cartas de cabildos seculares, 1564. ↑
4. AGI, Signatura: Guatemala, 44 B, N. 61. Cartas de cabildos seculares, 1564. ↑

5. AGI, Signatura: Guatemala, 279. Tráfico de vinos y aceites del Perú a Guatemala, 1669-1718, fojas 1-8. ↑
6. AGI, Signatura: Guatemala, 279. Transporte de tráfico de vinos y aceites del Perú a Guatemala, 1669-1718, fojas 15-36. ↑
7. AGI, Guatemala 21, R.2, N. 27, “Cartas de Audiencia”, Expediente sobre el nombramiento de gobernador de Costa Rica y la reducción de los indios de Talamanca, 1663. ↑

ISSN: 2683-314X

Análisis de la secuencia procedimental de los expedientes sobre nuevas encomiendas en Guatemala: 1660-1680

Leiby Susana Salguero Hernández[1]
Universidad de Sevilla

Auto sobre vecindad en el puerto de Caballos



Fuente: Fotografía propia tomada al expediente AGI,GUATEMALA,22,N.1.

Resumen

En el presente trabajo abordamos el estudio del proceso administrativo seguido para la dación de encomiendas en Guatemala a lo largo del siglo XVII. En esta línea exponemos los datos que contienen estos expedientes útiles para la reconstrucción de la estructura social y económica

de los pueblos que componían estas encomiendas. Asimismo, no perdemos de vista la potencialidad que estos registros documentales tienen de cara al estudio de las redes sociales articuladas tanto por indígenas como por encomenderos.

Palabras clave: Encomiendas, Pueblos, Tributos, Redes sociales.

Introducción

El estudio de la encomienda es muy complejo. Entre otras cosas porque es un proceso muy cambiante desde su origen hasta que fue suprimida por Real Cédula en 1720 (DPEJ, 2023). Destaca el trabajo de Tony Pasinksi y Pastor Rofolfo Gómez (2012) sobre encomenderos de Santiago de Guatemala. También los de Manuel Santos Pérez (1999), Wendy Kramer, George Lowel y Christopher Lutz (1986). Sobre élites y tasaciones Stephen Webre (1981) y Abraham Solórzano (2017), aportando datos sobre Guatemala anteriores a nuestro período de estudio.

La encomienda procede de los sistemas de reparto de la conquista cristiana de la Península Ibérica, adaptado en las Leyes Nuevas (1542), que abogaban por la protección de los naturales frente a la encomienda a perpetuidad (Solórzano, 2017: 11). Fue la institución básica para la administración de los territorios de América Virreinal y su tributación (Rodríguez, 2024: 1059), y entrañaban el pago a los conquistadores por sus servicios. Se limitó a la segunda o tercera generación, mediante la real cédula del 8 de abril de 1629 (Kahle, 1965: 13). La “nueva encomienda”[2] fue contestada hasta la derogación de la Ley de Sucesión (Salinas, 2008: 16). Se trataba de la entrega de pueblos vacos hasta llegar a la renta ya establecida. El nuevo sistema permitía controlar varias poblaciones dispersas geográficamente (Santos, 1999: 171).

Las preguntas metodológicas se articulan sobre ocho expedientes, analizando su estructura e información. Encontramos diferencias entre oriente y occidente. Identificamos poblaciones próximas a los corregimientos de Acasaguastlán y El Salvador, encomiendas de: Guatemala, Cojutepeque, San Cristóbal, Guatemala (El Salvador), San Pablo, San Cristóbal y Guatemala (Chiapas). En occidente los pueblos del corregimiento de Suchitepéquez, Valle de Guatemala, Tecpanatitlán y Chiapas, como San Martín Jilotepeque.

Nuevas encomiendas: las siete preguntas de oro

A partir de 1650 se concedieron encomiendas a personas de relevancia social. Para su estudio, resulta útil aplicar las denominadas “siete preguntas de oro”: ¿qué?, ¿quién?, ¿dónde?, ¿cuándo?, ¿cómo?, ¿por qué? y ¿para qué? Así, podemos plantear interrogantes como: ¿qué

encomiendas se otorgaron?, ¿a quiénes se destinaron?, ¿dónde se localizaban?, ¿en qué momento se concedieron?, ¿cómo se desarrollaron los procesos para su obtención?, ¿por qué se adjudicaron? y ¿con qué finalidad se instituyó la encomienda?

A estas cuestiones se suman otras de particular interés: ¿cuáles eran los méritos necesarios para acceder a ellas?, ¿qué tipo de *cursus honorum* se requería?, ¿qué montos de renta se asignaban?, ¿existía un control anual sobre tributarios, tributos y pueblos encomendados?, ¿los beneficiarios de las encomiendas conformaban redes sociales, económicas y políticas en torno a estos procesos?

Con el fin de responder a estas preguntas, presentamos un esquema documental sobre la dación de encomiendas en el periodo comprendido entre 1660 y 1680, analizando los siguientes aspectos:

1. Identificación de pueblos, tributos, tributarios y encomenderos.

Analizamos 8 encomiendas, 44 pueblos tributarios, 5 pueblos con registros de tasación de tributarios de una sola encomienda, 8 solicitudes de encomenderos y 2 de pensiones dotales.

2. Análisis funcional y secuencial del proceso.

En él se registran el Auto de vacante de encomienda, Edicto, Pregón, Auto de avalúo, Avalúo, Memorial de servicios, Respuesta del Fiscal, Auto de confirmación de encomienda, Pago de impuestos, y la toma de posesión.[3]

3. Definir las redes sociales y relación de privilegios de los nuevos encomenderos mediante el registro de méritos y cargos.

Según Imízcoz “los vínculos de familia y parentesco eran los lazos personales más inmediatos. Tenían un gran contenido social y un fuerte poder estructurante, regían en gran medida la vida colectiva y la acción social de los individuos, y condicionaban grandemente su vida personal” (1996: 31). Ello consta en la relación de méritos y servicios.

4. Análisis comparativo entre las encomiendas del oriente y occidente de Guatemala en cuanto a producción.

Mediante los tributos en dinero y en especie, podemos diferenciar oriente y occidente.[4] Asimismo los pueblos de El Salvador también presentan particularidades propias.

5. Caracterizar la naturaleza y cuantía de las tasas impositivas.

Dentro de las encomiendas, de acuerdo a los expedientes consultados, se identifican el pago de la Media Anata, por la Armada de Barlovento y la defensa de las costas.

Las respuestas abarcan política, fiscalidad y redes sociales, observando datos sobre cargos, profesiones, autoridades, alcaldías y pueblos. También se identifica una red social y familiar en los méritos y servicios, así como en la toma de posesión, los poderes notariales y actas testimoniales.

Las nuevas encomiendas de mediados del siglo XVII: autoridades, pueblos, tributos y personajes

Hubo encomiendas en Guatemala desde 1524, que evolucionaron a partir de las Leyes Nuevas que eliminaron la encomienda por perpetuidad, como una forma de congraciarse con la élite conquistadora, durante dos o tres generaciones (Pasinski *et al.*, 2012: 83; Kahle, 1965: 13).

En el siglo XVII se otorgaron "nuevas encomiendas", dado que la Audiencia obtenía ingresos mediante el pago de varios impuestos, además de mantener el control de la población, aunque redujeron su cuantía porque algunos pueblos se extinguieron o padecieron escasez, aunque siempre produjeron ingresos.

Se otorgaron durante las presidencias de Martín Carlos de Mencos y Arbizú (1659-1667), Sebastián Álvarez Alfonso Rosica de Caldas (1667-1670) y Fernando Francisco de Escobedo (1672-1678). En sus expedientes[5] identificamos cinco cargos que participaron en la tramitación de las nuevas encomiendas (DIGI, 2006: 28). A continuación, listamos las autoridades y su función dentro del proceso (tabla 1).

Tabla 1
Funcionarios de la Real Audiencia

Cargo	Función
Presidente de la Real Audiencia	Presenta "auto de vacante de encomienda" y da resolución de otorgamiento.
Fiscal de la Real Audiencia	Revisa la documentación de méritos y las alegaciones.

Escribano de Cámara	Da fe de las actuaciones.
Escribano Real y Receptor	Avala el pregón.
Fical Avaluador	Avala la tasación.
Jueces Oficiales de la Real Caja	Reciben la cuantía impositiva.

Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

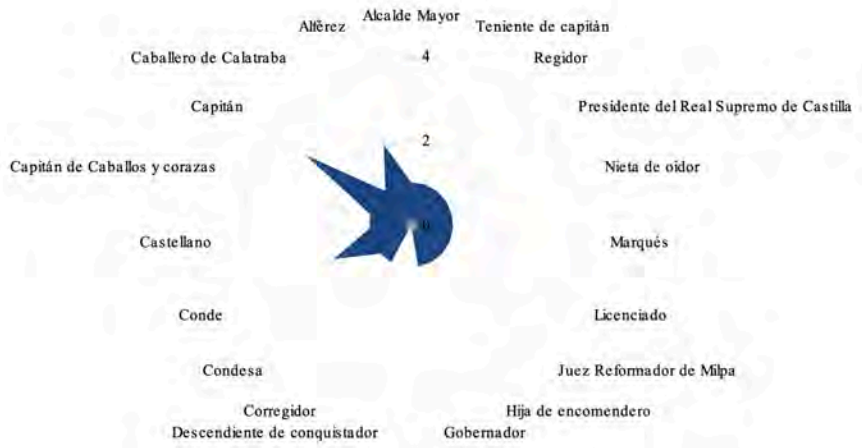
El presidente era quien promulgaba el “auto de vacante” y el “auto de entrega”. Junto a él intervenían al menos cuatro funcionarios clave: el Escribano de Cámara, el Escribano Real y Receptor, el Fiscal Avaluador —encargado de autorizar los documentos de tasación de pueblos y tributos— y el juez oficial de la Real Caja, responsable de registrar las cuantías. Entre los escribanos se encontraban Bernabé Roxel, Lorenzo Pértez de Alteza, Lorenzo Montúfar, Francisco de Angulo, Juan Delgado de Aguilar, Francisco Hidalgo, Diego Martínez de Sande y Francisco de Ayllón, diferenciados según su función: de Cámara, del pueblo, de registros del puerto, real o receptor, entre otros. Asimismo, desempeñaban un papel destacado Fernando de Castilla y Rivera, en calidad de fiscal, y Nicolás de Villarroel, alguacil de la Real Caja.

El encomendero debía descender de conquistador. Se valoraba el “*cursus honorum*”, redes familiares y sus apoderados ante el Consejo de Indias. Los testigos también marcan las redes sociales, porque representan relaciones de amistad o confianza (gráfica 1).

Varios encomenderos ostentaron cargos, como Vitoria y Zapata y Paz y Villafuerte. Las mujeres fueron descendientes de personajes importantes como Catalina de González,[6] nieta del licenciado Andrés de las Casas, oidor de la Audiencia de Manila, o Antonia de Estrada, hija de Joseph Agustín de Estrada, alguacil de la Inquisición.

Gráfica 1

Cargos públicos, militares y títulos de encomenderos

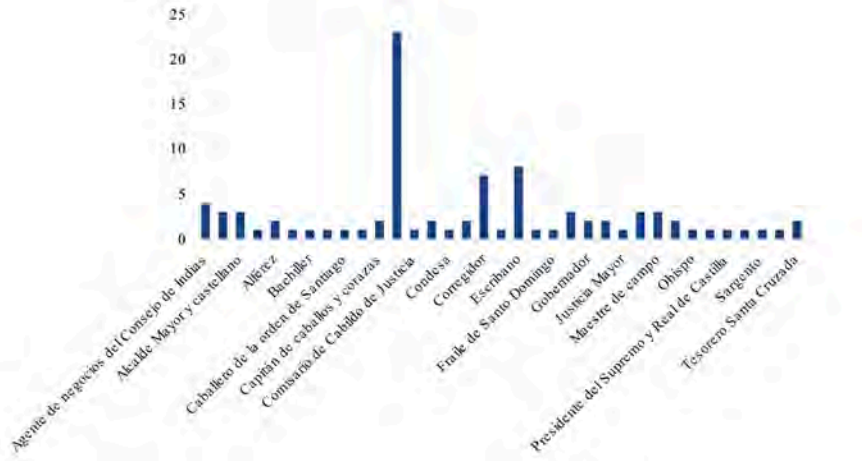


Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Entre los nobles estaban el conde de Casarrubias, Villa Umbrosa y la condesa de Alba y Yeltes. Alguno tuvo varios cargos, como Diego de Vitoria y Zapata, capitán, alférez, corregidor, juez de Milpas y castellano.

Conocemos a los familiares, identificando los círculos sociales mediante los poderes notariales o testimonios jurados, como nombres de conquistadores, religiosos, títulos nobiliarios, funcionarios, cargos militares o agentes de negocios (gráfica 2).

Gráfica 2
Profesiones y títulos en los expedientes



Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Encontramos a los corregidores de Acasaguastlán, Quetzaltenango, Valle de Guatemala, Tecpanatitlán y Totonicapán. También alcaldes, regidores y principales y al pregonero público de la ciudad.[7]. Se registró el nombre del intérprete del pueblo, como vemos en el pueblo de San Gaspar Chajúl, por Sebastián de Nicaragua; el de Santa Ana Malacatán, por Joan de Pascual; y el de San Martín Jilotepeque, por Felipe Herrera (tabla 2).

Tabla 2
Autoridades de cada pueblo

Encomienda	Pueblo	Alcalde	Regidores y principales
1. Guatemala	Chimaltenango	Gaspar López y Gaspar Hernández	Thomás Larios Pedro López Gregorio García Diego Mejía
	Cacoalpa	Andrés Macario	Diego Xuárez Andrés Ortiz
	Malacatepeque	Francisco Pérez	Baltazar Jila Diego López
	San Pedro Aguacatepeque	Pedro Gómez	Gaspar Pérez Matías Hernández, alguacil mayor
2. Cojutepeque	Santo Tomás Tesancuago	Diego Phelipe	Martín de Castro
	Santa Lucía Suchioto		Juan Rodríguez Francisco de Guzmán

	Santa María Ostuma	Francisco de Alvarado	Gaspar Hernández Diego de Chávez
	San Juan Cojutepeque	Joan Pérez	Domingo Ramos Sebastián Fernández
	San Simón Sacacoro	Martín Méndez	Pedro López
3. San Cristóbal	Santa Ana Malacatán	Andrés Jiménez	Martín García Pedro Guevara Pascual Esteban Miguel Pérez
4. Guatemala (El Salvador)	Suchioto	Francisco de Guzmán	Cristóbal Vásquez Francisco Méndez
	San Juan Cojutepeque	Miguel Mateo	Juán Pérez Muñoz Juan de Alvarado Pedro Raimundo Juan Ambrosio de Chávez

	Santo Tomás Tesacuango	Diego Phelipe	Pedro Zesón
	Santa María Ostuna	Gaspar Hernández	Diego de Chávez
	San Antonio Nejapa	Andrés Pérez	Agustín Cox Miguel Pérez Andrés Ramírez Gaspar López Juan y Antoni Pérez
5. San Pablo	Coapa	Sebastián Thomás	Diego Gutiérrez
	Gualán	Miguel Hernández	Gaspar Martín Juan de la Cruz Bernabé de Castro
	San Juan Osumatlán	Sebastián Pérez	
6. San Martín Jilotepque	San Martín Jilotepeque	Diego Guerra	Gaspar Tun Thomas Bahid Martín Jorge Gaspar Camey

			Andrés Tun Martín Lázaro Martín Popol
7. San Cristóbal	San Cristóbal Acasaguastlán	Sebastián de Torres	Bernabé Usuna Gaspar Guajaqueño
	Totolapa	Jacinto Gines	Miguel Jiménez
	Amatenango	Juan Gómez	Domingo de León Domingo de Aragón
8. Guatemala (Chiapas)	Yaxalon	Juan Gómez	Gaspar Sánchez Juan López
	Popocatepeque	Miguel Gómez	Sebastián Vásquez Juan Pérez
	Santa Marta	Juan Gómez	Diego Gómez Antonio Pérez

Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Análisis de los procesos de otorgamiento de encomiendas

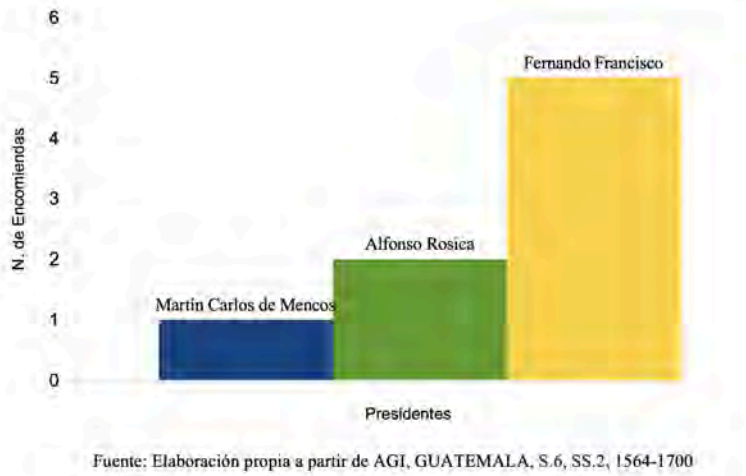
No todos los expedientes presentan los mismos documentos, pero todos llevan una secuencia de trazabilidad, identificando a autoridades de la Real Audiencia, documentos producidos por cada dependencia y presentados por interesados, obteniendo datos sobre pueblos, tributos, rentas e impuestos.

El auto de vacante es presentado y firmado por el presidente de la Audiencia, con los pueblos vacantes, fecha, nombre del anterior encomendero y su cargo. Posteriormente se publicaba el edicto “en término de 30 días y que los jueces oficiales cobren por los pueblos vacos referidos desde un día después” de la muerte del anterior encomendero.

Entre 1660 y 1680 encontramos una encomienda otorgada por el presidente Martín Carlos de Mencos, dos por Alfonso Rosica de Caldas y cinco por Fernando Francisco Escobedo. La cantidad de pueblos oscilaba entre 1 y 10, con una media de 4 pueblos, en función de la renta otorgada (gráficas 3 y 4).

Gráfica 3

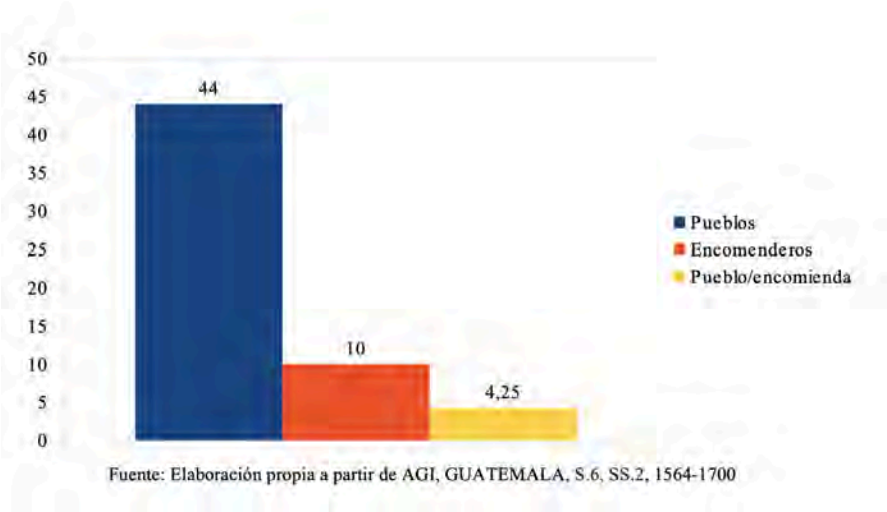
Nuevas encomiendas otorgadas por el Rey



Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Gráfica 4

Media de pueblos por encomienda



Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

El Edicto comenzaba: “Sepan todos los vecinos y moradores estantes y habitantes en esta ciudad de Santiago de Guatemala y su distrito, que por muerte de el capitán [...] ha vacado la encomienda que [...]”.[8] En él se indica el nombre del encomendero que murió, número de vida, su linaje y nombre de los pueblos encomendados. Cualquiera podía oponerse a la concesión de la encomienda con los “papeles de sus méritos y servicios dentro de los 30 días que corren al día siguiente” de la publicación del edicto.

Durante la presidencia de Carlos de Mencos se otorgó únicamente una encomienda, solicitada en 1661 por la condesa de Alba y Yeltes, Mariana Ruiz de Contreras.

Bajo la presidencia de Alfonso Rosica se concedieron dos encomiendas, ambas divididas en mitades: en 1666 a Tomás de Paz y Villafuerte y en 1671 a Catalina de Jesús. En este último caso, a Catalina se le otorgó una pensión, cuya obligación de pago anual recayó en Tomás de Carranza y Medinilla, encomendero de la mitad de los pueblos.

Finalmente, durante la presidencia de Francisco Escobar se otorgaron cinco encomiendas: en 1672 al conde de Casarrubias, Francisco de Zapata; en 1676 a Antonio de Mesa y Ayala, a Pedro Núñez de Guzmán y a Diego de Vitoria y Zapata; y en 1677 a Josefa Enríquez Gonzaga. Al igual que en el caso anterior, a Josefa se le concedió una pensión que debía ser cubierta por Agustín Sanz Velásquez, encomendero de los pueblos asignados.[9] La información puede apreciarse con mayor claridad en la tabla 4.

Tabla 4

Presidentes de la Audiencia y las Nuevas Encomiendas

Presidente	Nueva Encomienda	Fecha	Anterior encomendero	Pueblos
Martín Carlos de Mencos	1. Encomienda de Guatemala	1661	Fernando de Fonseca Ruiz de Contreras	Chimaltenango Zacoalpa Canvocacoalpa Malacatepeque Aguacatepeque
Alfonso de Rosica	2. Encomienda de Cojutepeque	1666	Lupercio Despes y Brizuela	Tepcantenango Suchioto Santa María Ostuma Cojutepeque Sacacoro Santo Tomás Tecasanquango
	3. Encomienda de San Cristóbal	1671	Nicolás de Castellanos y Orozco	San Cristóbal Acasaguastlán

				Santa María Magdalena San Sebastián Chimalapa Santa Ana Malacatán Santa Lucía Malacatán Patulul Santo Domingo Sacapulas Santa María Nejapa
Presidente Francisco de Escobedo	4. Encomienda de Guatemala (El Salvador)	1672	Mateo de Aceituno	Suchioto San Juan Cojutepeque Santo Tomás Tesacuango Santa María Ostuna
	5. Encomienda de San Pablo	1676	Inés de María del Águila	San Antonio Nejapa Cunén San Pablo Jocopilas Tecpancoapa San Gaspar Chajul

			Gualán San Juan Osumatlán Tejutla San Pedro Jocopilas
6. Encomienda de San Martín Jilotepeque	1676	María de Estrada y Medinilla	San Martín Jilotepeque
7. Encomienda de San Cristóbal	1676	Juan de Morales y Colindres	San Cristóbal Acasaguastlán Santa María Magdalena San Sebastián Chimalapa
8. Encomienda de Guatemala	1677	Antonio Aguilar de la Cueva	Totolapa Amatenango Yaxalon Popocatepeque Santa Marta

Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

El pregón se realizaba en la plaza pública de Santiago, identificando el nombre del pregonero y nombre de los testigos, vecinos de la ciudad. Entre los vecinos identificamos a Joan de Pontaza, Andrés de Castro, Joan de Jerez “y otras muchas personas de que doy fe”.[10]

En el auto de avalúo, el presidente autorizaba la valoración de los pueblos conforme a los autos de tasación previamente establecidos. En dichos documentos se expresaba: “Manda y mandó se haga avaluación y aprecio de los tributos y especies tocantes a la encomienda que vacó por muerte de [...]”.[11] Para este procedimiento, los pueblos fueron identificados en dos regiones —oriente y occidente—, lo que permitió comparar la cantidad de tributos tanto en dinero como en especie (tabla 5).

Tabla 5
Regiones donde se asentaban los pueblos encomendados

REGIÓN	ENCOMIENDA	PUEBLOS
Occidente		
Oriente		Chimaltenango
Oriente	1. Encomienda de Guatemala	Zacoalpa
Oriente		Canvocacoalpa
Oriente		Malacatepeque
Oriente		Aguacatepeque
Occidente		
Oriente		Tepcantenango
Oriente		Suchioto
Oriente	2. Encomienda de Cojutepeque	Santa María Ostuma
Oriente		Cojutepeque
Oriente		Sacacoro
Oriente		Santo Tomás Tecasanquango
Oriente	3. Encomienda de San Cristóbal	
Oriente		San Cristóbal Acasaguastlán
Oriente		Santa María Magdalena
Occidente		San Sebastián Chimalapa
Occidente		Santa Ana Malacatán
Occidente		Santa Lucía Malacatán
Occidente		Patulul
		Santo Domingo Sacapulas
		Santa María Nejapa

Occidente		
Oriente		
Oriente	4. Encomienda de Guatemala (El Salvador)	Suchioto
Oriente		San Juan Cojutepeque
Oriente		Santo Tomás Tesacuango
		Santa María Ostuna
Occidente		
Occidente		
Occidente		San Antonio Nejapa
Occidente		Cunén
Occidente		San Pablo Jocopilas
Occidente	5. Encomienda de San Pablo	Tecpancoapa
Oriente		San Gaspar Chajul
Oriente		Gualán
Oriente		San Juan Osumatlán
Occidente		Tejutla
		San Pedro Jocopilas
Occidente	6. San Martín Jilotepeque	San Martín Jilotepeque
Oriente	7. Encomienda de San Cristóbal	San Cristóbal

Oriente	8. Encomienda de Guatemala	Acasaguastlán
Oriente		Santa María Magdalena
		San Sebastián Chimalapa
Occidente		
Occidente		Totolapa
Occidente		Amatenango
Occidente		Yaxalon
Occidente		Popocatepeque
		Santa Marta

Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Los pueblos estaban determinados por la cantidad de renta estimada y, mientras mejor tributación tuviera el pueblo, más se acercarían a la totalidad de la renta otorgada (Puente, 1987: 187). Por eso hay encomenderos con un solo pueblo y otros con 5, 7 y hasta 10 pueblos, en ambas regiones (gráfica 5).

Gráfica 5

Nuevas encomiendas otorgadas en segunda mitad del siglo XVII



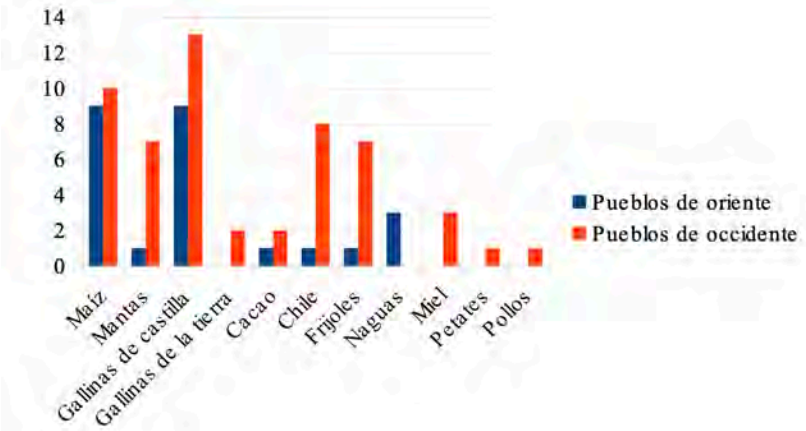
Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Los productos de oriente y occidente eran variados, entre los que estaban el chile, frijol y pollos como tributación que no aportaban los pueblos de Acasasguastlán (gráfica 6). Del avalúo resultaba la tasación de los tributos de cada pueblo, indicando cuáles eran en dinero y especie, y la cuantía de la venta de esos productos. El tributo se entregaba cada año en San Juan y Navidad (gráfica 7).

Gráfica 6

Productos que se registran por región

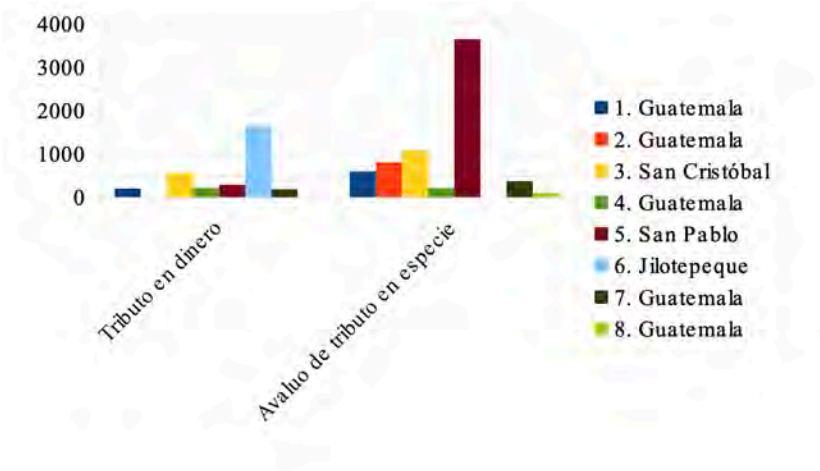


Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Gráfica 7

Tributo en dinero y en especie según encomiendas



Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

El auto de otorgamiento es la confirmación de la encomienda dada por el presidente de la real Audiencia. Existió confirmación de renta de encomienda, confirmación de pueblos vacos y dación a censo otorgada por la Corona para la hija o viuda de encomendero (Ruiz, 1975: 148). A veces los tributos se utilizaban para pagar pensiones correspondientes. Se debía pagar el impuesto de la Armada de Barlovento y Media Anata.

El memorial de méritos y servicios constituye una fuente de gran riqueza para identificar las redes sociales, económicas y políticas de los solicitantes. En él se consignaban los méritos personales, el linaje familiar y las fechas de concesión de cada cargo, además de narrarse episodios vinculados a la guerra, la conquista y la defensa contra la piratería.

El fiscal informaba sobre el otorgamiento de la encomienda, señalando la cuantía en tostones, reales y maravedíes, así como el remanente destinado al quinto. Asimismo, precisaba las obligaciones inherentes al cargo: el pago del diezmo, el sostenimiento de la doctrina y la entrega de la limosna de vino y aceite. Cabe destacar que la encomienda debía renovarse cada cuatro años.

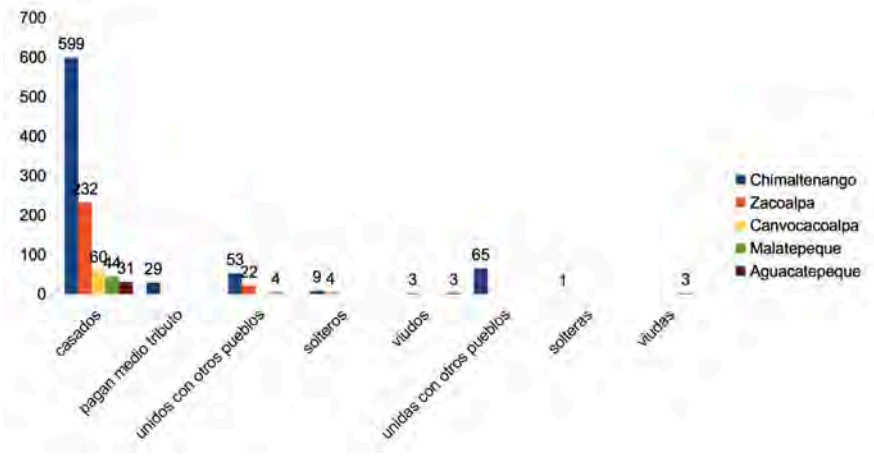
Por su parte, la Media Anata representaba la renta obtenida en un año de encomienda, destinada a financiar la defensa de las costas. Algunos de estos recursos se dirigieron a la defensa de Granada y otros al mantenimiento del castillo de Santo Tomás. El proceso concluía con la certificación de los jueces oficiales de la Real Caja, además del reconocimiento del derecho correspondiente a la Armada de Barlovento.

El nuevo encomendero tomaba posesión de la encomienda en un acto solemne, para el cual se convocaba al corregidor y a otras autoridades locales. En ocasiones también asistían el cura beneficiado, el juez reformador de milpa y algunos vecinos notables. Así ocurrió en el caso de San Cristóbal Acasaguastlán, donde estuvieron presentes Juan López de Azpeita, bachiller y cura beneficiado; Gaspar de Torres y Brizuela, juez reformador de milpa; Francisco Hidalgo, vecino; Francisco de Orellana y Thomas de Benavides; así como el capitán de infantería española Diego de Quiñonez y Lorenzana.

La tasación podía variar de un expediente a otro. En algunos casos se registraban categorías específicas de la población, como el número de casados, unidos, solteros, viudas y solteras. Sin embargo, solo un expediente conserva este nivel de detalle, mientras que los demás se limitan únicamente al avalúo (gráfica 8).

Gráfica 8

Tasación de los pueblos de la Encomienda de Guatemala



Fuente; Elaboración propia a partir de AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2, 1564-1700

Conclusiones

En numerosos casos, los expedientes utilizaron como base para el avalúo de tributos tasaciones realizadas décadas atrás, incluso con una antigüedad de 40 o 50 años. Esta práctica evidencia la falta de actualización por parte de las autoridades en el control de los pueblos tributarios. Un ejemplo se encuentra en los expedientes de San Cristóbal, donde se señalaba que el pueblo de Santa Lucía Malacatán se había extinguido, quedando únicamente un indio reservado, quien “por su edad no se hizo tasación ni hubo tributos que avaluar”.[12]

La variedad de datos contenidos en las informaciones sobre la toma de posesión permite identificar a personajes relevantes de los pueblos encomendados, como en el caso de los agentes de negocios vinculados al Real y Supremo Consejo de Indias. Uno de ellos, Diego Ignacio de Córdova, recibió un poder notarial de la encomendera Catalina de González para representarla en Madrid.

En cuanto a los productos tributados, se observan diferencias significativas según la región. En la encomienda de El Salvador, los tributos presentan variaciones respecto al oriente de Guatemala y, particularmente, a los pueblos de Acasaguastlán, donde se documenta el pago en cacao, miel o naguas, productos que hasta ahora no se han registrado en lugares como Chimalapa, San Cristóbal o La Magdalena. Por su parte, en el occidente la diversidad era mayor, pues se tributaban bienes como chile, frijol, petates, pollos e incluso gallinas de la tierra.

Referencias

Archivo:

AGI – Archivo General de Indias

Literatura secundaria

Diccionario panhispánico del español jurídico (DPEJ) (2023). *Encomienda*. https://dpej.rae.es/lema/encomienda (consultado el 15 de enero de 2025).

Imízcoz Beunza, J. M. (1996). *Élites, poder y red social. Las élites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna*. Universidad del País Vasco.

Kahle, G. (1965). Die Encomienda als militärische Institution im kolonialen Hispanoamerika [La encomienda como institución militar en la América Hispánica Colonial]. Gonzáles, Margarita. (1979) (Trad.) *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, Vol.* 9, 5-16.

Kramer, W., Lovell, W. G., y Lutz, C. H. (1986). Las tasaciones de tributos de Francisco Marroquín, 1536-1541. *Mesoamérica, Vol. 7*(12), 357-394.

Pasinski, T., y Gómez, P. R. (2012). Vecinos y encomenderos: definiendo la élite del poder de Santiago de Guatemala (1548-1604). En Leizaola Egaña, A., y Hernández García, J. M. (coords.), *Miradas, encuentros y críticas antropológicas*, 81-92.

De la Puente Brunke, J. (1987). Política de la Corona en torno a las encomiendas peruanas (1670-1750). *Histórica, Vol. 11*(2), 181-206.

Rodríguez Sánchez, H. (2024). De la encomienda, la recaudación y algo más. *Revista de la Facultad de Derecho de México, Vol. 74*(especial), 1057-1082.https://doi.org/10.22201/fder.24488933e.2024.e.85706

Ruiz Rivera, J. B. (1975). *Encomienda y mita en Nueva Granada*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.

Salinas, M. L. (2008) *Encomienda, trabajo y servidumbre indígena en corrientes. Siglos XVII-XVIII* [Tesis de Maestría en Historia de América]. Universidad Internacional de Andalucía.

Santós Pérez, J. M. (1999). *El Cabildo y los regidores de Santiago de Guatemala 1700-1787*. Universidad de Cádiz.

Solórzano Vega, A. I. (2017). Algunos apuntes sobre la implementación de las Leyes Nuevas de 1542. *La tradición popular,* (222). https://ls3.usac.edu.gt/revindex/articulos/editor5-r435_pi1_pfi14_ra541222.pdf

Stone, L. (1981). *El Pasado y presente*. Fondo de Cultura Económica.

1. Correo electrónico: athenaeum2181@gmail.com ↑
2. AGI, GUATEMALA, S.6, SS.2. Expedientes de Confirmación de Encomiendas, signatura. ↑
3. AGI, GUATEMALA, 106, N.17. Año de 1677, puede verse con mejor claridad la secuencia de los procesos de otorgamiento de encomienda. ↑
4. Nuestra división entre oriente y occidente viene dada por la ubicación geográfica de las Alcaldías Mayores (Dirección General de Investigación [DIGI], 2006: 69): Soconusco, Verapaz, Zapotitlán, Chiapas, San Salvador, Tegucigalpa, surgidas en 1556, sumándose Amatique y Santo Tomás de Castilla en 1604 y Atitlán, Tecpán Atitlán, Totonicapán en 1678. ↑
5. AGI, GUATEMALA, 103, N.15, 1661; AGI, GUATEMALA, 106, N.14, 1676; AGI, GUATEMALA, 105, N.11, 1671; AGI, GUATEMALA, 106, N.3, 1672; AGI, GUATEMALA, 106, N.13, 1676; AGI, GUATEMALA, 106, N.10, 1676; AGI, GUATEMALA, 106, N.17, 1677; AGI, GUATEMALA, 104, N.13, 1699. ↑
6. Entró al convento de religiosas de Santa Catalina Mártir en Santiago. Se le otorgó una pensión sobre el pueblo de Santa Ana Malacatán (AGI, N.1, 1671). ↑
7. Identificamos a Hernando Hidalgo, “negro libre, pregonero público”. ↑
8. AGI, GUATEMALA, 106, N.17, ff. 1v, 1677. ↑
9. AGI, GUATEMALA, 106, N.17, ff. 6, 1677. ↑
10. AGI, GUATEMALA, 105, N.11, ff. 3, 1673. ↑
11. AGI, GUATEMALA, 106, N.17, ff. 2v, 1677. ↑

12. AGI, GUATEMALA, 105, N.11, 1671, ff.8. ↑

ISSN: 2683-314X

Caminos arrieros en la segunda mitad del siglo XVIII: la ruta Chiapas-Tehuantepec-Veracruz en los documentos históricos

Diana Felicitas Ortiz Vásquez[1]
CIESAS, Unidad Peninsular



Caminos de Chiapas, Chiapas, 1920.[2]

Resumen

En el siglo XVIII la arriería de carrera larga que se desarrolló entre los actuales estados de Chiapas, Oaxaca y Veracruz, experimentó una serie de cambios ocurridos a partir del impulso reformista de los Borbones, sobre todo entre las distintas áreas que influían en el intercambio

comercial y del porteo. Durante este tiempo, la atención se fijó en formular iniciativas encaminadas a dinamizar el comercio local y a larga distancia, para lo cual se crearon proyectos de apoyo carretero que abarcaron tanto el mantenimiento de los caminos como la apertura de nuevos tramos.

Para el estudio de la arriería de carrera larga estos proyectos resultan sumamente ricos en información para conocer más a detalle cuales eran los puntos nodales del itinerario que el viajero seguía, los problemas que enfrentaba y las relaciones humanas y laborales que tendía a su paso. En este caso en particular, nos centraremos en la ruta que desde Chiapas pasaba por Ixtepec para luego subir hacia Guichicovi, Acayucan y Coatzacoalcos (observando a su vez las subconexiones que tenía con otros espacios como Tlacotalpan y Tabasco mediante rutas fluviales), en las iniciativas carreteras que se crearon para mejorar el uso del circuito carretero, y en un ejemplo de caso de la actividades de un arriero que ha sido posible rastrear entre los espacios antes mencionados.

Palabras clave: Arrieros, caminos, Oaxaca, Chiapas, Veracruz.

Introducción

Al remontarnos en la historia del transporte en México encontramos que para el siglo XVIII ya existía cierto conocimiento sobre el cuidado, reproducción y uso de los équidos (asnos, burros y mulas). Un área donde se materializó el cambio que ocasionó la introducción de los animales fue el de la adaptación de los antiguos derroteros de comunicación terrestre para volverlos útiles para el paso de cuadrúpedos, tratando de mantener las direcciones originales y la preeminencia de ciertas cabeceras como las asentadas en el Altiplano central y las costas de Veracruz y Acapulco, por los negocios y transacciones que allí se realizaban.

En dichos caminos los arrieros se dedicaron a *portear*, *fletar* o *trasegar* productos,[3] correo y personas, desarrollándose en dos modalidades de trabajo: la *carrera corta* entre pueblos cercanos y la *carrera larga* de “tiempo completo”, con mayor intensidad y extensión territorial de viaje (Suárez, 1997:189). Fue la arriería de carrera larga la que se encargó de estimular el intercambio comercial y productivo entre los centros agrícolas, ganaderos y portuarios, creando extensas redes de trabajo y parentesco que los muleros aprovecharon como medio y modo de vida.

Contexto histórico de la arriería

La arriería fue un oficio que se caracterizó por crear rutas de porteo utilizadas por generaciones de viajeros, las cuales incluían caminos reales, que eran vías anchas, públicas y de fácil curso, y caminos de herradura, que guiaban "brevemente a los lugares, y que solo pueden caminar por él caballerías, por no ser a propósito para coches, ni carros" (Diccionario de Autoridades, 2002: 92-93). Asimismo, según el espacio geográfico también podían apoyarse de rutas fluviales, movimientos mercantiles y humanos que se realizaban entre cuerpos de agua y las costas.

Son las mismas sociedades las que determinan la importancia de un camino según el papel que desempeña en las actividades locales y regionales, porque dependiendo de ello es el interés que se da por su mantenimiento y uso. En el último siglo colonial, por ejemplo, el mantenimiento de caminos terrestres incluía la limpieza de las áreas paralelas a la ruta, el tenerles llanos, libres de obstáculos y, en algunos tramos, empedrados, mientras que si se trataba de una ruta fluvial entonces requería el levantamiento y/o reparación de puentes y muelles.

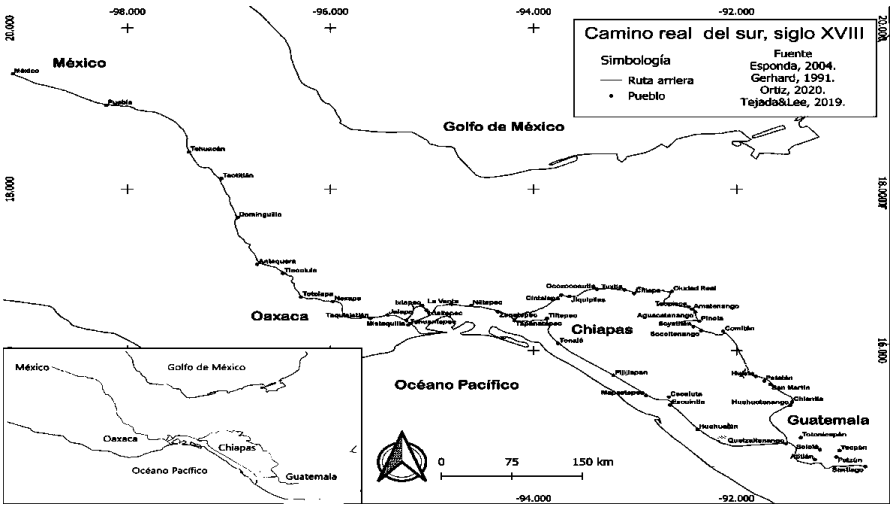
En el centro, sur, y sureste de México se creó un corredor de desplazamiento arriero que contó con circuitos internos que comunicaban desde la ciudad de México hasta Guatemala, a través de una vía principal que pasaba por Puebla, Tehuacán, Cuicatlán, Antequera, Tlacolula, Nexapa, Tequisistlán, Mistequilla y Tehuantepec, para luego dirigirse a La Ventosa, Niltepec, Zanatepec, Tapanatepec, Chiapas, el Soconusco y Guatemala. En Chiapas las recuas podían tomar la ruta de Los Altos que pasaba por los pueblos de Cintalapa, Jiquipilas, Ocozocoautla, Tuxtla, Chiapa, Ciudad Real, Teopisca, Amatenango, Tenejapa y Comitán, o la de la costa que iba bordeando Tiltepec, Tonalá, Pijijiapan, Mapastepec, Cacaluta, Escuintla, Huehuetán, Quetalzatenango y Atitlán (ver mapa 1) (Flores, 1909; García, 1969; del Paso y Troncoso, 1981; Solano, 1988; Gerhard, 1991; Ortiz, 2004; Esponda, 2011; Tejada *et al*, 2019; Ortiz, 2020).[4]

En la segunda mitad del siglo XVIII la Corona echó a andar una empresa reformadora que trató de mejorar el control sobre el tráfico terrestre de mercancías, el desplazamiento humano y los cobros de impuestos de alcabalas y peajes. Estos cambios influyeron significativamente en el interés que se dio a la creación de proyectos para el mejoramiento carretero y las condiciones del porteo a fin de reducir el tiempo de viaje, los daños a las mercancías y los accidentes.

Algunas iniciativas de este tiempo tuvieron que ver con la elaboración de informes y cartas geográficas para conocer (¿o reconocer?) el territorio colonial castellano, pues con ello se pensaba que podrían crearse planes para estimular el desarrollo económico interno de espacios que hasta entonces se encontraban abandonados. A continuación, conoceremos algunos de los proyectos que se crearon para incentivar el tráfico y el comercio entre el

Sotavento veracruzano, el Istmo de Tehuantepec y el corredor de La Ventosa-Chiapas, concentrándonos en los realizados en tres espacios principales: San Gerónimo (hoy Ciudad Ixtepec), San Juan Guichicovi y el embarcadero de Mal Paso (río Sarabia).

Mapa 1. El camino real del sur a fines del siglo XVIII



Fuente: Elaboración propia

Caminos de arrieros en el sureste de México

Entre el Sotavento veracruzano, el Istmo de Tehuantepec y el corredor La Ventosa-Chiapas encontramos un área geográfica de apenas 250 kilómetros de tierra, donde el paisaje y la geografía determinaron en gran medida las actividades económicas, productivas y sociales de los pueblos allí asentados. Hacia el norte el paisaje se caracterizaba por la presencia de pantanos, ciénagas, manglares, sabanas y selvas, mientras que al sur se observaban llanuras, ríos poco caudalosos, lagunas de diversos tamaños e importantes elevaciones geográficas como la Sierra Madre del Sur, los Chimalapas y las montañas de Ocozocoautla (Chiapas).

En el norte florecieron haciendas y estancias agrícolas y ganaderas; la arriería también fue una importante fuente de ingresos para pueblos como los Petapa (Santo Domingo y Santa María), y San Juan Guichicovi, por su cercanía con el embarcadero de Mal Paso y el camino hacia Acayucan y Coatzacoalcos. Como podremos ver más adelante este integraba caminos terrestres y fluviales que se internaban en el Istmo veracruzano, Tabasco y Chiapas en un desplazamiento de tipo circular en el que los embarcaderos jugaron un papel trascendental.

Algunos de los productos fletados en este espacio fueron la sal, la grana cochinilla, el ganado vacuno, caballar y mular, el algodón, los huipiles, la panela, el maíz y la pita (fibra de agave). La agricultura local se concentró principalmente en la producción de maíz y frutos como plátanos, aguacates, batatas, chicozapote, ciruela de tierra, melón de Castilla, calabaza de tierra y de Castilla, naranjas, limones, limas, piña, ají, frijol, algodón y cacao (Machuca, 2007: 60; Solano, 1988: 109).

Las relaciones sociales, económicas y productivas se concentraron en la explotación de cierto tipo de productos, por ejemplo en el área colindante con Chiapas los pueblos se enfocaron en la explotación maderera para surtir los astilleros de La Habana, además de tintes como achiote, grana cochinilla y añil. Siguiendo el camino real Chiapas-Tehuantepec, pueblos como Zanatepec, Niltepec y Tapanatepec despuntaron con la ganadería mayor, mientras que en Juchitán, Ixtepec, Ixtaltepec, Chihuitán, Laollaga y Tlacotepec la arriería, el comercio y los potreros se consolidaron como principales fuentes de trabajo por las ventajas que les daban a los pueblos sus nacimientos de agua, pastizales y áreas de descanso para los animales. Desde estos lugares, caminando hacia Veracruz se hallaban los pueblos de Guichicovi, Santo Domingo, Santa María Petapa y el Barrio, que se dedicaron a la agricultura de maíz, a la producción de panela, añil y aguardiente, además de la arriería (Machuca, 2007: 72-80).

En la ruta Chiapas-Tehuantepec los viajeros debían tomar precauciones durante los meses de julio a octubre porque en este tiempo se presentaban las lluvias, así como de octubre a febrero cuando azotaban los fuertes vientos que eran capaces de arrastrar tanto a personas como a animales. Otros peligros a los que se enfrentaban los muleros eran los ataques de venados, leones, tigres, coyotes, “gatos pintados a manera de tigres”, “gatos negros que tienen las cabezas blancas a manera de micos”, “monos prietos, grades y barbudos”, además de serpientes venenosas como cascabeles y coralillos (Solano, 1988: 117-119).

Las iniciativas que la Corona implementó en la segunda mitad del siglo XVIII se concentraron en fortalecer las relaciones entre el sur de Nueva España y la Audiencia de Guatemala, para lo cual se buscó incentivar la producción local y de exportación, además de mejorar el estado de los caminos. Debido a la escasez de recursos de las cajas locales se prestó especial atención al cobro de derechos de peajes (cobrado a un peajero o viajero por transitar un camino, puente, barca o calzada), la sisa (impuesto sobre géneros comestibles “rebajado a la media”), y el pontazgo (impuesto por cruce de puentes) (Suárez, 2001: 225-226; Diccionario de Autoridades, 2002: 173, 321).

Con estas acciones la Corona buscaba incentivar la entrada de efectivo a las arcas reales, mejorando el control y la vigilancia de las vías, además de atacar el contrabando. Este gran proyecto requería crear estrategias que abarcaran también la modernización de los caminos

simplificando el trasiego, reduciendo el tiempo de viaje y el costo de los fletes. Por ello, parte de los ingresos de los peajes debían ser destinados para pagar la mano de obra requerida para los trabajos de mantenimiento y la vigilancia de los caminos, entre otros.[5]

En estas rutas los arrieros de camino real solían fletar textiles de Puebla, grana cochinilla y el ganado de Oaxaca y Chiapas, cacao del Soconusco y añil de Guatemala; a su alrededor se desarrollaron haciendas, ingenios, trapiches, obrajes, molinos, centros agrícolas y ganaderos, además de un gran número de mercados locales y regionales. En el comercio entre Chiapas y el Istmo de Tehuantepec el añil y el cacao tuvieron lugares privilegiados en los mercados, pues aunque eran cultivados en otras áreas el producto centroamericano siempre se consideró de mejor calidad, teniendo por ello más demanda en las ferias y los puertos de Veracruz y Acapulco, así como los mercados y obrajes de México, Puebla y Xalapa (Ortiz, 2020: 197).

La carrera del añil se realizaba entre los meses de octubre y febrero. Durante este tiempo los arrieros iban a las ferias para adquirir productos propios o para ejercer como intermediarios, porque allí podían comprar el tinte más barato, de mejor calidad y sin gravamen; asimismo, podían aprovechar para emplearse como mano de obra estacional en las haciendas y los obrajes. Del cacao, por otro lado, sabemos que esta carrera se realizaba entre los meses de enero y marzo, y que las almendras normalmente provenían del Soconusco, San Antonio Suchitepéquez, Quetzaltenango, Totonicapán, Tecpán y Atitlán (Ortiz, 2020: 208-215; Quiroz, 2014: 40-41).

Entre las carreras mencionadas se tendieron rutas concretas por las que los muleros transitaban, las cuales se encontraban vigiladas por las receptorías de la Real Hacienda ubicadas en las conexiones más importantes de los caminos. Esto dio como resultado que al día de hoy podamos localizar vestigios históricos que den cuenta de las direcciones mayormente utilizadas por los harruqueros de carrera larga. Algunos de estos documentos son los informes de funcionarios públicos y religiosos, proyectos carreteros y mapas. En estos dos últimos nos concentraremos a continuación.

La ruta *Chiapas–Guichicovi–Coatzacoalcos*

Los productos que entraban desde Guatemala, Chiapas y el Soconusco hacia el Istmo de Tehuantepec y Veracruz marcaron puntos específicos en la ruta del arriero, sobre todo en los espacios utilizados para el descanso, abastecimiento y negociación en la carrera larga. Queda constancia de ello en los informes registrados en centros alcabalatorios como el de

Tehuantepec, por ejemplo en el que hizo el administrador Miguel Alarcón en 1778, donde encontramos la siguiente información sobre las distancias de los asentamientos principales en leguas:

> Al oriente, Tuxtla, que corresponde al reino de Guatemala y dista 75 leguas de su último pueblo Cintalapa, al primero de aquí, Tehuantepeque, 25. Al poniente el de Nexapa que dista 26 leguas y de su último pueblo San Bartolomé, al primero de aquí Tequisistlán, 14 leguas. Por el sur el de Huamelula que dista de esta 20 leguas, sin poblado alguno en ellas. Por el norte, el de Acayucan que dista de esta 74 leguas y de aquel a Quichicobe [Guichicovi], primer pueblo de aquí por no haber otro hasta el mismo Acayucan 52 leguas, las 40 que se navegan por un río por ser el único camino.[6]

Este documento refiere claramente la importancia de la ruta fluvial de Mal Paso, dato que concuerda con el encontrado en el expediente de la Dirección de Alcabalas de la ciudad de México sobre el estado de los centros alcabalatorios de Acayucan, Oaxaca, Tehuantepec y Xicayán, además del informe sobre el seguimiento dado al flete de un cargamento del "consulado de Guatemala" que iba a Veracruz, a través de la ruta del río Coatzacoalcos. Este camino no solo era de tierra sino que tenía como punto estratégico de desplazamiento el embarcadero del "Paso de Saravia, jurisdicción de Tehuantepec", desde donde el flete debía ser trasladado a "Tlacotalpa y de allí a Veracruz".[7]

En el informe sobre el equipaje del consulado de Guatemala se advierte que los arrieros debían cuidar tener en regla sus documentos para evitarse problemas por sospechas de contrabando, sobre todo en la barra de Coatzacoalcos por ser un "puerto abierto con Tabasco y Campeche", además de los puertos de Huatulco y Puerto Escondido en el Mar del Sur. Sobre estos últimos encontramos que son descritos como 96 leguas de veredas por playas intransitables "para atajo de mulas", sin pueblos a sus alrededores y donde además se contrabandeaba grana cochinilla, añil y trigo, productos que luego eran enviados al norte de Nueva España por barco. [8]

San Juan Guichicovi se convirtió en un punto importante de la ruta Chiapas-Tehuantepec-Veracruz, sin embargo su localización dentro del área selvática del Sotavento hizo que su camino necesitara frecuentemente mantenimientos como aplanados para combatir los lodazales que allí se formaban, el corte de árboles y el segado de hierbas paralelas a la vía principal. En este derrotero los viajeros humanos y animales se encontraban expuestos a los ataques de animales salvajes y a la picadura de serpientes; por ello el gobierno castellano solicitaba que cada cierto tiempo el pueblo de San Juan le diera mantenimiento.

Cinco documentos que ejemplifican el impacto del factor medioambiental en las actividades de los arrieros son: la causa judicial seguida contra el pueblo de San Juan Guichicovi por haberse negado a participar en el corte de árboles del camino real en 1770; el mapa titulado *Ystmo de Tecoantepeque y curso del río Goazacoalcos* hecho por el ingeniero militar Diego Panes y con anotaciones de Agustín Crame en 1774; el proyecto presentado por el administrador de rentas unidas de Villa Alta en 1800 para la apertura de una brecha entre Villa Alta y Guichicovi; las tornaguías expedidas por la real aduana de Tehuantepec en 1815 y la revisión del caso del arriero Victoriano Abadía contra la aduana de Ocozocoautla en 1817.[9]

En el primer caso más allá de las diligencias realizadas por el alcalde mayor de Tehuantepec para perseguir y sancionar a quienes se negaron a participar en los trabajos de compostura del camino, observamos cómo se ahonda en los problemas que las lluvias causaban a los viajeros, en el peligro de los ataques de animales a las caravanas, en la urgencia para contratar personas para los trabajos de reparación del derrotero, además de la información que proporciona sobre cómo se pagaban los salarios de los vigilantes de caminos y del "comisionado del real corte de arboladuras", el cual salía del dinero del "ramo de reales tributos".[10]

El segundo caso es incluso más descriptivo, pues allí el ingeniero militar Agustín Crame da información sobre las actividades económicas de las áreas entre el embarcadero de Mal Paso y la barra de Coatzacoalcos, los peligros de los caminos y las mejoras que podían realizarse en ellas.[11] De este documento podemos rescatar que desde el camino real de Chiapas el viajero subía por San Gerónimo Ixtepec a Guichicovi, para después llegar al embarcadero de Mal Paso, entre los ríos Sarabia y Malatengo. Desde allí la mercancía era enviada río arriba en barcas y canoas hasta el cerro Guapiloloya, donde después eran cambiadas a balandras y goletas (barcos medianos), que remontaban hacia la barra de Coatzacoalcos. En estos espacios despuntó la explotación maderera de pino, cedro, sauce y guayacán, que eran enviados a los astilleros locales y a los de La Habana.[12]

Desde Coatzacoalcos las mercancías fletadas podían volver a ser cargadas nuevamente sobre los lomos de las mulas para ahora encaminarse al paso real de Tabasco, donde las opciones de desplazamiento nuevamente incluían embarcaderos asentados a lo largo de la corriente del río Grijalva, que desembocaba en Chiapas. En este último lugar dos de los embarcaderos que adquirieron gran relevancia fueron los de Quechula y Chiapa, donde los muleros trasladaban cargamentos de cacao, añil, panela, algodón, mantas, marquetas de cera, achiote, sal, tabaco, naipes, pulque, entre otros productos más (Lee, 1989: 152).

Tanto Panes como Crame recomendaban ensanchar el camino de herradura entre San Gerónimo, Guichicovi y Mal Paso para volverlo transitable para bueyes y carretas de manera que pudiese aumentar el volumen de las mercancías fletadas; también se mencionaba el

proyecto de abrir una brecha entre los ríos Miges y Sarabia con el pueblo de Guichicovi para dinamizar el comercio regional. Sin embargo, esto requería explorar el espacio porque hasta ese tiempo era totalmente desconocido, abriendo "caminos por aquellos desiertos" para "determinar con certidumbre la interior disposición de aquel terreno".[13]

En tercer lugar encontramos el proyecto carretero Villa Alta-Guichicovi promovido por el administrador de rentas unidas de Villa Alta en 1800, quien señalaba las ventajas que podría tener abrir una camino entre su jurisdicción y el del Istmo, a través del *Paso del encuentro* para mejorar el intercambio entre la Sierra Juárez, Veracruz y Tehuantepec, además de crear una ruta alterna que los arrieros pudieran utilizar cuando el camino de San Juan estuviera inhabilitado por causa de las lluvias.[14]

Los dos últimos documentos señalados abren las ventanas de investigación sobre la continuidad que los arrieros daban a las rutas previamente establecidas y su amplio radio de acción; en este sentido, observemos el caso del arriero don Victoriano Abadía. La primera vez que este nombre aparece es en la partida de guías expedidas por la aduana de Tehuantepec en 1815 donde se señala que el mulero había sido contratado por don Antonio Rodríguez Torres y don José Domingo Yrribaren para trasladar un cargamento de aguardiente catalán proveniente de Tlacotalpan, Veracruz, a Oaxaca para don Antonio Rodríguez Torres.[15]

Este mismo mulero volvería a aparecer nuevamente en la documentación histórica dos años después, en medio de una diligencia que él mismo solicitó a las justicias de Tehuantepec a través de su apoderado don Simón Gutiérrez, "vecino y del comercio de la ciudad de Oaxaca", para que revisaran la acusación que la aduana de Ocozocoautla (Chiapas) le había hecho por un supuesto caso de contrabando de cacao.[16]

Aunque hace falta mucho más espacio para describir y analizar los detalles del proceso seguido contra el arriero (que al final terminó siendo absuelto al comprobarse que el tasador de la aduana de Chiapas había cometido un error al invertir el número del peso del producto y de precios correspondientes, ocasionado la disparidad con las guías que él venía manejando), su caso ejemplifica perfectamente los espacios de acción que los muleros de carrera larga tenían, pues ya no solo se le menciona trabajando entre Tlacotalpan y Tehuantepec como se señalaba en las guías de 1815, sino que además se agregaba a su itinerario los viajes a Ocozocoautla, Chiapa y Santiago (Guatemala). Como este arriero seguramente existen muchos casos más que todavía no han salido a la luz y que siguen sin ser estudiados.

Mapa 2. Áreas conectadas por la arriería en Veracruz, Oaxaca y Chiapas



Fuente: Elaboración propia a partir de las fuentes mencionadas

Conclusiones

A pesar de los esfuerzos de la Corona para incentivar el tráfico mercantil en el área estudiada, la sucesión de crisis agrícolas, ecológicas y sanitarias ocurridas en las últimas décadas del siglo XVIII, hicieron que proyectos como los que aquí se expusieron quedaran inconclusos. El interés que estas mejoras suscitaron entre las autoridades ha hecho que hasta nuestros días contemos con documentación histórica que permite a los investigadores actuales realizar análisis sobre sus desarrollos y los impactos que pudieron tener en la vida y el trasiego local, regional y a larga distancia.

Conocer los puntos importantes del derrotero que unía Chiapas con la costa veracruzana a través del Istmo de Tehuantepec, permite ver cómo la geografía fue determinante en los pocos cambios que sufrió el circuito a lo largo del tiempo, la longevidad del uso del camino, y las ventajas que los pueblos supieron sacar de las actividades de los arrieros y del comercio en general, afianzando su participación dentro de las dinámicas regionales.

Sin duda alguna aún quedaran pendientes muchas tareas de investigación como la realización de nuevos estudios que se enfoquen en conocer los cambios ocasionados con la apertura y mejoramiento de tramos, la introducción de otros tipos de productos a los mercados, el papel que desempeñaron las receptorías hacendarias en el control y vigilancia de los fletes legales y los de contrabando, así como en el fortalecimiento de las redes de apoyo y trabajo que los arrieros crearon con sus familias, sus amigos y sus compañeros de negocios.

Referencias

Archivos

AGNMX – Archivo General de la Nación de México

AGEO – Archivo General del Estado de Oaxaca

PARES – Portal de Archivos Españoles

Literatura secundaria

Diccionario de Autoridades [edición facsímil] (3 vols.) (2002). Gredos.

Esponda Jimeno, V. M. (2011). Arrieros y caminos de Chiapas. Primera mitad del siglo XX. En Ortiz Herrera, R., y del Carpio Penagos, C. (coords.), *Seis ensayos sobre historia de Centroamérica* (pp. 141-158). Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.

Flores, T. (1909). Los yacimientos de Tecali (I) de los alrededores de Tequisistlán (estado de Oaxaca). *Boletín de la Sociedad Geológica Mexicana, 6*(1), pp. 67-78.

García, E. (1969). Algunos aspectos climáticos de la región situada al oeste del Istmo de Tehuantepec. *Investigaciones Geográficas, 1*(2). https://doi.org/10.14350/rig.58833

Gerhard, P. (1991). *La frontera sureste de la Nueva España*. Instituto de Investigaciones Históricas – UNAM.

González Galeotti, F. R. (2020). *Comercio franco y mercaderes en la Carrera de Guatemala (1740-1822)* [Tesis de Doctorado en Historia]. El Colegio de Michoacán.

Lee, Jr., T. A. (1989). Rutas históricas de Tabasco y el norte de Chiapas y su relación con los desarrollos culturales tempranos de Chiapas Central. En Ochoa, L. (comp.), *Comercio, comerciantes y rutas de intercambio en el México antiguo* (pp. 149-178). Secretaría de Comercio y Fomento Industria.

Machuca Gallegos, L. (2007). *Comercio de la sal y redes de poder en Tehuantepec durante la época colonial*. CIESAS.

Ortiz Díaz, E. (2004). 122 zurrones de cacao a Oaxaca... Un acercamiento al comercio cacaotero entre la gobernación del Soconusco y el sur de la Nueva España en la época colonial. En *Anuario 2004 del Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica* (pp. 277-286). CESMECA – Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas

Ortiz Vásquez, D. F. (2020). *El camino real del sur en el siglo XVII: arriería y transito comercial entre Oaxaca y la Audiencia de Guatemala* [Tesis de Maestría]. CIESAS.

del Paso y Troncoso, F. (1981). *Relaciones geográficas de Oaxaca*. Editorial Innovasión.

Quiroz, E. (2014). Circulación y consumo de cacao en la ciudad de México en el siglo XVIII. *Secuencia,* (88), 39-64.

Solano, F. (1988). *Relaciones geográficas del arzobispado de México: 1743*. Vol. 2. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Suárez Argüello, C. E. (1997). *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII.* CIESAS.

Suárez Argüello, C. E. (2001). De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-1835. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad, 21*(85), 223-245.

Tejada Bouscayrol, M., y Lee Witing, T. A. (2019). *El camino real de los Altos de Chiapas a Guatemala*. Editorial Cultura.

1. Correo electrónico: zapoteca19@hotmail.com y d.ortiz@ciesas.edu.mx ↑
2. Centro Cultural Na Bolom, Fototeca, caja 10, Agrario, selva, chicleros, 122 fotos. ↑
3. Arriero, también conocido como harruquero, mulero y remesero. Entendiéndose por *flete* el "transporte de las mercancías u otras cosas"; por *porteo* el "conducir o llevar de una parte a otra alguna cosa, por el porte o precio en que se ha ajustado y convenido"; mientras que *trasiego* como "la obra de mudar las cosas de un lugar a otro" como en el caso de los licores. Diccionario de Autoridades, 2002: 765; Diccionario de Autoridades, 2002: 332, 334. ↑
4. Francisco R. González señala un cambio en la ruta Chiapas-Guatemala a raíz del traslado de la sede administrativa de Santiago a Asunción debido a los temblores que destruyeron la primer ciudad. Este trabajo retoma la consideración de que a pesar de estos cambios los arrieros continuaron manteniendo relaciones familiares y laborales en Santiago, preestablecidas desde generaciones atrás (González, 2020). ↑
5. Archivo General de la Nación de México, Instituciones coloniales, alcaldes mayores, vol. 2, 569/63, ff. 138-138v, 1770. ↑
6. AGNMX, Indiferente virreinal, caja 2616, 7695/46, exp. 046 (alcabalas caja 2616), f. 1, 1778. ↑
7. AGNMX, Indiferente virreinal, caja 4072, 9151/6, exp. 006 (alcabalas, caja 4072), ff. 3, 1800. ↑
8. AGNMX, Indiferente virreinal, caja 4072, 9151/6, exp. 006 (alcabalas, caja 4072), ff. 3, 1800, ff. 1f-1v. ↑
9. AGNMX, Instituciones coloniales, alcaldes mayores, vol. 2, 569/63, ff. 138-138v, 1770. ↑
10. AGNMX, Instituciones coloniales, alcaldes mayores, vol. 1, 568/119, ff. 178, 1770; AGNMX, Instituciones coloniales, alcaldes mayores, vol. 2, 569/63, 1770, ff. 138-138v. ↑

11. Portal de Archivos Españoles, MP-MEXICO, 302, 1774. En adelante PARES. ↑
12. Es importante señalar que el río Malantengo solo podía ser utilizado por canoas durante la época de lluvias, cuando obtenía la corriente suficiente para la navegación en canoas y balsas. ↑
13. PARES, MP-MEXICO, 302, 1774. ↑
14. AGNMX, Instituciones coloniales, caminos y calzadas, vol. 18, 286/7, exp. 7, ff. 132-139, 1800. ↑
15. Archivo General del Estado de Oaxaca, Fondo Tesorería Principal de Oaxaca, sección Real Aduana, Serie Tesorería, Tehuantepec, 1815, Legajo 8, Expediente 9, ff. 25. En adelante AGEO. ↑
16. AGEO, fondo Tesorería principal de Oaxaca, sección Real Aduana de Oaxaca, serie Tesorería, Tehuantepec, 1817, Leg. 8, Exp. 22, f. 2. ↑

ISSN: 2683-314X

Monedas y seudomonedas en Yucatán a fines del siglo XVIII y principios del XIX

Ricardo Fernández Castillo[1][2]
Universidad Autónoma de Yucatán

Resumen

Muchas líneas se han invertido en el pasado glorioso de la plata novohispana-mexicana, los avatares de su producción minera, la acuñación del afamado real de a ocho y su circulación internacional en Occidente y Asia. Pero en ese marco donde la plata mexicana constituyó una de las primeras divisas globales, aún faltan acercamientos sobre la participación regional de provincias novohispanas que, aún sin contribuir a la producción metalífera, eran parte integral del sistema monetario castellano y, por ende, de su funcionamiento general. Será el caso de Yucatán con sus particulares usos monetarios.

Palabras clave: Monedas, Seudomonedas, Plata, Cacao.

Introducción

Cuando el término “historia monetaria” aparece, múltiples etapas fundacionales pueden venir a la mente en una narrativa que por sí sola vertebra los grandes hitos de nuestro pasado. El dinero en México ha sido especialmente pletórico en personajes, variaciones y arraigos. La gloria añeja de la plata, las fichas de haciendas, los billetes bancarios y las decisiones de ministros como Lucas Alamán, Manuel Orozco y Berra y José Ives Limantour —por mencionar algunos—, son apenas un primer listado de posibles derroteros para la escritura de las tramas del dinero en México.

El virreinato de la Nueva España, durante su tiempo de vida entre 1521 y 1821, es en sí mismo un recurso interminable para redescubrir esa historia monetaria. La minería, la Real Casa de Moneda de México, las exportaciones de plata por Veracruz y Acapulco y la fortaleza del peso fuerte español han inspirado la pluma de muchos estudiosos que ven en la moneda un

artefacto que combina valores simbólicos y materiales. Después de sus funciones tradicionales como medio de cambio, depósito de valor y unidad de cuenta, la moneda se desenvuelve como intermediaria en usos políticos, culturales y sociales.

Tan sólo el peso fuerte español, acuñado en las casas de moneda de Ciudad de México, Lima, Potosí y Santa Fé de Bogotá, nos da una calibración general de la colosal unidad monetaria que representaba la monarquía española. Unidad que intriga aún más al conocer que muchas de sus piezas eran muy disímiles. No se piense que las monedas formalmente acuñadas en esas casas de moneda, con singularidades artísticas y caligráficas, estaban presentes en todos los rincones de los millones de kilómetros cuadrados que abarcaban los territorios españoles en Filipinas, América y Europa. Justo antes de caer en esa trampa comprensiva, recordemos que el dinero no requiere estar físicamente presente para influir. Justo como el sociólogo Georg Simmel apuntó, la sustancialidad del dinero también reside en su alta maniobrabilidad para referir valores y proyecciones, simplificándolas bajo el yugo de un signo (2013: 135-228).

Luego de dimensionar las longitudes geográficas de la monarquía española en torno a las cuales el dinero se movía con jurisdicción ilimitada, conviene precisar aún más sus circuitos. Algunos eran domésticos, altamente configurativos de regiones y tendencias de producción. Otros nos transportarían a Europa, Estados Unidos, India y China, recordando que la plata era altamente valorada en mercados internacionales (Marichal, 2017). El peso fuerte español era una mercancía-dinero, una manufactura que derivaba de amplias relaciones de producción —el oro y la plata no aparecían espontáneamente en la superficie—.

Entre esos circuitos, invertiré las próximas líneas en la provincia de Yucatán. Me alejaré de los famosos distritos mineros y estaremos a varias leguas de distancia de Guanajuato, Real del Monte y Zacatecas. También nos distanciaremos del boyante mercado urbano de la Ciudad de México. Pero esa distancia tiene un ingrediente ficticio: para la Nueva España, el sistema monetario castellano estaba presente desde las Californias hasta Bacalar en el extremo sureste del virreinato. Por tanto, nos quedan muchas locaciones cuya interacción con los medios de cambio podría debilitar, recomponer o al menos matizar las grandes imágenes que teníamos sobre la plata en la Nueva España y el mundo. Será el caso de Yucatán, una porción del virreinato que debe ser analizada más allá de su supuesto aislamiento cuasi insular, considerando más bien su integración política, económica y monetaria con el Golfo, centro de México, La Habana e incluso, con comerciantes angloamericanos. Una región que no producía plata, pero que la utilizaba a la menor oportunidad.

Voces monetarias para el Yucatán virreinal

Entre economistas, historiadores y numismáticos, las plumas que han transmitido los principales derroteros de la historia monetaria nos han legado una imagen general sobre el dinero en la Nueva España. Conocemos el carácter monopólico que tuvo la Real Casa de Moneda de México entre 1535 y 1810, las salidas de plata para el resto del imperio español y las monedas populares que acompañaban la circulación de los pesos fuertes de plata. Al respecto, hace más de dos décadas que el historiador italiano Ruggiero Romano escribió su trabajo emblemático en torno a la escasez de monedas oficiales en la Nueva España, paradójico para un virreinato que producía abundantes cantidades de plata.

Sin duda, sus ideas provocaron debates que todavía no han sido totalmente resueltos. Entre las réplicas más destacadas, Antonio Ibarra respondió de manera inmediata con un estudio ampliamente fundamentado sobre el occidente novohispano para demostrar que había mucha más plata en circulación (Ibarra, 2017: 113-140).

El propio concepto de seudomoneda no se ha mantenido intacto. Desde que Romano lo vertió en la historia económica mexicana, pareciera ser que no ha dejado de rondar la mente de los interesados en el tema. Cuando la moneda no cumple con sus funciones básicas, entonces el concepto de seudomoneda resulta tentador para ajustar mejor la lente. Después de todo, ¿podrían las acuñaciones de plata y oro de la Real Casa de Moneda de México suministrar suficiente dinero para el comercio en la Nueva España?

Para Romano, la vida económica del espacio mexicano se articula entonces sobre diferentes pisos, que están señalados por la presencia de las monedas (en plural: de oro o de plata, gruesas y pequeñas), sobre seudomonedas (los tlacos, fichas de cobre, madera, cuero y granos de cacao) y sobre el trueque de bienes y servicios. Entre estos diferentes pisos hay ejes conectores más o menos sólidos (Romano, 1998: 227-228).

Si bien el estudio de Romano es generoso en citas que permiten cobertura territorial, la Nueva España era en realidad un mosaico de culturas y tradiciones, y siempre faltarán acercamientos regionales. No pensemos en esas regiones como arrinconamientos aislacionistas. Desde 1794, surgieron los consulados de comerciantes de Guadalajara y Veracruz (Ibarra, 2017: 167-188), grandes agrupaciones de comerciantes mayoristas que acompañaron a su homólogo de la Ciudad de México. Estas grandes corporaciones simbolizaban un empoderamiento regional, junto con los gremios de comerciantes que sí existían para el caso del Yucatán colonial.

En un cuadro con estas características, no podemos renunciar a incluir provincias que, aun careciendo de minería de metales preciosos, formaban parte igualmente del sistema circulatorio de la monarquía española en su conjunto, una de las unidades monetarias más amplias y formidables de la historia, cuyo resquebrajamiento se dio solamente con las guerras de independencia (Irigoin, 2010: 921-923).

Yucatán era parte de ese sistema monetario y resentía las transformaciones en las políticas de cambio en el grabado y composición metálica del circulante. En ese mismo sentido, el sureste novohispano aterrizaba la legislación monetaria de manera *sui generis*, lo que no sería extraño en vista de que el patrón bimetálico adoptó particularidades domésticas tanto en Europa como en América; circulaciones simultáneas de oro, plata, cobre, aleaciones menores, e incluso fichas populares que desatarían discusiones historiográficas sobre su papel ambivalente como crédito o seudomoneda.

La llegada de monedas formales de oro y plata a Yucatán podía darse por numerosas vías. Por ejemplo, había llegada y recirculación de monedas oficiales de plata a través de recursos eclesiásticos, remisiones de la Real Hacienda y el situado (Marichal, 1999: 48). Este último consistía en una transferencia entre cajas reales para atender el funcionamiento de guarniciones militares, salarios de funcionarios, abastecimiento de los estancos o monopolios reales y pendientes eventuales como sueldos o prebendas eclesiásticas (Romano, 1998: 61). Había situado para Yucatán a través de Campeche e Isla del Carmen. El fomento del puerto de Sisal a fines del siglo XVIII y principios del XIX se realizó, entre otras razones, para inclinar la balanza de transferencias a favor de una locación controlada por Mérida, la capital. Después de todo, debían competir con otros receptores de recursos como la capitanía general de Cuba y varias plazas del Golfo de México o *seno mexicano*, como se le conocía en esas épocas.

Las exportaciones yucatecas como el palo de tinte, mantas, hilos, cera, miel, sebo y sal también provocaban la llegada de signos de plata. Al llegar, su circulación interna se daba gradualmente gracias a operaciones de abastecimiento, pago de impuestos, repartimiento de mercancías y obvenciones religiosas. Los núcleos urbanos de Campeche y Mérida actuaban como válvulas redistribuidoras de esas monedas hasta que finalmente se atesoraban o salían nuevamente en la compra de alimentos y mercancías a Veracruz, Tampico, Cuba, Nueva Orleans, Baltimore y Jamaica, sin omitir el contrabando. En este esquema, Yucatán figuraría como un escape de moneda de plata (Romano, 1998: 60-61).

Pero de ese gran mapa monetario, resaltemos lo que hemos comprometido desde el inicio: ¿qué ocurría con la circulación interna en Yucatán? A pesar de ser una interrogante aparentemente sencilla, en realidad demanda mucho análisis. Alicia Contreras sentó un precedente magnífico sobre cómo se comportaba la economía del Yucatán colonial ante la

escasez de monedas de oro y plata, alejándose de la postración productiva y dinamizando los intercambios a través de papeles de empréstitos. Su estudio ha sido fundacional en el conocimiento de la naturaleza auténtica de la recirculación monetaria de Yucatán.

Los préstamos y cartas de obligación fueron una alternativa a la escasez de monedas de plata en el sureste, ya que satisfacían, al menos momentáneamente, algunos requerimientos comerciales como medios de cambio (Contreras, 2011: 23-24). Hasta este punto conviene recordar que la discusión es multiescalar: Romano argumentó que existían esferas económicas en la Nueva España sujetas a una interacción constante. Producción monetarizada, economías "naturales" y niveles intermedios de redistribución. En Yucatán ocurría lo propio, mas no quiero fijar una explicación que sucumba a dibujar focos de economía formal alrededor de Mérida, Campeche y Valladolid rodeados de una circunferencia aún más amplia correspondiente a la economía "natural" y doméstica de los pueblos de indios. Eso sería didácticamente accesible, pero económicamente impreciso, pues la idea de una economía natural no debe asociarse con una economía doméstica autárquica y cerrada. Dicha economía y el autoconsumo han sido parte consustancial del despliegue histórico de la economía capitalista y por tanto, han estado en constante interacción (Romano, 1998: 178-179).

En Yucatán escaseaban las monedas de oro y plata, condición compartida con otros puntos del virreinato, aunque probablemente en magnitudes distintas. Los mercados de Campeche, Mérida y Valladolid funcionaban como válvulas que bombeaban moneda hacia el interior de la región. Tomaré como caso prototípico las compras oficiales de alimentos para el abastecimiento de núcleos urbanos. Algunos organismos municipales para el control de precios como los pósitos y las alhóndigas, más las tiendas, carnicerías y pulperías de los núcleos urbanos, funcionaban con seudomonedas de cobre, latón, cacao y mantas, no sólo con monedas de plata. Existía una relación bipolar de aceptación y repulsión de estos circulantes populares detectados por las autoridades encargadas de vigilar el mercado urbano.

En el discurso de la época, había una situación monetaria "desordenada" y sujeta a arbitraje de comerciantes y tiendas. Un bimetalismo oro-plata profundamente aterrizado en lo regional. En contraste, estas condiciones deben ser observadas y sometidas a nuevos escrutinios, pues eran laboratorios singulares donde se entremezclaban las múltiples esferas económicas que podían existir en la época. Si las esferas económicas eran diversas y en continua interacción, entonces las modalidades de medios de cambio y las estrategias para emplearlos nos acercarán a la construcción regional de un concepto propio de seudomoneda. Como señalaron los letrados yucatecos José María Calzadilla, Policarpo Antonio Echánove, Pedro Bolio y José Miguel Zuaznávar en 1814, había grandes cantidades de cacao en el mercado urbano de Mérida

funcionando como medio de cambio (1977: 71-74). ¿Cómo se había llegado a tal escenario en el que la capital provincial, con sus instituciones y grupos de poder, atestiguaba la confluencia de estas seudomonedas?

La recirculación de plata al interior de Yucatán: situado y redes de pósitos

A través del situado, remisiones eclesiásticas, comercio, contrabando, sueldos y salarios se tenían vías para la llegada de monedas de oro y plata a una provincia que no producía esos metales y mucho menos contaba con una casa de moneda. Al llegar a Yucatán, la plata se desenvolvía en mecanismos de atesoramiento y diversas operaciones de compra-venta. El atesoramiento de monedas no debe ser subestimado, pues no representaba la "muerte de las monedas". Por el contrario, respaldaba actividades de gran calado como el mercado de tierras, además de las compras al mayoreo en mercados externos.

Lo que no se atesoraba, eventualmente recirculaba. Abordemos un ejemplo que en sí mismo es parcial, pero esclarecedor. Las tareas de abastecimiento alimenticio de Campeche y Mérida involucraban compras periódicas de maíz, arroz, carne de res y de cerdo. A través de una red institucional de cabildos y funcionarios —fieles ejecutores y síndicos procuradores—, la plata recirculaba a haciendas y pueblos de indios para el aprovisionamiento de maíz, legumbres y otros productos. Destacaban en esa red los organismos denominados pósitos y alhóndigas, graneros oficiales para el almacenamiento, control de precios y expendio, directamente regulados por los ayuntamientos.

Si bien los pósitos y las alhóndigas han sido analizados en sus funciones económicas y asistencialistas (Fernández, 2012: 55-76), también jugaron un papel relevante en la circulación monetaria. Además del almacenamiento de granos ante sucesivas crisis por escasez de maíz, plagas de langosta, huracanes, enfermedades —viruela y sarampión—, acaparamiento y especulación (Patch, 2011: 479), pareciera ser que a fines del siglo XVIII los pósitos fueron vistos como una estrategia para que la dotación interna de monedas de plata fuese mucho más eficiente. El reglamento de pósitos de Yucatán de 1795 —verdaderos graneros oficiales para la regulación de precios y existencias—,[3] dirigido especialmente a las subdelegaciones de la provincia, significó una medida de fomento de mercados, no sólo de medidas paliativas ante emergencias. El proyecto buscaba asegurar las cosechas de maíz en la región e impulsar su adquisición con medios de cambio formales: pesos fuertes de plata. Cada uno de los pósitos de la provincia crearía un fondo de capital para la compra constante de granos a través de adelantos de capital.

Estos fondos no iban a estar compuestos por seudomonedas, tampoco por signos de crédito. En su lugar, se esperaba que mantuvieran un *stock* de plata, preferentemente con denominaciones menudas, y por tanto atractivas para los cosecheros, mismos que podrían emplearlas para el pago de impuestos, obvenciones y otras necesidades. Pero con todo y sus promesas, el plan tenía un punto débil: no preveía (¿deliberadamente?) la especulación mercantil. Es muy probable que los nombres de hacendados, prestanombres y asociados fueran los que accedían indirectamente a estos fondos. En consecuencia, los hacendados se convertían en una suerte de "dueños del dinero" en Yucatán. Mientras tanto, los cosecheros indígenas recibían invitaciones constantes, más cercanas en su funcionamiento a presiones compulsivas, para que mantuvieran un ritmo de cosechas constantes, con la amenaza de que subdelegados y caciques serían destituidos del cargo si incumplían la orden.[4] Entiendo que con esto se reincide en una situación que Romano acusaba para toda la Nueva España, la concentración aristocrática de la moneda seguida por una sequía de la misma.

Después de todo, en Yucatán, apellidos como Quijano, Quintana, Peón, Ávila y Dondé, gozaban de un emplazamiento estratégico desde Campeche y Mérida, con capital y redes de propiedades agrarias que igualmente abastecían a los núcleos urbanos. Este rasgo en los mercados regionales de Yucatán, guardaba ciertas semejanzas con los grupos —mucho más vastos e intrincados— de los consulados de México, Guadalajara y Veracruz, mismas que incluían intereses burocráticos, inversiones en el comercio al mayoreo e intervención en los fondos de rescate. Una economía monetizada, pero con una estratificación palpable.

Prueba de ello fue la petición de 1799 para que las aportaciones de pueblos de indios a los fondos de los pósitos rurales fuese en maíz y no en moneda.[5] Si el campo yucateco hubiera estado más monetizado, la composición de ese fondo hubiera podido cumplir el ideal de un *stock* de plata o con algún grado de complementariedad entre maíz, cobre, cacao y demás valores.

Las seudomonedas en Yucatán y su complementariedad con el peso fuerte

La escasez de moneda en Yucatán debe entenderse con parámetros de la época y, en todo caso, se debe profundizar en cómo se concatenaba con sustitutos. Durante el tiempo de vida del virreinato de la Nueva España existieron cuatro tipos de moneda oficial acuñada en la Casa de Moneda de México. Las partidas legales de acuñación correspondieron a la moneda de Carlos y Juana (1536-1555), moneda macuquina (1556-1732), moneda columnaria (1732-1772) y moneda de efigie real (1772-1821). Algunos testimonios indican que en Yucatán, continuaba circulando la moneda macuquina mucho tiempo después de haber sido legalmente abolida y

cambiada por la moneda columnaria e incluso la de efigie regia. A pesar de los decretos reales de cambio oficial de moneda, la población retenía moneda de plata antigua y la acompañaba con las nuevas presentaciones.

Imagen 1. Moneda macuquina en la Nueva España, 1556-1732



Fuente: Pablo Luna, *El dato numismático*, https://eldatonumismatico.com/numismatica-basica/ (consultado el 28 de marzo de 2025)

La moneda macuquina no tenía implementos de seguridad para evitar los cortes de rebabas de plata. Además, la retención de moneda antigua respondía a que la población conocía que los cambios de grabado entrañaban una artimaña de la corona española para rebajar el contenido de plata, sin cambiar el valor nominal (Ibarra, 2023: 78-80). Este envilecimiento monetario con fines recaudatorios afectó a Yucatán y a otras partes de la Nueva España y el Caribe. Téngase en cuenta que los primeros afectados no eran exactamente agricultores o los pueblos de indios en la Sierra, Beneficios, Camino Real o la Costa. La propia Real Hacienda resentía esas políticas, ni qué decir los intendentes gobernadores. Entre 1791 y 1794, cuando la Junta Superior de Real Hacienda presionó para que las cajas de Yucatán enviaran sus monedas columnarias para cambiarlas por nuevas presentaciones de efigie regia, solamente 16,521 pesos de un total cifrado en 82,631 fueron devueltas a la provincia en el marco de tres años.[6] La lentitud en la política monetaria afectaba a la economía regional.

Así, al hablar de la coexistencia de medios de cambio en el sureste, debemos tener en cuenta que ni siquiera en la esfera de la economía "formal" había una homogeneidad impoluta. Ello a causa de que la circulación combinaba monedas macuquinas, columnarias e incluso de efigie con distintos usos empresariales, sociales y de atesoramiento, dependiendo de la región o grupo poblacional.

Además, ante la escasez de moneda oficial, existían libramientos, libranzas, letras de cambio, cacao, fichas de cobre y trueque, más un listado casi interminable de medios alternos (Romano, 1998: 143-145). En Yucatán esta pluralidad adquiría formas genuinas, pues el maíz, las mantas y la sal podían asumir funciones provisionales de medio de cambio. Aunque es importante aclarar: las seudomonedas, dependiendo del caso, podían fungir como medios de cambio, pero fallaban en el cumplimiento de las otras funciones dinerarias mencionadas líneas arriba, sin hablar de su baja durabilidad e, incluso, problemas de transportabilidad.

Estos usos sociales de la moneda deben entenderse en el marco de pugnas locales por la plata, un marco general en el que la población conocía las particularidades de su sistema monetario legal. Al respecto, podemos agregar transacciones similares a las del comerciante Joseph Dondé, quien en 1798 retenía moneda de alta ley para emplearla en Jamaica en la compra de esclavos.[7] Al interior de la provincia, muy posiblemente, sus tiendas y agentes en Campeche y Mérida servían como receptores y redistribuidores de monedas antiguas y nuevas, es decir, macuquinas, columnarias y de efigie real.

El desafío para la Real Hacienda, los gobernadores y cabildos en Mérida, Campeche y Valladolid crecía al intentar regular los mercados urbanos ante una diversidad monetaria de este tipo. El problema aumentaba cuando aquellos comerciantes privados, aún con el beneplácito del ayuntamiento, hacían circular fichas de cambio con dinámicas compulsivas para los consumidores: tenían que regresar con el mismo comerciante para reutilizarlas. Problemas que, en suma, jamás deben hacernos pensar que el comercio se detenía o la economía se paralizaba.

Finalmente, brindemos un panorama sobre la salida de plata de Yucatán. La región que nos ocupa era parte de circuitos transoceánicos, verdaderos tejidos relacionales de la economía global donde la moneda actuaba como vehículo. Las importaciones de Yucatán por vías legales o fraudulentas, implicaban salida de numerario hacia, por ejemplo, La Habana, Estados Unidos y las Honduras Británicas en Centroamérica. Tomando el último punto, a través del tráfico de esclavos, armamento, harina y licores, las monedas recirculaban a Jamaica, emporio redistribuidor del comercio inglés. Desde varios canales, la moneda podía entonces remitirse al Banco de Inglaterra (Romano, 1998: 104-105).

En Jamaica, algunas gacetas calculaban que durante los primeros cinco meses de 1813 habían salido más de seiscientos mil pesos fuertes de plata de Yucatán hacia esa isla por cuenta del comercio ilícito (Calzadilla *et al*., 1977: 73). Los actores de la época trataban de manejar a conveniencia estos circuitos, con distintos grados de éxito. En 1795 cuando el intendente gobernador de Yucatán, Arturo de O'Neill, inició averiguaciones para la importación de maíz y trigo desde Luisiana, dispuso que el pago de los barriles fuese con moneda de plata columnaria proveniente del fondo de propios y arbitrios.[8] Una gestión institucional que empleó estratégicamente el cambio monetario a favor de intereses políticos y asistenciales. Sin embargo, durante esa temporalidad, la moneda de curso legal era la de efigie regia.

Imagen 2. Moneda de efigie regia o de "busto real", 1772-1821



Fuente: Pablo Luna, *El dato numismático*, https://eldatonumismatico.com/numismatica-basica/ (consultado el 28 de marzo de 2025)

El que Arturo de O'Neill haya usado moneda vieja para pagar importaciones en Yucatán es un fuerte indicio de que las constantes crisis alimenticias por sequías, plagas, enfermedades y pérdidas de milpas estaban asolando la región y reduciendo la capacidad de compra. Una "sangría monetaria con hemorragia comprobable" a favor de los angloamericanos —para el caso narrado—, diría Romano, sólo que desde mi perspectiva, las formas, etapas y mecanismos puestos en práctica aún no habían sido pormenorizados en la historiografía sobre el tema.

Conclusiones

Con este orden de factores, podemos comprender cómo a fines del siglo XVIII y principios del XIX en Yucatán se empleaban papeles de empréstitos, monedas populares y cacao como signos seudomonetarios para fraccionar la plata, misma que resultaba cara a una región que no la producía y tampoco la lograba atraer con alguna balanza de comercio que fuera

favorable. Para trabajos a futuro, corresponderá rastrear las múltiples formas de circulación mixta, pero con la aclaración de que ese carácter híbrido no debe ser rastreado únicamente en el ámbito rural o en la cotidianeidad de tiendas y pulperías, sino en consonancia con ámbitos formales de circulación en los que el propio gobierno colonial y los grandes comerciantes incurrían en usos a conveniencia de un sistema monetario heterogéneo.

Si bien las menciones de moneda oficial han correspondido a la plata, también existía oro en circulación, aunque en cantidades ínfimas por la mayor disponibilidad del primer metal. Calzadilla y compañía explicaron la prolijidad para emplear el oro existente en la manufactura de alhajas (1977: 64). Pero, por el perfil económico de la región, "poco oro podía ser buen oro", en términos de reforzar fortunas familiares, instrumentos financieros y transferencias de gran envergadura. El análisis deberá continuar por ese derrotero.

En esta ocasión, nuestro límite cronológico corresponde a los albores de la guerra civil de independencia y la crisis de la monarquía española iniciada en el propio territorio ibérico. Estos fenómenos que trastocaron las bases del dominio virreinal cambiaron la dinámica monetaria y comercial de Yucatán, pues permitieron nuevas participaciones de la provincia en el comercio marítimo, aunque hipotéticamente con mayor exposición a la salida descontrolada de la poca plata existente en la región. Será importante desarrollar este nuevo análisis en otro trabajo, pero contando con las variables explicadas gracias al presente espacio.

Referencias

Calzadilla, J. M., Echánove, P. A., Bolio, P., y Zuaznávar, J. M. (1977). A*puntaciones para la estadística de la provincia de Yucatán que formaron de orden superior en 20 de marzo de 1814*. Ediciones del Gobierno del Estado de Yucatán.

Contreras, A. (2011). *Economía natural-economía monetaria. Los empréstitos en Yucatán (1750-1811)*. Universidad Autónoma de Yucatán.

Fernández Castillo, R. (2012). El pósito y la alhóndiga de Mérida a fines del siglo XVIII y principios del XIX. *Temas Antropológicos, 4*(2), 55-76.

Ibarra, A. (2017). *Mercado e institución: corporaciones comerciales, redes de negocios y crisis colonial. Guadalajara en el silgo XVIII*. UNAM / Bonilla Artigas.

Ibarra, A. (2023). Gresham en la Nueva España: la política monetaria global de Carlos III y la desmonetización novohispana, 1772-1818. En Ibarra, A. y Hausberger, B. (coords.), *Historia económica del peso mexicano: del mercado global a la gestión política de la moneda* (pp. 73-

116). El Colegio de México.

Irigoin, A. (2010). Las raíces monetarias de la fragmentación política de la América española en el siglo XIX. *Historia Mexicana, 59*(3), 919-979.

Marichal, C. (1999). *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. Fondo de Cultura Económica / El Colegio de México.

Marichal, C. (2017). El peso de plata hispanoamericano como moneda universal del antiguo régimen (siglos XVI a XVIII). En Marichal, C., Topik, S., y Frank, Z. (coords.), *De la plata a la cocaína. Cinco siglos de historia económica de América Latina, 1500-2000* (pp. 37-75). Fondo de Cultura Económica.

Patch, R. (2014). Sociedad, economía y estructura agraria, 1649-1812. En Quezada, S., Castillo Canché, J., y Ortiz Yam, I. (coords.), *Historia general de Yucatán* (vol. 2, pp. 431-489). Universidad Autónoma de Yucatán.

Quiroz, E. (2005). *Entre el lujo y la subsistencia. Mercado, abastecimiento y precios de la carne en la Ciudad de México, 1750-1812.* El Colegio de México / Instituto de Investigaciones "Dr. José María Luis Mora".

Romano, R. (1998). *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*. Fondo de Cultura Económica / El Colegio de México.

Simmel, G. (2013). *Filosofía del dinero*. Capitán Swing.

1. Facultad de Ciencias Antropológicas, UDY. Correo electrónico: ricc444@gmail.com ↑
2. Agradezco a las estancias posdoctorales por México de la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI), 2023-2025 por el apoyo. Recibí orientación de la asesora de dicha estancia, la Dra. Pilar Zabala Aguirre. Agradezco también al Seminario de Historia Económica del Sureste (CIESAS) por la constante retroalimentación. ↑
3. Archivo General del Estado de Yucatán, Fondo colonial, Bandos y Ordenanzas, 5 de junio de 1813, Vol. 1, Exp. 08, f. 1. ↑
4. Archivo General de la Nación, Bandos y ordenanzas, caja 2, vol. 1, exp. 4. ↑
5. AGN, Indiferente virreinal, Alhóndigas, caja 5761, exp. 25. ↑
6. AGN, Casa de Moneda, vol. 322, exp. 2. ↑
7. AGN, Intendentes, vol. 54, exp. 1. ↑
8. AGN, Intendentes, vol. 75, 178 ↑

ISSN: 2683-314X

Economía y política de los festejos cívicos y religiosos en Mérida, Yucatán, 1821-1837

Cristóbal Díaz Vergara[1]
CIESAS Peninsular

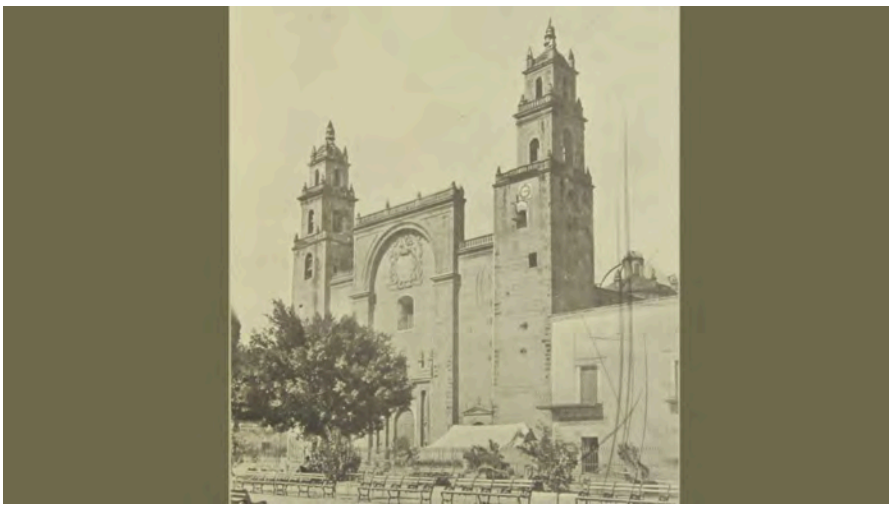


Ilustración *Ichan Tecolotl* con fotografía de Wikimedia Commons.

Resumen

Los años entre 1821 y 1837 son para la ciudad de Mérida un panorama privilegiado para observar cómo las fiestas cívicas y religiosas operaron como instrumentos de gasto, redistribución económica y legitimidad política. Tras la independencia, el cabildo utilizó los festejos cívicos y patrios como una estrategia para afirmar la soberanía local y articular recursos financieros que activaron la vida urbana. Los fondos de propios, préstamos de particulares y donativos gremiales sostuvieron parte de los costos para la organización de los festejos, entre los que se encontró, las iluminaciones y faroles de las calles, los bailes, música de orquestas, pirotecnia y construcciones efímeras. Estos costes no fueron ornamentales, sino inversiones con objetivos políticos que buscaron consolidar el prestigio del cabildo y contribuyeron a la construcción del nuevo Estado-Nación.

Paralelamente, las festividades religiosas como el Corpus Christi, San Bernabé y las fiestas patronales de barrios y gremios, movilizaron economías locales en las que convergieron la devoción, la sociabilidad y la administración de recursos. La participación de coheteros, músicos y artesanos reforzó la circulación monetaria y puso en evidencia la estrecha relación entre cabildo y clero, marcada tanto por la cooperación como por la tensión en torno al control de los fondos. El carnaval como preludio a la semana santa, por su parte, reveló la necesidad de regular el exceso popular mediante bandos policiales y sanciones económicas, mostrando el papel de la fiesta como espacio de negociación entre libertad lúdica y disciplina social.

El análisis conjunto de las celebraciones cívicas y religiosas demuestra que ambas compartieron recursos monetarios, similares estrategias de gasto y una misma lógica política, donde la fiesta de cualquier índole fue sistema mixto, donde lo cívico y lo sacro se entrelazaron en beneficio del orden de una ciudad, un estado y un país en desarrollo. Así, los festejos en Mérida del siglo XIX fueron más que expresiones de patriotismo o devoción, pues representaron un precio necesario y un capital simbólico que permitió al Estado afirmarse en un periodo de transición e incertidumbre.

Palabras clave: Estado-Nación, fiestas cívicas, fiestas religiosas, economía festiva, legitimidad política.

Introducción

La proclamación de la independencia de México en 1821 abrió paso a un periodo de transición caracterizado por la incertidumbre económica, pero sobre todo por la inestabilidad política. Por lo tanto, en el ámbito cívico festivo de Mérida, Yucatán del siglo XIX, se proyectó la legitimación de la soberanía local y nacional simultáneamente con la necesidad de fomentar las sanas finanzas del cabildo meridano. Entre 1821 y 1827, los festejos cívicos, patrióticos y religiosos fueron espacios privilegiados para canalizar recursos, legitimar autoridades y mantener la cohesión de una sociedad que oscilaba entre la herencia colonial y los nuevos ideales republicanos. Este artículo propone examinar esas celebraciones desde una perspectiva económica y política, atendiendo tanto a sus costos como a sus significados en la construcción del orden del Estado-Nación.

Siglos antes de las colonias españolas en América, los festejos fuera cual fuera su índole no fueron un simple pasatiempo de la colectividad, ya que, desde el Renacimiento, el despliegue de música, luces y arquitectura efímera fue un recurso de poder para articular la autoridad civil

con la religiosa (Pinar, 2010: 13-15). En la Nueva España, y posteriormente en el México independiente, esas prácticas se adaptaron a las particularidades locales, combinando el llamado al sentimiento nacional y patriótico con la devoción católica.

Si bien en Mérida el costo de la organización de las fiestas públicas se cubrió en buena medida con recursos propios del cabildo, también fue necesario recurrir a préstamos de particulares avecindados en la ciudad y a las aportaciones de los gremios. Al mismo tiempo, esos fondos se redistribuyeron en el propio espacio urbano mediante la contratación de músicos, artesanos y coheteros. En este sentido, la fiesta puede entenderse como una forma de economía política, en la que lo material y lo simbólico se entrelazaron.

El análisis de este fenómeno requiere también observar la interacción entre cabildo y autoridades eclesiásticas. En el caso de los festejos religiosos, como el de Corpus Christi o la fiesta patronal de San Bernabé, el cabildo se hizo cargo de financiar parte de las procesiones, enramadas y altares, lo que generaba tensiones sobre el control de los recursos y el prestigio de la organización (Bayle, 1952: 741-743; Miranda, 2004: 272).

En paralelo, las fiestas cívicas vinculadas a la independencia y a las juras constitucionales en Yucatán demandaron gastos crecientes que, en más de una ocasión, desbordaron las arcas del ramo de propios y arbitrios. Esta situación obligó a las autoridades a recurrir a la creatividad para recaudar fondos, ya que se aplicaron desde multas inusuales hasta la colecta de tributos patrióticos entre los gremios locales. En ambos casos, se trató de un mismo dilema, que obligó a las autoridades a pensar en cómo costear las celebraciones que fueron vitales para mantener su legitimidad, aun en medio de recurrentes crisis económicas y políticas.

Los trabajos previos sobre las fiestas en Mérida han destacado sobre todo su dimensión social y cultural desde la identidad barrial, las prácticas devocionales o el control de las diversiones públicas (Miranda, 2004). Sin embargo, este artículo se centra en enfatizar la fiesta como un mecanismo político y económico. Las fuentes que permiten reconstruir este proceso provienen principalmente de las actas del cabildo de Mérida, decretos y leyes del siglo XIX, así como ordenanzas de policía. A ello se suma la bibliografía especializada que estudia tanto el papel de las celebraciones cívicas en la construcción del Estado-Nación como la persistencia de las festividades religiosas en los barrios urbanos (Ojeda, 2004; Sánchez, 1999). En conjunto, este corpus ofrece una mirada detallada de los costos, ingresos y regulaciones asociados con la vida festiva, permitiendo entenderla como un engranaje económico en el que confluyeron múltiples actores.

El texto se organiza en tres apartados. En el primero se examinan los festejos cívicos entre 1821 y 1837, con énfasis en su financiamiento y en las implicaciones políticas de su despliegue. El segundo apartado aborda las celebraciones religiosas, donde la devoción se entrelazó con la gestión de recursos y con la competencia por el prestigio entre el cabildo y clero. Finalmente, se presentan las conclusiones generales, en las que se da una respuesta a las preguntas ¿Cómo se articularon y financiaron los festejos cívicos y religiosos en Mérida durante los años posteriores a la independencia? y ¿Qué papel tuvieron las fiestas cívicas y religiosas en la construcción del orden estatal del siglo XIX?

Festejos patrióticos y cívicos: gasto, financiamiento y legitimidad política

Los festejos patrios por la independencia de México

El acta del cabildo de Mérida con fecha agosto de 1822 reseñó la primera comisión de la junta de recaudación patriótica encabezada por el alcalde primero don José Ignacio López que tuvo el encargo de colectar 21 pesos y 2 ½ reales, que obtuvo principalmente con el auxilio de los gremios de artesanos de la ciudad, para el obsequio del primer festejo de la independencia en Yucatán. Paralelamente, y por una mala distribución de los recursos del fondo de propios del cabildo, el hospital de San Juan de Dios, la cárcel y la casa de mujeres menesterosas compitieron por los mismos fondos, lo que obligó a los regidores a buscar financiamiento privado auspiciado por los vecinos de la ciudad, para prevenir gastos extraordinarios de los festejos.[2]

En 1823 se organizó un comité con el propósito de recaudar los recursos necesarios para los festejos nacionales. En esta ocasión, por conducto del ciudadano Joaquín Quijano, se solicitó que se ingresaran a las arcas municipales los 21 pesos y dos y medio reales recaudados entre el gremio de artesanos de la ciudad, además de 22 pesos que el alcalde Pedro Pablo de la Paz tenía en su poder por concepto de multas, las cuales, con alta probabilidad, derivaban de comportamientos indebidos o de incumplimiento de deberes durante los festejos.[3]

Los festejos por la proclamación de la independencia en 1824 se redujeron a la celebración de dos misas en la catedral de la ciudad, los días 16 y 27 de septiembre.[4] La razón aparente fue una crisis monetaria que, si bien no puede calificarse de grave, sí afectó las arcas del ramo de propios y arbitrios. Ello se deduce de dos acuerdos en los que se advierte con claridad el déficit financiero del Ayuntamiento.[5]

En el primero, se solicitó al síndico segundo Clemente Gómez que pidiera al señor José Salazar, en vista de la escasez de los fondos, una rebaja de 10 pesos en la cuenta presentada al cabildo, que ascendía a 35 pesos, por haber pintado un águila en el mismo lienzo donde antes figuraba el retrato del rey Fernando VII.[6] En el segundo acuerdo se exigió al mayordomo de propios y arbitrios, don Bernabé Esmorto [sic], presentar la información de su ramo con mayor detalle. Se le ordenó realizar una razón de los propios y arbitrios que tenía en ese momento la ciudad, enlistar objetos y concesiones de su origen, constatar que estuvieran al corriente y elaborar una relación de cuáles eran sus productos diarios o periódicos y de sus cargas e inversiones.[7]

Con la finalidad de recaudar los fondos necesarios para los festejos patrios en septiembre de 1826, las autoridades del cabildo meridano organizaron una junta patriótica, que estuvo compuesta por algunos regidores y dos ciudadanos, Tomás Luján y Juan de Dios Lara, estos últimos tuvieron el encargo especial de recolectar los tributos patrióticos aportados por los vecinos del primer cuadro de la ciudad. En el mismo acuerdo quedó asentado que para el mes de noviembre del mismo año debía celebrarse con justas al estilo medieval el glorioso día en el cual se trasladaron los enfermos al antiguo hospital de San Juan de Dios de la ciudad de Mérida.[8]

Aparentemente superada toda crisis financiera, en 1827, la organización de los festejos patrios comenzó con gran entusiasmo, ya que el cabildo tuvo como propósito que la población participara de manera activa en una fecha considerada fundamental para la vida nacional. Sobre el tema, se da noticia dentro del primer acuerdo del cabildo del mes de septiembre, donde queda en evidencia una renovación del discurso patriótico de los miembros del Cabildo. [9]

Por tal motivo, el 11 de septiembre por órdenes del alcalde primero Simón de Vargas se entregaron 200 pesos al regidor Juan de Dios Lara para cubrir los gastos necesarios con el fin de celebrar solemnemente el 16 de septiembre.[10] Dicho presupuesto debía garantizar que tanto el cabildo meridano como los ciudadanos festejaran la jornada con “conmociones de alegría, regocijo y júbilo”, decorando las afueras de la Casa Consistorial y las viviendas particulares con “colgaduras coloridas, iluminaciones, pirotecnia y cuanto dictara su amor patriótico y orgullo nacional”.[11] Las tareas se delegaron de la siguiente manera: adorno y alumbrado de la plaza mayor a cargo de los regidores Bonifacio Oreza y José María Canto, adorno de las casa consistorial, los regidores José María Pantoja y José Antonio Villamil, y de los espectáculos de pirotecnia se hizo cargo el síndico segundo Luciano Farlat.[12]

Los festejos cívicos en honor a los Congresos y Diputados de Yucatán

A diferencia de los festejos por la proclamación de la independencia, la jura e instauración del Soberano Congreso Constituyente despertó un entusiasmo mayor en la organización y en la asignación de recursos. Para 1822 se tiene noticia, a través de la petición del alcalde primero José Tiburcio López, de la devolución de 200 pesos tanto a él como a Joaquín Yenro [sic] que fue el encargado de los fondos de propios del cabildo, suma que ambos prestaron para financiar un baile en conmemoración del juramento y obediencia a las cortes constituyentes, que en ese momento se denominaban del Imperio Mexicano.[13] Esta erogación resultó significativamente más elevada que la destinada en años anteriores a los festejos de la independencia nacional.

Tampoco se escatimó en gastos para celebrar la instauración del Soberano Congreso Constituyente de 1823. Los preparativos y regocijos iniciaron con varias semanas de anticipación bajo la dirección del alcalde primero Pedro Pablo de la Paz. En primer lugar, dispuso la celebración de una misa en la Catedral, en la que los recién electos diputados prestarían juramento, y posteriormente dio instrucciones precisas sobre las labores que debían desempeñar los miembros del cabildo para la organización de los festejos. En cumplimiento de ello, los regidores Gerónimo Torre y Juan Antonio de Elizalde fueron comisionados para encargarse de la decoración e instalación de las luces que iluminaron la casa consistorial durante tres noches consecutivas, así como de la contratación de la orquesta que ofreció música de viento en igual número de ocasiones.[14]

En ese año, los gastos de los festejos fueron cubiertos gracias “al patriotismo” de los miembros del Cabildo, quienes reunieron mediante sus aportaciones un total de 68 pesos con 32 reales, destinados exclusivamente a la iluminación y a la música.[15] A lo anterior se sumaron 50 pesos entregados, por medio del ramo de propios, al ciudadano Ignacio Quijano para cubrir los gastos del baile celebrado el 22 de agosto de 1823 con el mismo motivo.[16]

A partir de 1823 y hasta 1836 se advierte cierta monotonía en la forma de celebrar los juramentos de los Congresos Constituyentes, que solían incluir iluminaciones, bailes y música. Por ello resulta significativo adelantar la mirada hasta 1837, cuando se observa un cambio importante en la organización de los festejos. En esa ocasión, el Ayuntamiento consideró la participación de los indios de los barrios de la ciudad, haciéndoles llegar una invitación para que ofrecieran su música en el magno evento.[17] Con este gesto no sólo se diversificaron las actividades de entretenimiento que formaron parte de las festividades, sino que además el cabildo manifestó el interés por integrar a una población marginada que, al participar

activamente en la vida económica y social de la ciudad, avanzó hacia un mayor reconocimiento de su ciudadanía y se consolidó como parte del proceso de crecimiento de la capital.

Los asistentes a la celebración disfrutaron de las luces de pirotecnia y los bailes ofrecidos en la Casa Consistorial, también de dos juegos de palos de caña[18] y de la elevación de dos globos aerostáticos en la plaza principal, lo que evidenció el interés de los organizadores por introducir elementos de innovación. Asimismo, se permitió a los ciudadanos prolongar su presencia en las calles más allá del horario habitual,[19] siempre que los cantos y la música no transgredieran la moral pública.[20]

De esta forma se concluye el análisis y la descripción de los festejos cívicos, los cuales, con el transcurso del tiempo, se incorporaron al calendario festivo local y nacional bajo la denominación de “fiestas patrias”. En ellos se puede ver la importancia de la erogación de recursos para la organización y ejecución de los festejos cívicos y patrióticos en el territorio yucateco, que tuvieron como propósito legitimar a las autoridades de gobierno y mantener viva la memoria de los episodios históricos en los que se forjó una nación independiente. Corresponde ahora dar paso al examen de las festividades de carácter religioso.

Festejos religiosos y economía mixta: financiamiento, control y devoción

Los festejos religiosos de la primera mitad del siglo XIX en Mérida movilizaron recursos del cabildo y aportaciones privadas de tal forma que se articuló una administración que integró al Cabildo con las parroquias y con los barrios de la ciudad. La economía de la fiesta se organizó bajo un principio de utilidad pública. Por lo tanto, el gasto se justificó como muestra de prosperidad y buen gobierno, pero también como inversión que activaba oficios, servicios y suministros. Por otra parte, las regulaciones civiles ordenaron la vida festiva meridana y fijaron sanciones económicas a comportamientos inadecuados, que se tradujeron en ingresos para la caja del Cabildo. La combinación de erogaciones y cobros sostiene la idea de una economía mixta donde lo político y lo sacro compartieron espacios y circuitos.

Los festejos de Corpus Christi y de San Bernabé apóstol

Por los registros documentales sabemos que, por su importancia la celebración de Corpus Christi siempre reunió a un cortejo mayor del Cabildo.[21] Su antigüedad le otorgó solemnidad y su despliegue exigió un gasto para las enramadas, altares y entretenimientos. La responsabilidad municipal de disponer las fiestas en calles y plazas, defender privilegios políticos y arbitrar recursos está ampliamente documentada por la tradición hispánica y por la práctica local. El papel de los ayuntamientos en el sostenimiento de la procesión del Corpus y en los costes asociados a su lucimiento, recuerda la formalización de la solemnidad desde la bula de Urbano IV y su posterior consolidación. Esta herencia vinculó devoción y gasto de gobierno en el siglo XIX (Bayle, 1952: 741-743; López, 1992: 82-83).

Para la procesión de 1823 el mayordomo de propios Pedro José Cosgaya, entregó al síndico segundo 200 pesos destinados a la construcción de una enramada[22] y de un altar levantado en la esquina de la casa de gobierno.[23] Se trató de un gasto de capital visible que reorganizó el espacio público y que generó demanda de materiales y mano de obra especializados. En 1826 los síndicos primero Juan José Duarte y segundo Antonio Fernández recibieron 91 pesos para enramada y altar.[24] En ambos casos la erogación recayó en los fondos del cabildo y operó como una especie de contrato público que alimentó circuitos locales de trabajo y suministro.

Las fiestas ofrecidas a San Bernabé apóstol,[25] patrono de la ciudad, también exigieron cuentas muy específicas. Por ejemplo, en 1830 se entregaron 50 pesos al síndico segundo[26] y en 1835 se repitió el presupuesto con igual monto.[27] Debido a que el Cabildo administró esos recursos, reforzó su capacidad de decisión frente al clero. La literatura ha señalado que el aumento del gasto del cabildo en fiestas religiosas se tradujo en mayor injerencia secular en la organización, con una competencia por el prestigio propia de sociedades estamentales (Pinar, 2010: 13-15).

Fiestas patronales de los barrios: recursos, gremios y recaudaciones

Las fiestas de barrio combinaron devoción, mercado y gobierno local. Santiago, San Sebastián, Santa Isabel y San Cristóbal muestran la variedad de ingresos y egresos que producía el calendario festivo. En 1823 la fiesta del Santo Cristo de la Transfiguración en el suburbio de Santiago generó ingresos para el ramo de propios, pues se sabe que el alcalde auxiliar José María Araujo entregó 10 pesos con 6 reales al tesorero del cabildo, José Joaquín Torres.[28] Esos ingresos prueban la recaudación para el fondo de propios y arbitrios del Cabildo.

En 1824 hubo fricciones por la cuenta generada de la misma fiesta. Los alcaldes auxiliares acusaron al alcalde segundo Manuel Ríos de haber ocultado el total neto de los ingresos por alquiler de tamazucas y tablados en la fiesta de Santiago.[29] Debido a este reclamo el alcalde segundo tuvo que admitir públicamente que la suma entregada por el arrendatario del espacio, de nombre José Paulino Ná, acumuló los 9 pesos 4 reales, que en palabras de Manuel Ríos, "ya eran del conocimiento de algunos cabildantes por platicas casuales y que jamás tuvo malas intenciones".[30] El episodio muestra cómo la renta de espacios como tamazucas y tablados generó ingresos sujetos a un control y reporte, lo cual exigió reglas claras para evitar desvíos de recursos o confusiones administrativas.

En 1830 Toribio Basulto, encargado de las corridas de toros de las parroquias de Santa Isabel y San Sebastián, solicitó la licencia para instalar tablados y venta de comida. El permiso se le otorgó con el precio de 12 pesos con 4 reales por un espacio de 100 varas[31] por todos los días de fiesta.[32] En la Ermita de Santa Isabel se cobró para los tablados un real por vara, a las tamazucas dos reales por vara.[33] De esta forma la tarifa fijada por vara arrendada estableció el valor del uso del espacio de la ciudad a la vez que las plazas públicas se transformaron en fuente de recaudación monetaria a corto plazo.

El mismo año de 1830 la fiesta de Santiago rindió 15 pesos con 3 reales por la renta de plaza de toros y tamazucas.[34] En 1834 las corridas de toros organizadas por el Regidor Diego Basulto en la Ermita de Santa Isabel dejaron al cabildo 25 pesos de ingreso.[35] Estos datos confirman que las actividades profanas de las celebraciones religiosas, lejos de ser un mero entretenimiento, crearon y sostuvieron un sistema de ingresos constantes para el Cabildo.

Las fiestas del barrio de San Cristóbal ofrecen un caso concreto para seguir el rastro de la erogación de recursos que promovió la especialización de los oficios. Ya que cada año fue mayor la demanda y compra de fuegos artificiales para engalanar las charangas que acompañaron la bajada de la Virgen, la entrada de los gremios a la parroquia, y las procesiones, no solo de las calles del barrio sino también de otros festejos dentro y fuera de Mérida (Alfaro, 2006: 74-75). El uso de cohetes y música revela un patrón de consumo habitual que favoreció a talleres pirotécnicos y al gremio de los músicos. La pirotecnia alcanzo su cenit en 1835, cuando el cabildo convocó a formar un fondo para una escuela de coheteros con el objeto de "instruir a los aprendices, oficiales y maestros en el arte de la producción de fuegos artificiales de invención nunca vista en la ciudad y con mayor oferta de formas y colores".[36]

El carnaval y la semana santa

El carnaval que precede a la celebración solemne de la Semana Santa fue la fiesta predilecta de la población decimonónica, en la que la rutina de la vida cotidiana quedaba interrumpida y se abría un periodo de completo relajamiento de las normas sociales que regulaban la conducta (Viqueira, 1987: 138-139).

Por tal motivo se sabe que, en 1826, el alcalde primero Bernabé Negroe, ordenó la ejecución de un bando de policía que incluyó varios artículos relacionados con las actividades permitidas en el marco de las fiestas. El artículo 3° estableció una multa de 10 pesos para "las personas que en las horas de reposo salgan a las calles con músicas, cantos y bailes". El artículo 4° exhortó a los ciudadanos que desearan divertirse cantando o bailando a solicitar previamente la licencia correspondiente a las autoridades y, una vez concedida, se advertía que debían evitarse "las canciones contra la dependencia pública, contra el gobierno y personalidades". Finalmente, el artículo 5° prohibió que los bailes y diversiones, ya fueran públicas o privadas, se prolongaran más allá de las once de la noche, considerada hora de silencio por las autoridades; en caso contrario, era necesario contar con la licencia adecuada.[37]

De la misma forma, en 1830 el Cabildo de Mérida se vio en la necesidad de publicar un bando de policía donde se prohibió por los días del festejo que "se arrojaran a los paseantes naranjas, mieles, aguas, huevos y pinturas que pudieran dañar la salud pública, bajo la multa de 4 pesos", asimismo estaba sancionado con diez pesos de multa o doce días de prisión "asistir enmascarado a los paseos" y con diez a quince pesos y un mes de obras públicas por "presentarse a las fiestas con trajes que se burlasen de la religión, lo que se consideraba contrario a las costumbres de un país culto".[38]

Conclusiones

El análisis de las celebraciones cívicas y religiosas en Mérida entre 1821 y 1837 muestra que la fiesta no fue un gasto superfluo, sino una inversión estratégica. La iluminación, la música, la pirotecnia y los altares movilizaron recursos que, al mismo tiempo que escenificaron patriotismo o devoción, activaron circuitos económicos locales. Los aspectos cívicos reforzaron la soberanía local y nacional, mientras que lo religioso mantuvo la obediencia devocional; en ambos casos la fiesta funcionó como una economía aplicada y como un mecanismo de legitimidad política.

A su vez el Cabildo por medio de los festejos se consolidó en la recaudación de fondos y en la redistribución del dinero, mediante la contratación de músicos, coheteros y artesanos. Por otra parte, administró las licencias, arrendamientos y multas, convirtiendo el entretenimiento público en un flujo económico inmediato. Un ejemplo claro fue el financiamiento de una escuela de coheteros, que muestra la visión pragmática de las autoridades al profesionalizar un oficio inherente a lo festivo para asegurar calidad, continuidad e innovación.

Las fiestas revelan también tensiones. Los recursos fueron por momentos escasos y dependieron de multas y de aportaciones vecinales y gremiales. De ahí la necesidad de reglamentar horarios, depurar cuentas y normalizar tarifas, rentas y uso del suelo en las temporadas de fiesta. La participación de los barrios de indios y gremios reforzó la inclusión social. La fiesta se convirtió así en un espacio de interacción donde el poder del Cabildo, la autoridad eclesiástica y la ciudadanía negociaron su lugar en la vida pública.

En ese sentido se sostiene que tanto la erogación de recursos monetarios como la logística empleada en las celebraciones constituyeron un precio necesario para legitimar al nuevo orden político surgido tras la independencia. Dicha inversión no fue causal, sino estratégica para difundir entre los habitantes de Yucatán la promesa tangible de modernidad y progreso encarnada por el Estado-Nación. En suma, los festejos cívicos y religiosos fueron mucho más que celebraciones y diversión, representaron el costo político, económico y cultural de imaginar y materializar una nación moderna y culta desde lo local.

Referencias

Archivos:

CAIHLY – Centro de Apoyo a la Investigación Histórica y Literaria de Yucatán.

Literatura secundaria:

Alfaro, R. (2006). *Fiestas patronales ante la modernidad: El caso del barrio de San Sebastián en Mérida, Yucatán* [Tesis de licenciatura]. Universidad Autónoma de Yucatán.

Bayle, C. (1952). *Los Cabildos seculares en la América española*. Sapienta Ediciones.

López Cantos, Á. (1992). *Juegos, fiestas y diversiones en la América española*. Editorial Mapfre.

Lorenzo Pinar, F. J. (2010). *Fiesta religiosa y ocio en Salamanca en el siglo XVII (1600-1650)*. Universidad de Salamanca.

Miranda Ojeda, P. (2004). *Diversiones públicas y privadas: Cambios y permanencias lúdicas en la ciudad de Mérida, Yucatán, 1822-1910*, Verlag Für Ethnologie.

Sánchez Novelo, F. (1999). *La recreación en Yucatán durante el Segundo Imperio (1864-1867)*. CONACULTA / Maldonado Editores.

Viqueira Albán, J. P. (1987). *¿Relajados o reprimidos? Diversiones públicas y vida social en la ciudad de México durante el siglo de las luces*. Fondo de Cultura Económica.

1. Correo electrónico: diazcristobal@ciesas.edu.mx ↑
2. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 17, 5 de marzo a 30 de diciembre de 1822 y de 3 de enero a 24 de enero de 1823, ff. 19-19v. ↑
3. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 18, 4 de febrero a 31 de diciembre de 1823, ff. 58. ↑
4. Es posible que, siguiendo la tradición católica del siglo XIX, estas misas fueran bajo el ritual del Te Deum, que son himnos a Dios en acción de gracias, que se cantan en misas solemnes y también en celebraciones civiles, fiestas nacionales o conmemoraciones importantes. ↑
5. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 19, 4 de enero a 30 de diciembre de 1824. ff. 153. ↑
6. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 19, 4 de enero a 30 de diciembre de 1824. ff. 169. ↑
7. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 19, 4 de enero a 30 de diciembre de 1824, ff. 169. ↑
8. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 20, 6 de enero a 26 de diciembre de 1826, ff. 143-143v ↑
9. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 21, 1 de enero a 22 de diciembre de 1827, ff. 123-123v. ↑
10. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 21, 1 de enero a 22 de diciembre de 1827, ff. 128v. ↑
11. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 21, 1 de enero a 22 de diciembre de 1827, ff. 128v-129. ↑
12. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 21, 1 de enero a 22 de diciembre de 1827, ff. 130. ↑
13. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 17, 4 de febrero de 1823 a 31 de diciembre de 1823, ff. 19-19v. ↑
14. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 18, 4 de febrero a 31 de diciembre de 1823, ff. 89. ↑
15. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 18, 4 de febrero a 31 de diciembre de 1823, ff. 89. ↑
16. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 18, 4 de febrero a 31 de diciembre de 1823, ff. 89-90. ↑
17. CAIHLY, Actas de cabildo, libro 27, 1 de enero a junio de 1837, ff. 110. ↑
18. El juego de cañas tiene sus raíces en la práctica militar, donde se utilizaban cañas como armas en simulacros de batallas a caballo estilo medieval. ↑
19. Se sabe por los bandos de policía que en la ciudad de Mérida el toque de queda comenzaba a las 11 de la noche. ↑
20. CAIHLY, Actas de cabildo, libro 27, 1 de enero a junio de 1837, ff. 110-111. ↑

21. La veneración del Cuerpo de Cristo es la más antigua de Yucatán. Se encuentran registros de ella desde el año de 1643, cuando una procesión recorrió las calles y casas de los conquistadores, con el motivo de venerar la ostia consagrada, a la cual se le pidió, además de protección, la guía por el buen camino de la administración y el trabajo del cabildo civil y eclesiástico de Mérida. ↑
22. Se deduce de los documentos que la enramada fue un techo provisional construido a partir de ramas y flores para adornar y dar sombra a las calles principales de la procesión. ↑
23. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 18, 4 de febrero a 22 de diciembre de 1823, ff. 53v. ↑
24. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 21, 1 de enero a 22 de diciembre de 1827, ff. 61v. ↑
25. Esta celebración consistió principalmente en hacer plegarias públicas en acción de gracias por la protección de la ciudad. ↑
26. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 22, 1 de enero a 30 de junio de 1830, ff. 206v. ↑
27. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 25, 1 de enero a 22 de diciembre de 1834, ff. 75. ↑
28. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 18, 4 de febrero a 31 de diciembre de 1823, ff. 105. ↑
29. Las tamazucas y los tablados fueron establecimientos temporales para la venta de alimentos. ↑
30. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 19, 4 de enero a 30 de diciembre de 1824, ff. 154v. ↑
31. En el siglo XIX la vara castellana tuvo como longitud 83.5 centímetros. ↑
32. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 22, 1 de enero a 30 de junio de 1830, ff. 50. ↑
33. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 22, 1 de enero a 30 de junio de 1830, ff. 51v. ↑
34. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 22, 1 de enero a 30 de junio de 1830, ff. 52. ↑
35. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 25, 1 enero al 24 de diciembre de 1834, ff. 132v. ↑
36. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 26, 1 enero al 24 de diciembre de 1835, ff. 122v y 123. ↑
37. CAIHLY, Actas del cabildo, Libro 20, 6 de enero al 22 de diciembre de 1826, ff. 135v, 136 y 136v. ↑
38. CAIHLY, Actas del cabildo, libro 22, 1 de enero a 30 de junio de 1830, ff. 24. ↑

ISSN: 2683-314X

Contribución portuaria y crediticia en la conformación de la hegemonía henequenera

Gabriel Aarón Macías Zapata[1]
CIESAS Peninsular



Ilustración *Ichan Tecolotl*

Resumen

El estudio de los puertos a finales del siglo XIX y principios del XX por los que se realizó el tráfico del henequén, nos permite reconstruir el proceso del flujo de exportación de grandes cantidades de la fibra al principal país receptor, los Estados Unidos de América. Es bien conocido que el de Progreso, ubicado en el norte de la península de Yucatán, fue el principal puerto por el que se enviaba la fibra a Nueva York, mismo que mantuvo la hegemonía de la recepción del henequén en el país del norte. Este vínculo portuario no fue ajeno a la disputa que distintos grupos de productores y exportadores del agave mantuvieron para tratar de monopolizar el comercio, asociado a su vez con el factor crediticio del que dependían la mayoría de los hacendados para producir la fibra. El interés de este escrito es hacer más visible el papel que tuvieron los puertos y las líneas nacionales y extranjeras de navegación en las

disputas entre los productores por obtener mayores ventajas económicas en la exportación de la fibra, elemento que también estuvo asociado con las instituciones que otorgaban financiamiento crediticio a los hacendados.

Palabras clave: Yucatán, Henequén, Puertos, Exportación, Créditos, Hacendados.

Trueque financiero: crédito a cambio de henequén

Conforme aumentaba la demanda mundial de la fibra del henequén en el mercado mundial, uno de los principales obstáculos que enfrentaban los productores yucatecos durante la segunda mitad del siglo XIX era la escasez de financiamiento. Cualquier emprendedor que iniciaba un sembradío tenía que esperar un período que fluctuaba entre seis o siete años, mientras los plantíos alcanzaban el crecimiento y madurez necesarios para alcanzar las condiciones para su explotación y procesamiento. Mientras tanto, el henequenero tenía que invertir en la limpieza y cuidado de los planteles, cuyos gastos dependían de la superficie de tierra sembrada, además de otras derogaciones requeridas por la finca.

Al no existir aún las instituciones bancarias locales, los usureros imponían a los urgidos henequeneros tasas exorbitantes del 18 al 24 por ciento (Joseph y Wells, 1986: 22). Además, el recurso que podrían proporcionar los comerciantes y terratenientes pronto se vio rebasado ante la expansión de los cultivos y la necesidad de refaccionamiento. Por tal motivo se tuvo que recurrir al auxilio del capital extranjero, principalmente del estadounidense interesado en la importación del henequén.

A mediados del siglo XIX el comerciante yucateco Eusebio Escalante Castillo, dueño de la Casa Escalante, dedicado a la exportación de la fibra, se puso en contacto con la importante casa neoyorquina Thebaud Brothers. De esos arreglos resultó un sistema de financiamiento donde la Casa Escalante sería la encargada de exportar el henequén, Thebaud Brothers fungiría como intermediaria y la banca norteamericana como financiadora de las operaciones (Barceló, 1986). A diferencia de los usureros locales, el interés que se cobraba a los hacendados quedó reducido al 9% anual, pero para tener acceso al financiamiento se impuso al henequenero la condición de entregar su producción a la Casa Escalante.

Aunque con aquellos arreglos se resolvió el problema del crédito, al poco tiempo los intereses norteamericanos en colaboración con los empresarios yucatecos comenzaron a tomar el control sobre la producción de henequén y su acaparamiento para la comercialización. Ante el éxito obtenido, otros empresarios yucatecos adoptaron la misma estrategia, como Carlos

Urcelay, Arturo Pierce, M. Dondé y Compañía, Ibarra Ortoll, entre otros. Sin embargo, ninguno de ellos logró alcanzar la magnitud del capital de la Casa Escalante, motivo por el que esta negociación logró establecer su hegemonía en las transacciones.

Con la finalidad de diversificar las fuentes de crédito y combatir los abusos cometidos por quienes a través del crédito llegaron a controlar, en repetidas ocasiones, los bienes y operaciones de sus deudores, a partir de 1864 se hizo el intento de crear bancos locales. A pesar de la importante función económica que tendrían, algunos de ellos tuvieron corta duración, como el Banco de Avío, disuelto por motivos económicos antes de cumplir tres años de su fundación. Otro, el Banco Hipotecario Mercantil y Agrícola, aunque tenía proyectado un capital inicial dividido en acciones, jamás se puso en marcha.

La creación de instituciones crediticias también enfrentó los obstáculos interpuestos por la poderosa Casa Escalante, así como los sucesos políticos que entorpecieron el apoyo del gobierno. En 1876 Rodolfo G. Cantón convocó a los henequeneros y comerciantes para crear un Banco Agrícola con el objetivo de impulsar a la agricultura de Yucatán. Una vez planteada la estrategia financiera, los interesados solicitaron el apoyo del gobierno en un mal momento, cuando se registró un movimiento político en el oriente de Yucatán, derivado del Plan de Tuxtepec. Por esta razón, el gobernador Eligio Ancona no dio atención al proyecto mientras que el vicegobernador, Carlos Peón Machado, cuñado de Eusebio Escalante Bates (hijo de Eusebio Escalante Castillo y socio de la Casa Escalante e Hijo), tampoco impulsó el proyecto porque significaba crear una competencia a los negocios familiares (Barceló, 1986).

De cualquier manera, a algunos productores de henequén no les urgía la instalación de instituciones bancarias porque obtenían créditos a largo plazo sin necesidad de reembolsarlos en efectivo, sino con la entrega del henequén, como estaba convenido en el acuerdo entre la Casa Escalante y la Thebaud Brothers.

A partir de 1878, una importante innovación tecnológica realizada en los Estados Unidos repercutió notablemente en el aumento de la demanda del henequén, así como en el alza del precio de la fibra en el mercado norteamericano. En ese año fue patentada la engavilladora McCormick, un invento que revolucionó la agricultura comercial en el país del norte y que tuvo un impacto significativo en la industria henequenera de Yucatán.

La máquina incorporó un sistema que cortaba el trigo para luego amarrar automáticamente los fardos, para lo cual se requería de un hilo resistente. A este proceso se le denominaba engavillado y vino a reemplazar el trabajo manual del atado, aumentando con ello la eficiencia durante la cosecha, además de bajar los costos de la mano de obra. La engavilladora se adaptaba como un accesorio a la cosechadora, lo cual permitía cosechar el grano y a la vez

empaquetar los residuos agrícolas en fardos compactos, listos para su transporte o almacenamiento. Este mecanismo permitió reducir significativamente el tiempo empleado en la cosecha.

El mecanismo requería de un hilo resistente y flexible para atar los fardos, para lo cual el henequén fue ideal por su durabilidad y resistencia a la intemperie. La demanda masiva de la fibra por parte de la McCormick Harvesting Machine Company no se hizo esperar, dando lugar a un *boom* henequenero en Yucatán, ubicando al estado como el principal proveedor de los Estados Unidos. Ante el repentino incremento de la producción del agave, con mayor ímpetu comenzaron a surgir rivales que enfrentaron el dominio de la Casa Escalante y su socia la Thebaud Brothers, situación que tuvo como campos de acción el aspecto del financiamiento de los henequeneros y, en menor medida, en la búsqueda de otros puertos alternativos al de Nueva York, principal centro de negocios de la Casa Escalante. Para entender mejor este proceso, demos una ojeada a la cuestión portuaria como un escenario donde también se libraba una lucha para obtener mayores ganancias.

Progreso para unos, ruina para otros

El auge henequenero durante la década de los años setenta del siglo XIX, se vio reflejado en la expansión del cultivo del agave y en el tendido de vías del ferrocarril, que conectaron a la zona productiva de la fibra con el principal puerto de exportación. En pleno inicio de dicho auge, a partir del 1°. de julio 1871, se determinó que la salida del agave sería forzosamente por el puerto de Progreso, dejando a Sisal en el abandono.

Se argumentó que la principal causa para hacer el cambio fue que con ello disminuía considerablemente la distancia de Mérida con respecto al mar: Sisal distaba 50 kilómetros y Progreso 33. Sin embargo, en realidad fueron varios los elementos que influyeron en la medida. La costa de Sisal tenía una rada cualquiera, motivo por el que las embarcaciones quedaban expuestas a empeñarse en Punta de Piedra, mientras que la de Progreso tenía un fondeadero de mayor profundidad. Además, Sisal carecía de un puerto de abrigo, en cambio Progreso contaba con un extenso lago que corría paralelo al mar y que al unir sus aguas podría servir para el abrigo de embarcaciones de menor calado (Frías, 1957).

El gobierno federal también contribuyó a dirigir el tráfico marítimo hacia Progreso. En 1867 otorgó una concesión a la línea norteamericana de vapores Alexander & Sons, con sede en Nueva York, para dar servicio de carga y pasaje entre los puertos de Sisal y Veracruz, y Nueva York, principal puerto estadounidense a donde se exportaba el henequén. A raíz del contrato la compañía recibió un subsidio de 2 200 pesos por viaje redondo, además de la exención de

impuestos bajo la condición de realizar 18 recorridos al año. Al vencimiento del contrato, en 1871, la compañía obtuvo una prórroga con la obligación de hacer la escala en Progreso en vez de Sisal (Macías, 2002). Este mismo mecanismo se repitió en otros contratos.

Otros factores también contribuyeron para que Progreso se coronara como el único puerto oficial para exportar el henequén a los mercados internacionales. Los antiguos caminos de terracería que conectaban los sembradíos del agave con los puntos de exportación fueron reemplazados por el moderno ferrocarril, superando los inconvenientes ocasionados por las lluvias cuando los viejos caminos se hacían intransitables, y la necesidad constante de mantenimiento y numerosas mulas para el arrastre de las carretas o del ferrocarril *decauville*. Las vías de comunicación que una vez hicieron posible el intenso movimiento comercial entre Mérida y el puerto de Sisal, dejaron de recibir las tareas de conservación y fueron invadidas por la maleza, haciendo casi imposible el tránsito de los pocos viajeros que se atrevían viajar por aquellos parajes.

De acuerdo con las condiciones existentes, la exportación del henequén por otros sitios de la costa era imposible, situación que ayudó a evitar el contrabando de la fibra, pero repercutió en la concentración de las exportaciones en un puerto único. En un informe de 1894 el administrador de la aduana de Progreso, Alonso Aspe, aseguraba que la exportación clandestina de la fibra era improbable por cualquier otro punto costero de la península. Un factor se debía a la ubicación y extensión de la zona henequenera, localizada en los alrededores de Mérida hasta abarcar una distancia de aproximada de 83 kilómetros. Esta situación hacía imposible contrabandear la fibra por otro lugar, en virtud que no había vías de comunicación factibles. En caso de intentar el contrabando, el transporte terrestre hacia el mar hubiera sido bastante costoso, hasta el punto de superar con creces la posible ganancia.

En caso de que el contrabandista pudiera sortear aquellos obstáculos, para el desembarque se requería de muchos brazos, de por sí escasos en la península. Otra dificultad era el transporte de las grandes y pesadas pacas de la fibra, con un peso aproximado de 184 kilos cada una, lo cual las hacía bastante visibles ante los ojos de la vigilancia. Aspe terminó su informe asegurando que en el norte y oriente de la península era imposible el contrabando del agave, porque simplemente no se producía en aquellas regiones.[2]

Una vez que Progreso se convirtió en el epicentro de la exportación del henequén, a finales del siglo XIX se presentó la saturación del muelle, lo que ocasionó en repetidas ocasiones serios retrasos en el despacho de las embarcaciones. Aun así, era tanta la demanda del transporte marítimo que el gobierno federal comenzó a conceder ciertos privilegios a las compañías navieras que en sus itinerarios contemplaran atracar en Progreso. Además de los subsidios, tuvieron el privilegio de obtener el rápido despacho del puerto, siendo atendidos primero que

otros buques que llevaban varios días y hasta meses en espera del despacho. Esta medida se implementó sin rubor alguno, a pesar que la Ordenanza de Aduanas señalaba que la descarga de los buques se haría de acuerdo con el estricto orden en que las embarcaciones llegaran al puerto.[3]

En el mismo sentido, y a pesar de ser contrario a las reglas de la Ordenanza, también se les permitió efectuar labores de carga y descarga los domingos y días feriados, e incluso bajo la oscuridad de la noche. La reglamentación no permitía aquellas acciones en los días de descanso señalados por ley, además que deberían de hacerse con la luz natural.

También aprovechaban la cláusula de la Ordenanza que daba preferencia a los buques que condujeran gratuitamente la correspondencia, medida que se hizo extensiva para los buques que habían fijado un itinerario por cumplir, además de que, para efectuar a tiempo las operaciones, se les daba preferencia para ser auxiliados por las canoas de alijo en detrimento de los que esperaban antes que ellos. Para superar esta situación, en 1897 se puso en marcha una flotilla de lanchas alijadoras con capacidad de mover 10,000 pacas de henequén al precio de 15 centavos por pieza. Para agilizar las operaciones se construyeron varios muelles; en 1891 estaban en funciones el Fiscal, el Rotger y el Cantón. Sin embargo, el primero era el más utilizado debido a que el resto carecía del calado y extensión necesarios para realizar las maniobras.

Hubo quienes aprovecharon las prerrogativas aumentando sus ganancias gracias a la ventaja de obtener un rápido despacho de sus envíos, mientras que otros, a pesar de gozar de las mismas prerrogativas, por causa de la saturación sufrieron el retraso de sus envíos, reflejado en pérdidas económicas. Con todo y problemas, en un lapso de 18 años los henequeneros duplicaron sus exportaciones: en 1884 enviaron 42,043 toneladas y en 1902 fueron 83,993 (Askinasy, 1936). A pesar de las dificultades, estos datos demuestran que Progreso cumplió con sus funciones.

En búsqueda de otros rumbos

A estas alturas la Casa Escalante y su aliada Thebaud Brothers aún continuaban siendo las principales exportadoras de la fibra. Empero, la casa Olegario Molina y Compañía comenzó a observar un vertiginoso ascenso por sus alianzas locales y con otras corporaciones norteamericanas como la International Harvester, cuyo antecedente fue la McCormick Harvesting Machine Company, inventora de la engavilladora que impulsó la demanda norteamericana de la fibra.

Aparte de los intentos por crear instituciones financieras para contrarrestar los efectos del monopolio crediticio sostenido por la Casa Escalante, se buscó estimular la competencia mediante la diversificación del mercado, dominado en aquel tiempo por el puerto de Nueva York, principal centro financiero y comercial del agave y donde operaba la Casa Escalante.

El gobierno yucateco trató de ampliar la exportación de la fibra a Europa mediante la entrega de subsidios a los envíos hacia el viejo continente. Sin embargo, el intento enfrentó serios obstáculos que acabaron en el fracaso. Aunque se reportaron varias transacciones a puertos europeos, algunas naciones preferían satisfacer su demanda de fibra en sus posesiones coloniales. La situación se hizo más difícil cuando Yucatán enfrentó las airadas protestas del Departamento de Estado de los Estados Unidos, que salió a la defensa de sus intereses monopólicos. Como respuesta se retiró el subsidio, motivo por el que el costo de los fletes aumentó de manera tal que las transacciones se mantuvieron en baja escala.

Ante este fracaso y a la presión ejercida por el gobierno norteamericano, se pensó buscar la competencia comercial entre los mismos mercados del país del norte. En abril de 1890, el comerciante y accionista del Banco Yucateco Nicanor Ancona, miembro del grupo molinista, solicitó al gobierno federal la concesión para establecer una línea de vapores entre Progreso, Veracruz, Campeche y el puerto norteamericano de Nueva Orleans. En su petición sostenía que trataba de aprovechar la menor distancia que tenía este puerto con la península de Yucatán, a diferencia de la lejanía de Nueva York. Además de bajar los costos de las exportaciones, Ancona resaltaba la ventaja de impulsar el comercio en este punto ya que también podría facilitar la entrada de las mercancías yucatecas en los estados del oeste y centro de los Estados Unidos.[4]

La solicitud de Ancona planteaba sin tapujos la relación que tenía Nueva York y las líneas de navegación con el precio monopólico del henequén. Expuso que se contaba solo con las líneas de vapores americanos que iban al puerto neoyorquino, motivo por el que los cordeleros y negociantes de aquella plaza habían formado una asociación para imponer a los productores de henequén un precio fijo, así que, “para contrariar ese monopolio perjudicial a nuestra industria, el mejor remedio es [...] buscarles una competencia en otro mercado [...] como es el de Nueva Orleans”.

Con respecto a las posibilidades comerciales, el cónsul mexicano en Nueva Orleans, José Jacinto Jiménez, coincidió en sus informes con las grandes posibilidades para establecer amplios vínculos con el puerto norteamericano por motivo de su importancia como centro de acopio de mercancías estadounidenses, producto del desarrollo alcanzado por la introducción de las vías del ferrocarril. En 1879 había dos líneas terminales en Nueva Orleans y para 1896 se incrementaron a seis, lo que le permitió rivalizar con los puertos del este de los Estados Unidos.

Además, el desarrollo de esta infraestructura permitió el incremento del comercio, uniendo el centro del país con las costas del Atlántico, el golfo de México y los puertos del sur. De éstos últimos, el cónsul consideraba que el de Nueva Orleans era el más importante (Macías, 2002).

A pesar de aquellas ventajas, en 1897 Nueva York aún lo superaba por el tamaño de su comercio. Sin embargo, al ser testigo del esfuerzo por acaparar un mayor flujo comercial, Jiménez advertía el empuje de los comerciantes del sur para obtener la misma importancia que el puerto neoyorquino en el rubro de las importaciones, con la ventaja de que por la cercanía la introducción de mercancías mexicanas podría resultar más barata. La esperanza del cónsul se apoyaba en la realización de obras pendientes como era la apertura del puerto de Chalmete y la construcción de los muelles de Stuyvesant.

Al momento de analizar la solicitud de Ancona, las autoridades mexicanas hicieron a un lado las ventajas comerciales planteadas por el solicitante, para resaltar el hecho de que el puerto de Nueva Orleans con frecuencia era cerrado debido a las repetidas epidemias que se presentaban. Cuando esto ocurría, el tráfico marítimo era desviado hacia Galveston, motivo por el cual establecer una línea de navegación con rumbo exclusivo a Nueva Orleans perdería su objetivo principal. Este fue el principal argumento para negar la concesión, además de que los funcionarios consideraron que, en caso de ser aceptada, podría ser muy gravosa para el erario.

Mientras tanto, a diferencia del rechazo a la solicitud de Nicanor Ancona, el gobierno federal otorgó diversas concesiones que fortalecieron el tráfico marítimo entre los puertos mexicanos del golfo de México, entre los que estaba incluido Progreso, y Nueva York. De hecho, Eusebio Escalante mantuvo durante largo tiempo una línea de navegación que conectaba directamente Progreso con Nueva York. También era socio de la línea de vapores Yucatán Line Steamship Co., ocupada en dar el mismo servicio.

Con el objetivo de no descuidar el tráfico marítimo con Nueva Orleans, se otorgaron concesiones que, además de tocar este puerto, también lo hacían en Nueva York y Progreso, como fue el caso del contrato otorgado al empresario José E. Maldonado. Entre otras, en 1903 la compañía de navegación Mexican American obtuvo la concesión para conectar a los puertos mexicanos del golfo de México con Nueva York y Nueva Orleans. De esta manera, mediante la diversificación de la llegada de los vapores a diferentes puertos norteamericanos, se evitaba el riesgo de que la imposición de una cuarentena en Nueva Orleans dejara al garete a una línea de navegación que dependiera del tráfico exclusivo con este puerto, pues inevitablemente la llevaría a la ruina.

De cualquier forma, la importancia de Nueva Orleans para el comercio con Yucatán se reflejó con más claridad al final de la Guerra de Castas, cuando este centro comercial fue uno de los seleccionados para abastecer a las tropas federales y a los poblados de nueva creación, e, incluso, sus talleres fueron contratados para construir el pontón Chetumal, embarcación que fue utilizada como aduana itinerante en la desembocadura del río Hondo.

Todo indicaba que la estrategia de un grupo de henequeneros afectados por la asociación entre la Casa Escalante y la Thebaud Brothers, de estimular la competencia entre los puertos norteamericanos, no surtió el efecto deseado. Aun así, la Casa Olegario Molina y el grupo de henequeneros y comerciantes que la apoyaban, comenzaron a ganar preponderancia en los negocios del henequén. En 1890 el grupo molinista inauguró el Banco Yucateco cuyo consejo administrativo era presidido por Nicanor Ancona. Para no quedarse atrás, ese mismo año el grupo Escalante anunció la puesta en marcha del Banco Mercantil de Yucatán.

El ascenso definitivo de los molinistas se dio en 1902, cuando Olegario Molina ocupó la gobernatura de Yucatán, además de consolidar su asociación con la International Harvester en su afán de obtener el control del mercado de la fibra. Ese mismo año Eusebio Escalante experimentó el descenso de las exportaciones de su negocio y el tiro de gracia lo recibió durante la crisis económica de 1907, cuando la Casa Escalante y la Thebaud Brothers se declararon en quiebra. Mientras tanto, la compañía de Molina logró tener un mejor manejo de la crisis debido a que el presidente Porfirio Díaz lo nombró ministro de Fomento de su gabinete. Desde esta posición consiguió controlar el precio del henequén, favoreciendo así a su propia empresa (Barceló, 1986). Los molinistas se deshicieron de su poderoso contrincante económico y no fue sino hasta el arribo de la Revolución Mexicana cuando, paulatinamente, comenzaron a cambiar las cosas.

Comentario final

En este breve recorrido por la historia del henequén resalta la complejidad del proceso debido a las múltiples variables que se entrecruzan, como la adopción de mecanismos de financiamiento adaptados de acuerdo con la situación, así como los efectos que tuvieron para alcanzar cierto control en las exportaciones de la fibra. Llama la atención que la pugna por alcanzar el dominio no se limitó solo al campo financiero, sino que además se dirigió a la búsqueda de otros mercados. Sin embargo, finalmente el desenlace tuvo como causa la intervención de un tercer elemento en discordia: la política. Al final fue utilizada para vencer al contrincante y para salir bien librado de una crisis que envió a la bancarrota a numerosos hacendados.

Referencias

Askinasy, S. (1936), *El problema agrario de Yucatán*. Ediciones Botas.

Barceló Quintal, R. O. (1986). El desarrollo de la banca en Yucatán; el henequén y la oligarquía henequenera. En Ludlow, L. y Marichal, C. (eds.), *Banca y poder en México (1800-1925)* (pp. 165-207). Grijalbo.

Frías Bobadilla, Romeo y Frías Bobadilla, Rubén (1957), *Progreso y su evolución, 1840 a 1900*. Talleres de Impresión de la calle 67 [Progreso, Yucatán].

Joseph, G., y Wells, A. (1986). La International Harvester y la industria henequenera yucateca durante el porfiriato. En Joseph, G. *et al*., *Yucatán y la International Harvester* (pp. 15-72). Maldonado Editores.

Macías Zapata, G. A. (2002). *La península fractura. Conformación marítima social y forestal del Territorio Federal de Quintana Roo. 1885-1902*. CIESAS.

1. Correo electrónico: maciaszapata@yahoo.com.mx ↑
2. *El administrador de la aduana de Progreso, Alonso Aspe, al secretario de Hacienda, enero de 1894*. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), SHyCP, Sección 1ª, Aduanas Marítimas y Fronterizas, Progreso (826-1948). ↑
3. *Observaciones que presenta el administrador de la aduana marítima de Progreso, al secretario de Hacienda, sobre la inteligencia que deba darse a varios artículos de la Nueva Ordenanza de Aduanas de 24 de enero de 1885,* AGN, SHyCP, Sección 1ª, Indiferente, 1885, (393-410), exp. 410. ↑
4. *Nicanor Ancona al secretario de Fomento, 17 de abril de 1890.* AGN, SHyCP, Sección 1ª, Indiferente, 1890 (271-331), exp. 315. ↑

ISSN: 2683-314X

El desempeño de Ferrocarriles Unidos de Yucatán durante sus primeros años de operación, 1902-1919

Arturo Valencia Islas[1]

Instituto de Investigaciones Económicas – UNAM



Ilustración *Ichan Tecolotl*

Resumen

Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) fue la compañía ferroviaria más importante que operó en la península yucateca a lo largo del siglo XX. La empresa fue fundada en 1902 como resultado de la fusión de las principales líneas existentes en la región y, a pesar de controlar el mercado de transportes, desde su nacimiento padeció de múltiples problemas que se fueron agravando gradualmente. En particular, la Revolución Mexicana aceleró algunos de estos problemas añadiendo otros como la conflictividad obrera y la mayor intromisión del gobierno estatal en los asuntos de la empresa. En este sentido fue decisiva para la historia de la compañía la llegada de Salvador Alvarado a la península de Yucatán en 1915, así como la

incautación de sus bienes por parte del gobierno del Estado. De este modo, la delicada situación de la empresa se fue deteriorando a lo largo de la revolución hasta llegar a un punto crítico en la década siguiente.

Palabras clave: Yucatán, Ferrocarriles, Revolución mexicana, Historia Económica de México, Historia empresarial.

Introducción

Hasta mediados del siglo XIX, la economía en la península de Yucatán había seguido un patrón tradicional de agricultura de subsistencia basado en la producción de maíz, así como un pequeño sector azucarero orientado hacia el mercado externo. No obstante, la Guerra Social Maya, también conocida como Guerra de Castas, modificó este patrón reorientando la economía tradicional hacia un modelo primario exportador, arruinando la producción azucarera y permitiendo el ascenso de nuevos cultivos como el henequén, el cual se cultivaba ya en pequeña escala en la región. El auge de la producción de la fibra del henequén impulsó los primeros proyectos ferroviarios en la península, y ya desde la década de 1850 se plantearon diversas propuestas de trazado de líneas para conectar a la ciudad de Mérida. Sin embargo, dichos proyectos se quedaron en el papel, por lo que la élite yucateca concentró todos sus esfuerzos en la construcción de la ruta Mérida-Progreso, propiedad del empresario yucateco José Rendón Peniche, que fue inaugurada en septiembre de 1881. Poco a poco fueron surgiendo otras compañías ferroviarias, que en las siguientes dos décadas unieron a la capital yucateca con los cuatro puntos cardinales.

La introducción del ferrocarril en la península sin duda trajo importantes beneficios para la economía regional: redujo el costo del transporte de carga a cerca de una doceava parte —comparado con el existente de carros de tiro y trenes de mulas—; aumentó 30 veces la velocidad del traslado de mercancías; concentró la propiedad de tierras a lo largo de las líneas e impulsó la migración de campesinos hacia la ciudad de Mérida (Wells, 1992, pp. 159-160). Por otro lado, cabe señalar que, a diferencia de lo ocurrido en otras partes del país, las líneas yucatecas fueron diseñadas, construidas y operadas por empresarios locales —muchos de ellos productores agrícolas—, los cuales utilizaron a los ferrocarriles para conectar sus plantaciones henequeneras con la ciudad capital y el naciente puerto de Progreso. No obstante, si bien eran propietarios de estas líneas, su autonomía para gestionar estas empresas estaban bastante limitadas pues desde un inicio estuvieron fuertemente endeudados con la banca extranjera y dependían del ciclo exportador del henequén, por lo que eran extremadamente sensibles a los cambios en los precios del mercado mundial. Para tratar de reducir esta volatilidad, Olegario Molina Solís —dueño de una de las principales casas exportadoras y accionista mayoritario de

los Ferrocarriles Mérida-Progreso e Izamal—, firmó un acuerdo en 1902 con el *trust* International Harvester Co. —el cual controlaba la comercialización de la planta en Estados Unidos—, con el objetivo de mantener bajo el precio del henequén a cambio de darle el control de la introducción de la fibra. Para facilitar el cumplimiento de este acuerdo, Molina necesitaba controlar las líneas ferroviarias yucatecas, objetivo que lo impulsó a fusionar a las distintas empresas.

Los primeros años de FUY

La compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán fue constituida en la ciudad de Mérida el 1 de noviembre de 1902 por medio de la fusión de Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal, la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, el Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del Ferrocarril Muelle y Almacenes de Comercio y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal de Progreso, a las cuales se sumaría la compañía del Ferrocarril Mérida a Peto en 1908. Esta nueva empresa reunía a buena parte de los principales empresarios peninsulares, aunque en sus primeros años serían dominantes los intereses de Olegario Molina Solís y de Eusebio Escalante, dos de los dueños de las empresas constitutivas. Con la creación de esta compañía se perseguían varios objetivos: al igual que en muchas otras fusiones empresariales, el objetivo principal era eliminar la competencia pues algunas de las empresas tenían trazados similares en sus líneas, por lo que se temía una "guerra de tarifas" que sería perjudicial para todas; otro objetivo era reducir los costos de operación por medio de la eliminación de talleres, estaciones y personal administrativo, con lo que se esperaba se haría más eficiente la operación de las compañías; y, como ya se señaló, en última instancia, los promotores de la fusión buscaban tener un mayor control sobre el tráfico del henequén facilitando carros para transportar la fibra solo a aquellos productores que aceptaran vender su producción a los bajos precios acordados y negando el transporte a aquellos que demandaran un precio más alto, con lo cual Molina esperaba regular el precio de la fibra.

En total, la nueva empresa alcanzó una extensión de cerca de 900 kilómetros, aunque luego fue cerrando algunos ramales poco productivos hasta estabilizarse en torno a los 855 kilómetros. La compañía ofrecía tres tipos de servicio: el de flete —transporte regular de mercancías—, el de pasajeros, y el *express* —un servicio especial de transporte rápido de mercancías de puerta a puerta—. De estos tres servicios, el que generaba mayores ingresos era el servicio de flete —en promedio, más de dos tercios de los ingresos—, seguido de lejos por el servicio de pasajeros —aunque este era particularmente importante en algunas rutas—. Entre las mercancías transportadas, la principal categoría era la de "productos agrícolas", la cual concentró entre el 65% y el 77 % del total de la carga durante el periodo, mientras que el henequén significó poco más de la mitad de la carga agrícola —52.24% en promedio—. Es

decir, el henequén representó entre el 33% y el 39% de la carga total de los ferrocarriles yucatecos. Estas cifras son muy importantes pues la historiografía económica yucateca —muy influida por el *dependentismo latinoamericano*—, tradicionalmente ha afirmado que los ferrocarriles peninsulares solo se dedicaron a transportar la fibra del henequén hacia el mercado externo. Esta interpretación apoya la tesis que sostiene que los ferrocarriles en la región latinoamericana tuvieron un papel netamente extractivista, es decir, que sirvieron únicamente como mecanismos de extracción de excedente como parte de un sistema de economías de enclave. No obstante, aunque es innegable la estrecha vinculación entre el henequén y el ferrocarril yucateco —la expansión ferroviaria se dio de forma simultánea al auge del cultivo de la fibra, las primeras líneas unieron a las regiones productoras con el puerto de Progreso y fueron financiadas por empresarios henequeneros—, el ferrocarril yucateco, como ocurrió también en el resto del país. transportó muchas otras mercancías además del henequén.

Los primeros años de operación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán fueron muy positivos, lo que le permitió pagar dividendos crecientes a sus accionistas, cumplir con sus compromisos financieros y operar todas sus líneas con números negros —es decir, con ingresos superiores a sus gastos de operación—. La buena situación inicial de la empresa también se reflejó en la conclusión de importantes obras que habían quedado pendientes, como la conclusión de la línea a Valladolid, que entró en funcionamiento el 5 de mayo de 1906, la continuación del tramo de Espita a Tizimín, y la construcción de un nuevo muelle en Progreso. No obstante, esta situación cambió rápidamente debido a factores externos que estaban fuera del control de la empresa.

El primer problema que tuvo que enfrentar la compañía fue la crisis de 1907, la cual dificultó el pago de su deuda. Como parte de los acuerdos de fusión de 1902, la nueva compañía absorbió las múltiples deudas de sus compañías constitutivas, préstamos hipotecarios que habían sido emitidos para cubrir los gastos de construcción de las distintas infraestructuras necesarias para dar el servicio (vías férreas, estaciones, talleres, patios, laderos, entre muchos otros). Para tratar de poner orden a estas emisiones, en agosto de 1906 se acordó la consolidación de la deuda de la compañía por medio de una nueva emisión de pagarés por valor de un millón de dólares, los cuales cubrirían la suma de las deudas de las empresas constitutivas —estimada en aquellas fechas en 785 mil dólares—, y le dejarían un pequeño remanente para realizar obras de expansión. Los buenos resultados de operación de la empresa garantizaban el pago de los intereses de esta deuda, siempre y cuando los recursos obtenidos de esta emisión se dedicaran para los fines convenidos.

Por desgracia, la administración de FUY utilizó estos recursos para adquirir la "Agencia Comercial, S. A.", una empresa que ofrecía servicios de transporte marítimo, con la cual se esperaba aumentar el tráfico del puerto de Progreso que también operaba la empresa. La compra de esta compañía se cubriría por medio de un préstamo que se esperaba obtener en el mercado de Nueva York, pero el inicio de la crisis de 1907 hizo imposible este empréstito por lo que se tuvo que recurrir al préstamo del año anterior. Por si fuera poco, al año siguiente la compañía volvió a gestionar un nuevo préstamo por más de 5 millones de pesos a través del Banco Nacional de México, el cual sería utilizado para adquirir los bienes del Ferrocarril Mérida-Peto, única línea que no se encontraba bajo el control de Ferrocarriles Unidos. Si bien la adquisición de esta línea mejoraba de manera considerable las perspectivas futuras de la compañía al permitirle penetrar en una zona con una creciente carga henequenera, el volumen de la transacción obligó al Banco Nacional a especificar en el contrato que FUY debería buscar un nuevo empréstito que cubriera su deuda flotante en un plazo máximo de un año, es decir, que consideraba como de alto riesgo prestarle a la empresa y que, por lo tanto, esta debería buscar un empréstito adicional. Conforme a lo acordado en este contrato, el Consejo de Administración de FUY buscó un nuevo préstamo que permitiera reunir en una sola emisión tanto la deuda de 1906 como la deuda flotante de la compañía contraída con Banamex. Después de buscar las mejores condiciones, se seleccionó a la sociedad bancaria J. Henry Schroeder & Co., establecida en Londres, la cual accedió a otorgar un préstamo por 825,000 libras —poco más de 4 millones de dólares u 8 millones de pesos—, firmándose este nuevo préstamo en mayo de 1910. La "deuda inglesa", como se conocería a este empréstito dentro de los papeles de la empresa, fue un importante lastre para las finanzas de la compañía, a cuyo pago dedicó en promedio un tercio de las utilidades netas entre 1910 y 1925. Con el agravamiento de la situación financiera de la empresa debido a la caída de los precios internacionales del henequén y la recesión previa a la crisis de 1929, el pago de intereses de esta deuda quedó suspendido en 1925. No obstante, dicha suspensión le impidió a FUY acceder a nuevos créditos en los mercados internacionales por los siguientes cincuenta años.

La Revolución Mexicana y FUY

La historiografía sobre la Revolución Mexicana suele afirmar que la península yucateca fue inmune a los efectos del conflicto armado al menos hasta 1915. No obstante, si bien la guerra no afectó inicialmente a la región, los efectos del conflicto se sintieron en los Ferrocarriles Unidos de diversas formas, una de las cuales fue el aumento de la conflictividad obrera. Un ejemplo de ello fue la huelga de 1911, que planteó demandas como reducción de la jornada laboral a nueve horas, aumento del 10% en promedio a los salarios de los trabajadores de talleres, doble salario para las jornadas dominicales y nocturnas, así como puntualidad en los pagos quincenales

(Águila y Bortz, 2018). El resultado de esta movilización fue adverso a los trabajadores pues la empresa se negó a cumplir sus principales demandas, los obligó a reintegrarse a sus labores y despidió a los principales organizadores. No obstante, esta huelga marcó un precedente importante para el movimiento obrero yucateco al aglutinar a los trabajadores en una sola organización, —la Unión Obrera de Ferrocarrileros de Yucatán, fundada el 23 de abril de 1911—, objetivo que no se había alcanzado en las movilizaciones anteriores. Además, la huelga de 1911 les permitió a los ferrocarrileros yucatecos convertirse en la vanguardia obrera de la región, lo que impulsó el surgimiento de importantes liderazgos que encabezarían la lucha obrera en la región por más de una década. Entre estos líderes destacan Héctor Victoria, quien fue uno de los diputados constitucionalistas por el estado de Yucatán que participó en las discusiones sobre el artículo 123 y miembro del Consejo de Administración de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, así como Carlos Castro Morales quien sería superintendente de transporte dentro de la empresa, fundador del Partido Socialista Obrero y primer gobernador socialista del estado. Por último, la huelga de 1911 sería un antecedente importante de las huelgas de 1922 y 1935, las cuales impulsaron cambios dentro de la compañía que debilitaron de forma sensible sus finanzas.

Además de los problemas laborales, otra consecuencia de la revolución fue el aumento de la inestabilidad política. Prueba de ello fue el cambio constante en la gubernatura estatal, de modo que entre el inicio de la revolución en noviembre de 1910 y la llegada de Salvador Alvarado en 1915, Yucatán tuvo 16 gobernadores. La inestabilidad política causada por levantamientos y revueltas en algunos pueblos del estado significó para la empresa el levantamiento de vías, aumento del servicio de trenes militares utilizados para sofocar diversas revueltas y, sobre todo, la disminución de ingresos provenientes del servicio de pasajeros debido al escaso movimiento observado en el servicio regular, así como en las populares ferias anuales de Halachó, Izamal y Tizimín, que habían demandado servicios especiales muy redituables en los años anteriores. La inestabilidad política también agregó tensión a la relación entre las élites locales y el gobierno federal, que ya había sido con frecuencia conflictiva aun durante el Porfiriato. De este modo, los cambios experimentados en el centro del país repercutieron en la región realineando a las fuerzas locales —por ejemplo, con el triunfo de Madero, el golpe de Estado de Victoriano Huerta o el triunfo de Carranza—, lo que alimentó el movimiento autonomista de la región.

Otro problema causado por la revolución en la región fue el aumento de la inflación. Debido al desorden monetario provocado por el exceso de emisión de las distintas facciones revolucionarias —calculadas en alrededor de 1,000 millones de pesos a lo largo del periodo de conflicto—, la inflación se aceleró en el país provocando la devaluación del peso con respecto al dólar, el cual pasó de una cotización de 49.5 centavos de dólar por peso en febrero de 1913, a 7

centavos en julio de 1915. En el caso específico de Yucatán, el desorden monetario se debió a la depreciación de los billetes emitidos por la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén, los cuales circularon como moneda en el estado entre 1914 y 1919. Estos billetes estaban supuestamente garantizados por oro nacional en poder del gobierno del estado y por el henequén depositado en diversos almacenes en Nueva York. No obstante, a principios de 1919, la Comisión se negó a respaldar letras emitidas desde Nueva York lo que provocó que estos billetes se depreciaran rápidamente. Para tratar de recuperar su valor, el gobierno autorizó la destrucción de cincuenta de los sesenta millones que se encontraban en circulación. Sin embargo, al no recuperarse, el gobierno del estado decidió dejarlos sin valor a finales de ese mismo año. Como era de esperarse, la depreciación de estos billetes y su posterior retiro de la circulación generó pérdidas para todos los negocios que los habían aceptado en la compraventa de bienes y servicios, entre los cuales se encontraban los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, empresa que fue obligada a recibirlos como pago de sus servicios de flete, pasaje y express.

Como consecuencia de todos estos problemas causados por la revolución —conflictividad obrera, inestabilidad política e inflación—, las finanzas de la empresa atravesaron un periodo delicado que provocó la suspensión temporal del pago de los intereses de la deuda en 1915 y la postergación de los proyectos de expansión de las líneas y de las obras de modernización, como la centralización de los talleres de mantenimiento o la construcción de la estación central de Mérida. No obstante, la consecuencia más funesta de la Revolución Mexicana en la compañía fue la mayor intromisión del gobierno del Estado de Yucatán en su administración, la cual fue propiciada por Salvador Alvarado.

El ascenso de Salvador Alvarado y la incautación de FUY

Después del derrocamiento de Victoriano Huerta por parte de las fuerzas constitucionalistas encabezadas por Venustiano Carranza en julio de 1914, aumentó la inestabilidad política en la península debido a que diversos caudillos locales se autoproclamaron líderes del constitucionalismo yucateco. Uno de estos líderes fue Abel Ortiz Argumedo, general constitucionalista y comandante militar de Mérida, quien se convirtió en la herramienta de las élites locales para resistir al poder central que veía al henequén yucateco como la tabla de salvación de su penuria económica. Aprovechando el desconcierto y la debilidad de Eleuterio Ávila y Toribio de los Santos —nombrados por Carranza al frente del gobierno del Estado—, Argumedo se levantó en armas en febrero de 1915, proclamándose gobernador y representante del constitucionalismo en Yucatán sin contar con el respaldo del centro. Ante hechos

consumados, Argumedo creía que sería ratificado por Carranza. No obstante, el jefe del constitucionalismo envío al general sinaloense Salvador Alvarado para sofocar esta rebelión y someter a Argumedo. A pesar de contar con el decidido apoyo de la élite local, la rebelión argumedista fue rápidamente derrotada por Alvarado, quien entró triunfante en la ciudad de Mérida el 19 de marzo. Ese mismo día Alvarado ordenó la incautación de los bienes de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, con cuyas propiedades conformó los Ferrocarriles Constitucionalistas de Yucatán. Argumentando las necesidades de la campaña militar, Alvarado militarizó el servicio ferroviario y administró los bienes de la empresa de forma discrecional entre marzo de 1915 y junio de 1917. Si bien la fracción X del artículo 145 de la Ley de Ferrocarriles de 1899 señalaba que el gobierno tenía el derecho de requerir "los ferrocarriles, su personal y todo su material de explotación y disponer de ellos como lo juzgue conveniente" si así lo exigía la defensa del país, también contemplaba que "el Estado debería pagar una indemnización igual al promedio anual de los ingresos brutos habidos en los últimos cinco años en que los Ferrocarriles hubieran sido administrados por sus propietarios, más el 10% de ese promedio anual" (Valencia, 2015: 408). Si se hubiera cumplido con lo estipulado en la ley de 1899, el gobierno estatal habría pagado a la empresa 6,573,429 pesos, con los cuales la compañía podría haber adelantado la amortización de los bonos de la deuda inglesa, lo que le hubiera permitido tener un futuro más promisorio y ahorrarse muchas dificultades en las siguientes décadas. Sobra decir que nada de eso se hizo. Por el contrario, Alvarado justificó la falta de indemnización a la compañía señalando que el gobierno estatal había realizado importantes inversiones durante el periodo en que la controló, exagerando tanto el estado de deterioro de la empresa al momento de incautarla para magnificar las reparaciones y compra de equipo rodante durante el periodo de ocupación, así como el peligro que corría la empresa de ser incautada por sus acreedores externos.

Las apreciaciones del general Alvarado eran a todas luces incorrectas pues si bien la empresa no contaba con los recursos necesarios para expandir o modernizar sus líneas con la velocidad que hubieran deseado sus accionistas, el estado que guardaba la empresa no podía ser calificado de abandono, pues hasta 1914 la compañía había gastado significativas sumas para dar mantenimiento a sus vías y edificios y había realizado importantes adiciones y mejoras, entre las cuales se encontraba la conclusión de los ramales para los que tenía concesiones vigentes. Por otro lado, era altamente improbable que los tenedores de bonos de la compañía tomaran control de la empresa cuando esta había pagado puntualmente los intereses y los fondos de amortización correspondientes, por lo que no había ninguna posibilidad en términos contractuales para que los acreedores extranjeros incautaran la propiedad.

A través de la incautación de la compañía, Alvarado alcanzó sus objetivos pues no solo se hizo con el control operativo de la empresa, sino que además provocó que algunos de los propietarios vendieran sus acciones, lo que le permitió ordenar la compra de los títulos en circulación en el mercado (Vidal Rivero, 1975: 81-97). De este modo, por medio de la Compañía de Fomento del Sureste de México —entidad creada por el gobierno estatal para desarrollar las comunicaciones marítimas y terrestres, explotar las riquezas naturales del estado y construir una línea de ferrocarril que uniera a la península con la capital de la República—, Alvarado logró hacerse del control de la mayoría de las acciones de la empresa, y, con ello, también de su Consejo de Administración.

Por desgracia, la mayor presencia del gobierno estatal en la administración de la compañía significó que la inestabilidad política se transmitía directamente a la empresa, de modo que cualquier alteración o desplazamiento de las élites locales trajo consigo movimientos en los cuerpos directivos de la compañía. Este movimiento constante entre los funcionarios encargados de su administración —tan fluctuantes que es difícil seguirles la pista dentro de los informes anuales—, impidió consolidar un grupo especializado que la administrara con visión de largo plazo y alejado de las influencias políticas.

Conclusiones

Los primeros años de FUY fueron altamente positivos pues la compañía aprovechó la reducción de sus costos de operación resultado de la fusión, pero sobre todo se benefició de un mercado en expansión que controlaba de forma casi monopólica, pues las alternativas de transporte eran muy limitadas y poco competitivas. A pesar de este panorama prometedor, la compañía enfrentó desde su nacimiento severos problemas financieros debido al elevado endeudamiento de sus compañías constitutivas. Posteriormente, con el inicio de la Revolución Mexicana, la empresa enfrentó diversos problemas de carácter político y económico, además de perder el control temporal de sus activos debido a la incautación de sus líneas llevada a cabo por el general Salvador Alvarado, quien la administró de forma discrecional entre marzo de 1915 y junio de 1917 sin ofrecer ningún tipo de compensación a la compañía por el tiempo en que fue ocupada por el gobierno revolucionario. Si bien Alvarado se preocupó por mantener el servicio e incluso llevó a cabo algunas obras de modernización, la administración militar de FUY introdujo distorsiones importantes dentro de la empresa que luego fue imposible revertir.

Referencias

Águila, M. T., y Bortz, J. (2018). Un paso adelante, dos pasos atrás: la revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán. *Mirada Ferroviaria,* (34). https://miradaferroviaria.cultura.gob.mx/revista_digital/numero/34/articulo/un-paso-adelante-dos-pasos-atras-la-revolucion-y-las-huelgas-ferrocarrileras-de-1911-y-1922-en-yucat

Valencia Islas, A. (2015). *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles de México, 1920-1949* [Tesis de Doctorado]. El Colegio de México.

Vidal Rivero, M. (1975). *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de su historia*. Edición del autor.

Wells, A. (1992). All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan. *The Hispanic American Historical Review, 72*(2), 159-209. https://doi.org/10.1215/00182168-72.2.159

1. Correo electrónico: arturovalencia@iiec.unam.mx ↑

ISSN: 2683-314X

Pensamiento económico y directrices en la política agraria yucateca del siglo XX, en la coyuntura entre el Estado benefactor y el Estado de bienestar (1958-1976)

Itzel Rubi Díaz Tinoco[1]
Secihti- CIESAS Peninsular



Imagen del *Fifth Annual Report. Agricultural Researcher Center*, Hacienda Yokat, Yucatán, 1971. Biblioteca Yucatanense

Resumen

El presente texto tiene como objetivo aportar a la historia económica de la península y el Caribe por medio del análisis de la influencia del pensamiento económico en la reconfiguración de la política pública yucateca, sobre todo la que se refiere a la cuestión agraria observada en la producción del ejido, el comercio y el abasto de productos primarios durante el siglo XX, particularmente dentro del periodo que se enmarca en la transición del paradigma de Estado benefactor hacia el que se conoce como Estado de bienestar. Para el análisis se recurrió al escrutinio de informes oficiales de gobierno de tres periodos particulares: el primero de 1958 a 1964, correspondiente a la gubernatura de Agustín Franco Aguilar, el segundo, de Luis Torres Mesías, de 1964 a 1970, y el tercero de Carlos Loret de Mola, de 1970 a 1976, encontrados en el Archivo Histórico de la Biblioteca Yucatanense.

Palabras clave: Ejido, Producción Agrícola, Abasto, Independencia Alimentaria, Maíz.

Introducción

Cuando se habla de periodos específicos de la política económica en México durante el siglo XX se pueden ubicar momentos diferenciados según convenga. Por ejemplo, al impulso industrial derivado del impacto de problemáticas extranjeras (particularmente estadounidenses) en el abasto de productos secundarios en México, se le conoce como *Industrialización por Sustitución de Importaciones*. Por otro lado, cuando se habla del periodo en donde se alcanzó una estabilidad económica con poca o nula inflación a mediados del siglo XX, se le conoce como *Milagro Mexicano*.[2] En nuestro caso, nos concentramos en el análisis de la producción del ejido y el abasto durante dos momentos también diferenciados, que hacen referencia a la política económica redistributiva llevada a cabo por el gobierno federal, aunque algunas veces suele tomarse como uno solo. Estos son el *Estado benefactor* y el *Estado de bienestar*. El primero caracterizado por la búsqueda del desarrollo del campo a través de la compra garantizada de la producción agrícola nacional y el control de precios de la canasta básica, y el segundo, nacido en parte como consecuencia de factores económicos internacionales que detonaron en la pérdida de la atención gubernamental hacia la producción agrícola, preponderando la actividad industrial y el bienestar del sector urbano, limitando la compra de bienes agrícolas nacionales en favor de la importación de granos y productos del campo, dejando de lado la idea de independencia alimentaria, y desvaneciendo paulatinamente el control de precios. Asimismo, se debe señalar que, en el primer caso, la política contempla la universalidad en su quehacer público, mientras que, en el segundo caso, la política pública se vuelve sectorial. Además de ello, el Estado benefactor va a contemplar una idea determinante que conjunta valores revolucionarios llevados a la práctica como la

promoción de la independencia alimentaria, mientras que el Estado de bienestar comienza una apertura hacia la idea de los beneficios económicos de la compra de granos del exterior. Una vez referido lo anterior, la periodización a nivel nacional que contempla ambos momentos se puede ubicar en tres periodos presidenciales, el primero el de Adolfo López Mateos de 1958 a 1964, el segundo de Gustavo Díaz Ordaz de 1964 a 1970, y el tercero de Luis Echeverría Álvarez, de 1970 a 1976.

Antecedentes

Cuando se habla de política agraria es necesario contemplar tres elementos sustanciales: la producción, el abasto y la propiedad de la tierra. Para el caso yucateco, este último punto toma sus propias particularidades, cuestión que además repercute en los dos primeros elementos. La propiedad de tierra en Yucatán en el siglo XX, al igual que en el resto del país se vio trazada por la instauración del ejido como medio de resarcimiento al campesinado y la masa indígena, que había visto sus posibilidades de obtención de tierra reducidas en favor de las grandes concentraciones de las haciendas, antes de la Revolución Mexicana (Díaz, 2024). En ese momento la producción agrícola de Yucatán se concentraba principalmente en el monocultivo del henequén, el cual alcanzó suma relevancia para la economía yucateca y nacional. Esto significó que los hacendados, aprovechando de la lejanía con el centro del país, no tomaran acción inmediata sobre la política de reparto, lo que sirvió para que, hasta mediados de los años 30 del siglo XX, el entonces presidente de México, Lázaro Cárdenas, llegara a la entidad para hacer efectiva dicha política (Lapointe, s. f.). Si bien no toda la producción correspondía al henequén, ésta sí representaba una diferencia productiva con respecto a la zona maicera. Además, los altibajos en los precios del henequén llevaron a los gobernantes a impulsar la producción de otro tipo de cultivos.

Directrices de política agraria, Yucatán siglo XX

A mediados del siglo XX, el problema del déficit de producción agrícola en Yucatán se convirtió en tema de interés para la política del estado. Para la fecha, las zonas productoras se dividían en cuatro: 1) la henequenera, en el centro y occidente del estado, 2) la maicera, ubicada al oriente del estado con cultivo de temporal en el 99% del suelo, 3) la zona sur, con poca actividad agrícola hasta ese momento y 4) la zona boscosa, en los límites con campeche (Marentes, 1951).

Para el caso del consumo, al igual que en toda la región mesoamericana, el maíz resultaba el elemento sustancial de la alimentación. Si bien, el suelo yucateco ofrece la posibilidad de obtener el maíz en el traspatio de la mayoría de las zonas referidas, su producción a mayor

escala se concentró principalmente en el oriente, cuya tierra arcillosa, como señala Marentes, no era adecuada para el cultivo del henequén. El déficit del insumo obligaba a la importación del grano, ya que para la primera mitad del siglo XX se calculaba que la capacidad de consumo de maíz del estado de Yucatán era de 95,000 toneladas anuales, mientras que el promedio de producción oscilaba alrededor de las 60,000 toneladas. En las siguientes tablas se aprecia la producción y la importación del grano.

Tabla 1: Cultivo y producción maicera

Año	Superficie cultivada	Producción en toneladas
1945	47 913	48 589
1946	66 447	57 581
1947	87 389	87 452
1948	sin datos	sin datos
1949	48 436	50 695
1950	85 177	67 518

Fuente: Elaboración propia con información de Marentes, 1951 (Departamento de Estadística del Estado)

La baja producción de maíz propició un temprano ingreso de granos del exterior como se aprecia en la siguiente tabla:

Tabla 2: Importación maicera nacional y extranjera en toneladas

Año	Vía Campeche	Puertos nacionales	Puertos extranjeros	Total
1945	9 315	5 292	1 683	16 290
1946	4 678	1	2	4 681
1947	5 469	2 093	1	7 563
1948	4 258	21	6	4 285
1949	6 141	6 285	2	12 428
1950	8 200	9 459		17 659

Fuente: Elaboración propia con información de Marentes, 1951 (Departamento de Estadística del Estado)

En cuanto a la producción de otros cultivos y productos importados al estado de Yucatán para la medianía del siglo XX (1950) nos encontramos con los siguiente:

Tabla 3: Otros cultivos e importaciones

Producto cosechado	Superficie cultivada en hectáreas	Producción en toneladas	Producto importado	Toneladas
Maíz	64 581	50 695	Maíz	17 659

Frijol	8462	3168	Frijol	5427
Cacahuate	570	561	Café	50
Calabaza	8989	7873	Cebada	1055
Camote	915	1904	Cebolla	1021
Chile seco	721	848	Cacao	266
Tomate	211	457	Harina	1529
Tabaco	55	65	Arroz	964
Yuca	212	580	Papa	710
			Salvado	316
			Trigo	13 602

Fuente: elaboración propia con información de Marentes, 1951 (Departamento de Estadística del Estado)

El problema de la falta de producción para satisfacer las necesidades locales, y, por lo tanto, la necesidad de importación agrícola fue tema de discusión entre los interesados. Para Marentes (1951), había algunos factores a destacar como causales del problema, algunos de ellos eran el factor hídrico, la concentración de población en la zona henequenera, la falta de crédito agrícola y falta de sustento técnico. No obstante, entre 1920 y 1960, la zona sur del estado pudo diversificar su producción hacia los cítricos, a la par del decrecimiento de la participación económica del henequén. El Plan Chaac se convirtió en la forma en la que el Estado intervino en la generación de cultivo de riego. De 1950 a 1975, el Plan Chaac estableció 4,317 ha. de riego beneficiando sobre todo a la producción citrícola, las hortalizas y el maíz. Este proyecto tenía como fin la alternativa a la siembra de temporal y la posibilidad de diversificar la producción agrícola de ejidatarios y pequeños productores. Para llevarlo a cabo algunos técnicos fueron enviados a Israel para aprender técnicas de riego, sin embargo sus conocimientos no pudieron ser aplicados por la diferencia ambiental. La inversión inicial del proyecto fue de $35,500,000 más otros $9,000,000 para cambiar los motores viejos que utilizaban el diesel en lugar de la electricidad. Los participantes que auspiciaron el proyecto fueron el Banco Interamericano para el Desarrollo quien aportó un crédito por el 50% del costo, mientras que organismos como la CFE, el Banco Agrario de Yucatán y el Banco Agropecuario del Sureste participaron con el otro 50%, en donde la meta final era la producción de cítricos para exportación a los Estados Unidos (Villanueva, 1990). Como paréntesis hay que mencionar el simbolismo que alberga el nombre de Plan Chaac, puesto que este representa a la deidad maya de las aguas que caen del cielo, parte de la descripción de Barrera (1962) lo señala como el grande que enseñó la agricultura, que protege a la comunidad y los cultivos.

Entre modelos económicos

Como se mencionó con anterioridad, el periodo entre los modelos económicos que se contemplan en el análisis es entre 1958 y 1976. Durante estos años, las directrices de política pública encaminadas al sector agrario fueron perceptibles en Yucatán, a partir de la problemática causada por la baja demanda de henequén. En un mensaje en 1957 al pueblo yucateco, el entonces candidato a la gubernatura Agustín Franco Aguilar señaló a la industria henequenera como “la única verdadera fuente de riqueza” y propuso entre otras acciones la delimitación de la zona maicera y henequenera. Es decir, se seguía contemplando la continuidad de la producción henequenera pero también se apuntaba al autoabastecimiento de productos esenciales como el maíz, con la idea de independencia alimentaria. Apuntó a la necesidad de la diversificación de la producción agrícola poniendo como principal objetivo el aumento de la producción de maíz por medio de la mejora técnica y del apoyo del gobierno federal (Franco, 1957). Ya como gobernador, en su primer informe de gobierno, Franco pudo señalar un aumento significativo en la producción de henequén, la cual pasó de 400,000 pacas

anuales a 658,000, de las cuales 449,000 fueron producción ejidal. Asimismo, se señaló la implementación de semillas de maíz híbrido mejorado en los municipios maiceros del estado (Franco, 1959).

En el segundo informe de gobierno se hizo notar un aumento en la producción de henequén respecto al año anterior: 717,328 pacas, de las cuales 484,482 fueron de producción ejidal. Es importante señalar que en este segundo informe se comienza a hablar de la participación de Cordeleros de México, empresa que en 1964 pasaría a manos del Estado como paraestatal, esto como parte de las acciones del Estado benefactor promovido por el presidente Adolfo López Mateos. Con respecto a los otros cultivos, se tocó el tema de la infertilidad de gran parte del suelo yucateco, lo que se reflejaba en carestía de la vida, ya que la baja productividad del suelo obligaba a importar alrededor de $125,000,000 anuales, lo que en ese momento equivalía al 75% del valor de la producción anual de la fibra de henequén. Una de las acciones emprendidas para continuar con la mejora de la productividad fue la repartición gratuita de 25 toneladas de abono proveniente de Guanos y Fertilizantes de México S. A., así como la continuidad del programa de semillas híbridas mejoradas de maíz (Franco, 1960).

Durante el año siguiente, en el tercer informe (llevado a cabo en 1961), el gobernador mantuvo el discurso orientado a la producción agrícola con fines de abasto interno, sobre todo de maíz, el cual alcanzó la cifra de 90,000 toneladas, superando las 60,000 toneladas registradas como máximo en años anteriores. El papel del gobierno federal fue clave en este proceso, ya que, desde la postura de los principios del Estado benefactor, se introdujo la compra garantizada a los productores nacionales, en donde instituciones como CEIMSA, (Compañía Exportadora e Importadora Mexicana), precursora de CONASUPO (Compañía Nacional de Subsistencia Populares) se dieron a la tarea de captar y regular el producto, estableciendo precios de garantía de $800.00 por tonelada. Con respecto a la producción henequenera, durante el periodo que contempló el informe, se construyó e instaló la primera desfibradora ejidal con recursos propios, y la producción desde el ejido fue de 496,002 pacas de henequén (Franco, 1961). Sin embargo, las enfermedades en las plantaciones también se hicieron presentes: para 1962 la “enfermedad no endémica del naranjo” apareció en uno de los municipios de mayor producción citrícola hasta la actualidad, Oxkutzcab, enfermedad en donde la sequedad inicial de las ramas superiores avanza hasta el tronco del árbol llevándolo a la muerte (Pérez, 1962).

En el informe oficial del siguiente año se habló sobre la continuidad del programa “Más maíz para Yucatán”, con el cual se distribuyeron poco más de 100 toneladas de semilla mejorada de maíz híbrido H-503. Sin embargo, la situación climática volvió a bajar el índice de producción, pues únicamente se lograron producir 60,000 toneladas de las 90,000 toneladas registradas el año anterior (Franco, 1962). Un año más tarde el gobierno señaló una problemática similar, ya

que a pesar del reparto de semilla de maíz híbrida H-503, no se obtuvo más que una tercera parte [...] según cálculos aproximados, señalarán un déficit en las existencias del año en curso de 45,000 toneladas de grano» (Franco, 1963, p. 44), aumentando a 75.000 toneladas, el siguiente año, lo que refleja un 25% más respecto a la producción anterior. Asimismo, se habla por primera vez de CONASUPO, institución que por instrucción del entonces presidente de la república, Adolfo López Mateos, aumentó los precios de garantía a $940.00. Es de señalar que los centros de acopio se encontraban en los municipios de Ticul, Tekax y Tizimín. Fue en este discurso que se habló por primera vez del llamado Plan Chaac, el cual tenía como fin la irrigación de 5,000 hectáreas para la siembra de un millón de cítricos (Franco, 1964). Sin embargo, los resultados del Plan Chaac entre 1964 y 1972 no fueron los esperados, ya que solo se había alcanzado a regar alrededor del 50% de las hectáreas que se propusieron originalmente, lo que repercutió en la producción esperada. Entre las causas determinadas según estudios, se dijo que se encontraron fallas en los injertos de las plantas, hubo falta de productos químicos, créditos insuficientes, filtración en el riego, problemas en la aplicación de la técnica de cultivo y un uso deficiente en los equipos de riego, aunado a los problemas de corrupción dentro de las instituciones. Por otro lado, el maíz aumentó su producción pasando de un valor aproximado de $8,500,000.00 en 1957 a $20,000,000.00 en 1973.

Luis Torres Mesías inició su gestión como gobernador del estado de Yucatán el primero de febrero de 1964. En su primer informe de gobierno señaló la creación del Consejo de Fomento Industrial, cuyo fin era el impulso de la industrialización del estado, tomando en cuenta a la ganadería, pero sobre todo a la agricultura y al fomento de la zona citrícola. Esta orientación hacia la industria coincide con lo propuesto a nivel nacional por el presidente Díaz Ordaz. Asimismo, como alternativa para el uso del suelo destinado al henequén, se propuso un programa agropecuario que permitía la diversificación de la producción de la zona, por medio de un programa denominado “Granja Ejidal” (Torres, 1965).

Con respecto a los resultados de la producción de 1964, el gobernador señaló el aumento de 12% de henequén, 20% en la producción de maíz y 30% en la producción de frijol; por lo que respecta al maíz, se logró alcanzar las 90,000 toneladas esperadas para el consumo interno. Los centros de acopio maicero ubicados en Tizimín, Valladolid y Tekax compraron la tonelada en $947.00 (Torres, 1965), esto como parte de la continuidad de la idea de la compra garantizada de la producción promovida por el Estado benefactor. Sin embargo, a nivel nacional, el discurso de Díaz Ordaz se encaminaba cada vez más a frenar la compra garantizada y priorizar las importaciones internacionales de granos esenciales (Díaz, 2024).

Durante su segundo informe de gobierno, Torres habló del problema que representó la iniciativa de introducir ganado a la zona henequenera, vista el año anterior como alternativa de diversificación, ya que afectó las plantaciones y con ello la producción. Por otro lado, se retomaron en el discurso las ventajas y avances del Plan Chaac en la zona agrícola del estado. De igual manera, en seguimiento a las ideas promovidas por el Estado benefactor, el gobernador señaló el trabajo conjunto con la CONASUPO para la captación de productos agrícolas en Peto, Mérida, Valladolid, Tekax y Ticul, con un precio regulado de compra igual al año anterior: $940.00 por tonelada (Torres, 1965).

El interés del tercer informe se fijó en las posibilidades de exportación de cítricos como la naranja, sin embargo para ese momento todavía era necesario comenzar una exploración para seleccionar técnicas que permitieran poder entrar a la competencia nacional y mundial, ya que la mira estaba puesta en el ingreso al comercio con Estados Unidos. Asimismo se habló sobre las pérdidas de producción de la zona costera a causa de fenómenos naturales (Torres, 1966), lo que llevó entre otras cosas a que la producción de maíz alcanzara apenas las 51,000 toneladas. Sin embargo, siguiendo el principio de autosuficiencia alimentaria, esta se alcanzó en el rubro de la carne de res, ya que en el informe se señala que, durante el periodo, no se importó ninguna cabeza de ganado, mientras que de las 160,000 cabezas de ganado porcino, 100,000 se produjeron en Yucatán.

El cuarto informe de gobierno, que comprende del 1 de febrero de 1967 al 31 de enero de 1968, destacó la baja en recaudación de impuestos derivados de la fibra de henequén y de otros productos agrícolas como el maíz. De igual manera habló de la necesidad de atender el llamado del presidente en turno, Gustavo Díaz Ordaz para la continuidad de la lucha por la diversificación agrícola en el Estado para evitar la migración campo-ciudad. Sin embargo, a pesar de la tecnificación e investigación para la productividad, nuevamente los fenómenos naturales influyeron en la pérdida del 70% de las cosechas de maíz y frijol, entre otros productos. En el caso del maíz, únicamente se lograron cosechar 35,000 toneladas (Torres, 1968).

En el informe del siguiente año se señaló el aumento en 116% en la producción de maíz, que alcanzó las 80,000 toneladas cosechadas. La diversificación agrícola como meta del ejecutivo federal tuvo continuidad con la entrega de créditos para siembra de maíz, hortalizas, frutas y cítricos. Asimismo, en convenio con la empresa Frutas y Verduras de Yucatán, S. de R. L., se sembró tomate, berenjena, pepino, sandía y sorgo, producción que en un 70% logró introducirse a los Estados Unidos (Torres, 1969). Esto se consideró como un triunfo en el programa de diversificación agrícola. Sin embargo, las plagas se convirtieron en una realidad presente en los campos de cultivo. Enfermedades como el hongo patógeno o la enfermedad

llamada “tristeza de los cítricos” resultan importantes de analizar, debido al ingreso y comercialización de productos químicos para el combate a plagas y fertilizantes. Un estudio del Agricultural Research Center en 1971, que se llevaba a cabo anualmente desde 1967 en la hacienda Yokat, al sur del estado, informó de los resultados del uso de fertilizantes para el cultivo de maíz, sorgo y el limón persa, este último con fines de exportación.

El tercer gobierno estatal estuvo a cargo de Carlos Loret de Mola. En su primer informe anual reiteró la importancia del henequén para la economía del estado, a pesar de que en los últimos años no se registrase una reposición significativa, por lo que se proponía nuevamente el uso de tierra dedicada al henequén para la producción de maíz o para la estadía de ganado (Loret, de Mola, 1970). Para el segundo informe el gobernador destacó a la política del presidente Luis Echeverría como agrarista, pero también señaló que se avecinaba una falta de tierras para dotación ejidal, por lo que era necesario revisar las dotaciones no utilizadas (Loret de Mola, 1971). Cabe mencionar que a nivel nacional sí hubo una diferencia discursiva entre el presidente Díaz Ordaz y el entrante Luis Echeverría; mientras que el primero buscaba la orientación al extranjero, el segundo quiso regresar a los valores revolucionarios que impulsaron algunos de sus predecesores (Díaz, 2024).

En el tercer informe se habló de la abundante cantidad de maíz cosechada, en comparación con otros años, la cual alcanzó más de 105,000 toneladas, librando así la barrera de las 90,000 toneladas registradas en años anteriores. El excedente pudo utilizarse para la elaboración de alimento para ganado, por medio de la empresa Albamex. Por su parte la producción de frijol alcanzó las 6,500 toneladas y la de cítricos, 42,000 toneladas. El gobierno federal tuvo bastante interés por el sector henequenero, de ahí la reunión del entonces presidente de México, Luis Echeverría, con el Banco Agrario y CORDEMEX, con la intención de reorganizar el ejido henequenero. Por otro lado, la política pública en relación con la diversificación agrícola permaneció constante; para ello se destinaron 14,000,000 de pesos en créditos de avío para la producción de maíz, frijol, sorgo, cacahuate y hortalizas (Loret, de Mola, 1972).

El cuarto informe oficial hizo referencia a la política de reparto agrario masivo del entonces presidente de la república Luis Echeverría, política contraria al presidente anterior, que había señalado la necesidad de frenar el reparto. Asimismo, se retomó el tema de la autosuficiencia alimentaria, para lo cual se señaló la importación de tres productos que equivalían al 50% del gasto en importaciones: el azúcar, la leche, y el trigo, y se hizo hincapié en la necesidad de producir por lo menos el azúcar y la leche en el estado. Para el caso del frijol y el maíz se tuvo que complementar con una compra menor para lograr alcanzar la suficiencia requerida (Loret de Mola, 1973). Hasta el año de 1976, se mantuvo el impulso a la diversificación agrícola y ganadera.

Conclusiones

Como se pudo observar de manera cronológica a lo largo del texto, desde inicios del periodo de Estado benefactor se realizaron diversas acciones con miras a impulsar el campo yucateco. El foco de atención puesto en el henequén paulatinamente fue cediendo ante otros cultivos a partir del programa de diversificación. A pesar de que a nivel nacional el discurso referente a la política agraria hacía notar cambios más sólidos en el tránsito de Estado benefactor a Estado de bienestar, éste último, al concentrarse en el sector urbano e industrial, no fue tan notorio ante la complejidad y ruralidad yucateca. Las directrices en política agraria en Yucatán en el periodo de estudio se mantuvieron constantes en torno al seguimiento a las políticas de reparto agrario, a la diversificación agrícola y a la búsqueda de la independencia alimentaria en productos clave como el maíz.

Referencias

Archivo

Informes oficiales, Archivo de la Biblioteca Yucatanense

Franco Aguilar, Agustín (1957) mensaje al pueblo y programa de gobierno.

Franco Aguilar, Agustín (1959) Primer Informe de Gobierno.

Franco Aguilar, Agustín (1960) Segundo Informe de Gobierno.

Franco Aguilar, Agustín (1961) Tercer Informe de Gobierno.

Franco Aguilar, Agustín (1962) Cuarto Informe de Gobierno.

Franco Aguilar, Agustín (1963) Quinto Informe de Gobierno.

Franco Aguilar, Agustín (1964) Sexto Informe de Gobierno.

Torres Mesías, Luis (1965) Primer Informe de Gobierno.

Torres Mesías, Luis (1966) Primer Informe de Gobierno.

Torres Mesías, Luis (1967) Primer Informe de Gobierno.

Torres Mesías, Luis (1968) Primer Informe de Gobierno.

Torres Mesías, Luis (1969) Primer Informe de Gobierno.

Torres Mesías, Luis (1970) Primer Informe de Gobierno.

Loret de Mola, Carlos (1971) Primer Informe de Gobierno.

Loret de Mola, Carlos (1972) Segundo Informe de Gobierno.

Loret de Mola, Carlos (1973) Tercer Informe de Gobierno.

Literatura secundaria

Barrera, A. (1962). Chaac. *Revista Yum Chaac. Agricultura en la península, 1*(1).

Pérez, A. (1962). *Informe sobre una enfermedad del naranjo en Oxkutzcab, Yucatán*.

Díaz, I. (2024). *De Estado benefactor a neoliberalismo. Pensamiento económico y política pública en México (1934-1993)*. Calle 70

Lapointe, M. (s. f.). *La reforma Agraria de Cárdenas en Yucatán (1935 – 1940)*. Université Laval.

López, J. (*et al.*) (1971) *Fifth Annual Report, hacienda Yokat.* Agricultural Research Center.

Marentes, T. (1951) *Notas sobre agricultura, ganadería e industrias de transformación*.

Villanueva, E. (1990) *La formación de las regiones en la agricultura. El caso de Yucatán*. FCA-UADY / CEDRAC.

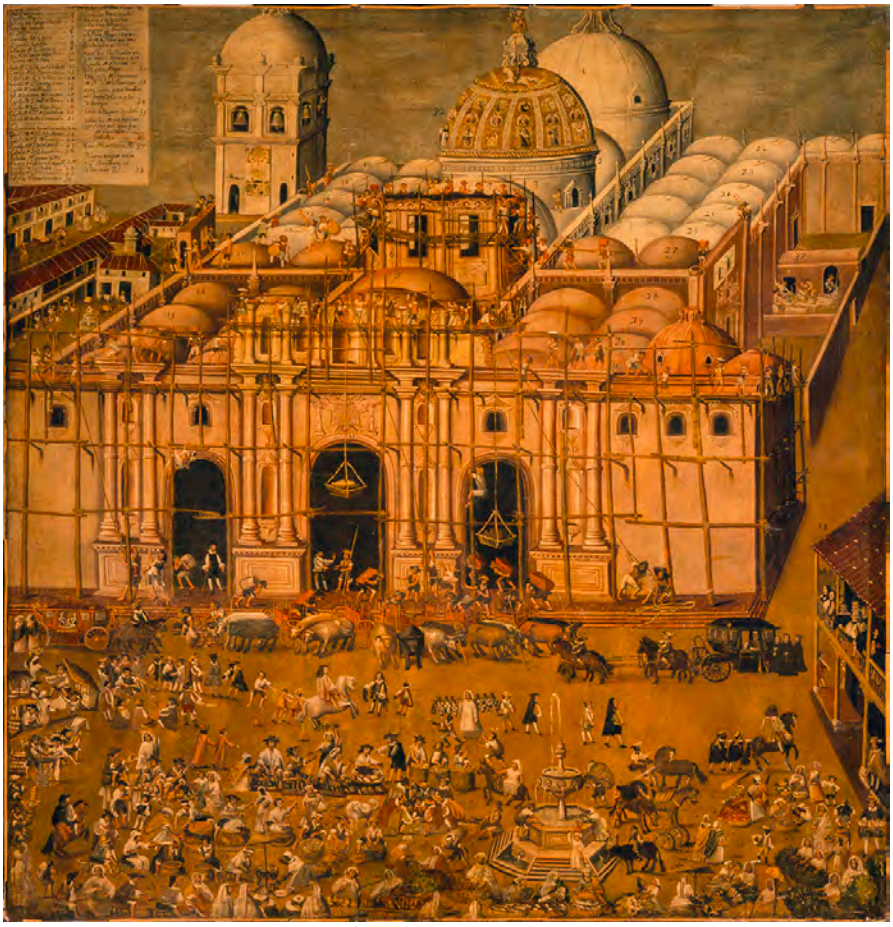
1. Correo electrónico: diaz.tinoco333@gmail.com ↑
2. Para profundizar en los periodos señalados se recomienda a Cárdenas, E. (1987) *La industrialización mexicana durante la gran depresión*. El colegio de México ↑

ISSN: 2683-314X

La pintura como ventana al pasado: El mercado de Santiago de Guatemala en el siglo XVII a través del arte

Irais Alquicira Escartín[1]
Secihti – CIESAS Peninsular

Imagen 1. La catedral y el mercado de Santiago de Guatemala



Fuente: Imagen proporcionada por Bob Schalkwijk

La pintura, más allá de su valor estético, constituye una herramienta fundamental para el trabajo histórico. En tanto documento visual, ofrece testimonios que permiten adentrarse en las realidades, ideas y tensiones de una época determinada. Muchas obras fueron concebidas con fines conmemorativos, destinadas a registrar acontecimientos relevantes como batallas, coronaciones, ceremonias religiosas o actos políticos. Otras, en cambio, capturan escenas de la vida cotidiana, desde mercados y vestimenta hasta utensilios domésticos y paisajes, proporcionando indicios valiosos sobre la economía, las costumbres y las relaciones sociales.

El potencial de la pintura como fuente histórica se incrementa cuando se analiza en diálogo con otras evidencias: documentos escritos, registros administrativos, crónicas o hallazgos arqueológicos. Esta comparación permite confirmar, matizar o incluso contradecir la información visual, construyendo una visión más completa del pasado. Sin embargo, debe

reconocerse que la pintura no es una reproducción objetiva de la realidad: responde a convenciones artísticas, a los intereses de quien la encargó, a la intencionalidad del pintor y a las circunstancias de su producción, incluyendo el público al que iba dirigida y el espacio donde fue concebida o incluso en el lugar que se exhibiría.

Un ejemplo elocuente de la pintura como documento histórico es el lienzo que representa la Catedral de Santiago de Guatemala y el mercado de la plaza principal,[2] realizado entre 1678 y 1679, cuando el edificio se encontraba en la etapa final de su construcción. En ese momento, las torres, la fachada principal y las cúpulas estaban aún en proceso de terminación, y la obra plasma con minucioso detalle las labores y el movimiento que rodeaban a la edificación. Este óleo sobre tela, montado en bastidor y de considerables dimensiones (1.57 metros de ancho por 1.65 metros de alto), se conserva en excelente estado, lo que permite apreciar con nitidez su riqueza compositiva y técnica (Luján, 1969: 7). La autoría se atribuye a Antonio Ramírez Montufar quien, aunque no figura entre los maestros pintores más reconocidos de la época, logró una pieza que, más allá de su destreza artística, destaca por un minucioso detallismo narrativo en el que se combinan el registro arquitectónico y las escenas de la vida urbana. Actualmente, el lienzo forma parte de una colección privada en México, y su estudio ha sido posible gracias a las imágenes de alta resolución proporcionadas por el fotógrafo Bob Schalkwijk, las cuales han permitido examinar con precisión aspectos técnicos, iconográficos y constructivos que de otro modo resultarían difíciles de observar.

En el plano compositivo, la obra ofrece una vista frontal de la Catedral, cubierta por un intrincado entramado de andamios que, a modo de esqueleto de madera, envuelven la fachada y las torres en construcción. La imagen capta un momento de intensa actividad constructiva: albañiles y canteros se distribuyen en distintos niveles, algunos subidos en los andamios tallando capiteles o colocando bloques, otros a ras de suelo cortando piedra o mezclando materiales. Varios obreros manipulan poleas y cuerdas para izar canastos con herramientas o fragmentos arquitectónicos hacia las partes altas, mientras que en las puertas principales se aprecia el tránsito de trabajadores que entran y salen cargando tablones, vigas y cestas. Al pie de la obra, animales de carga, bueyes y caballos arrastran carretas repletas de piedra, madera y otros insumos, evidenciando la logística necesaria para una empresa de tal magnitud. El conjunto transmite una sensación de dinamismo y coordinación, donde cada personaje cumple una función específica dentro de un proceso colectivo. La plaza frente al templo, lejos de ser un espacio vacío, se convierte en un lugar de interacción entre el mundo de la construcción y el de la vida cotidiana: mientras unos trabajan en la edificación del símbolo religioso más importante de la ciudad, otros se dedican a vender y comprar en un animado mercado que convive con el bullicio de las obras.

El mercado de Santiago se ubicaba justo frente a la Catedral, en lo que constituía la plaza mayor de la ciudad, un espacio urbano articulado por una fuente central que servía como punto de encuentro y referencia visual. Allí, la actividad comercial se desarrollaba de manera cotidiana, convirtiéndose en un escenario de gran vitalidad donde se reunían no solo los vendedores sino también pobladores que acudían a abastecerse, arrieros que transportaban mercancías, viajeros de paso y transeúntes de muy diversa procedencia. La pintura permite distinguir con claridad la presencia de distintos estratos sociales y grupos étnicos, identificables por la variedad de indumentarias que, además de reflejar la moda de la época, marcaban jerarquías y roles dentro de la sociedad colonial. Así, la escena no funciona únicamente como telón de fondo para la monumentalidad de la Catedral, sino que se erige en un verdadero documento etnográfico, capaz de transmitir el dinamismo económico y social de Santiago de Guatemala en el siglo XVII, así como la interacción constante entre la vida religiosa, la actividad mercantil y el tránsito urbano.

El mercado se instalaba cada mañana y estaba organizado por zonas, de acuerdo con el tipo de producto que se comercializaba. En 1697, el fiel ejecutor, tras una inspección del lugar, lo describió dividido en “calles” y mencionó tres principales: la calle de los mazorqueros, la de los salineros y frijoleras, y la de los cacaoteros.[3] Esta descripción documental encuentra un claro correlato en la pintura. Al observarla detenidamente, y comenzando por la parte superior izquierda, se distinguen los puestos de telas; en el mismo sector, pero hacia la parte inferior, aparecen los vendedores de semillas, seguidos por quienes ofrecían alimentos preparados. Debajo de la fuente central se ubican las vendedoras de pescado, y a continuación las que expendían frutas y verduras. Finalmente, en el extremo inferior derecho se advierte la presencia de comerciantes dedicados a la venta de leña.

También se advierte la gran diversidad de géneros que se comercializaban diariamente en el mercado: melones, plátanos, uvas, chiles, ajos, calabazas, miel, gallinas, conejo, carne enchilada, manteca, pan, rosquillas, tamales, vino, entre muchos otros. Entre todos estos productos, el cacao destaca como uno de los más importantes, pues no solo era consumido de forma habitual “porque los habitadores de estas partes, así españoles como indios, tienen por uno de los principales sustentos el chocolate, bebida que se hace del cacao al que están habituados”, [4] sino que también una parte significativa de su producción se destinaba a la comercialización hacia la Nueva España. La plaza mayor funcionaba como el espacio privilegiado para su adquisición, tanto al por mayor como al menudeo. En la pintura, hacia la parte inferior izquierda, se observan cinco vendedores de cacao que, a juzgar por su vestimenta, sombrero, camisa blanca y una especie de chaparreras, parecen ser mestizos.

Frente a ellos, dos mujeres indígenas adquieren el producto, lo que revela no solo la importancia económica del cacao, sino también su papel como bien de consumo transversal en la sociedad colonial.

En la pintura se aprecia que, además de los vendedores de productos, el mercado congregaba a una amplia diversidad de personas y actividades. A un costado de los puestos de telas se ubica un grupo de músicos, cuya presencia añade un matiz festivo a la escena. No muy lejos, varios hombres sentados en media luna parecen participar en tratos comerciales, con un individuo que actúa como mediador; junto a ellos, un par de muchachos juega animadamente a la pelota en la calle principal, entre la iglesia y el bullicio del mercado. También se distingue a un joven mulato que, aparentemente, ha sustraído algunas verduras y huye con ellas en las manos, perseguido por un hombre armado con un palo, ambos situados al lado izquierdo de la fuente. En ese mismo sector, bajo los puestos dedicados a la venta de maíz, varios hombres se sientan en círculo jugando a las cartas, lo que evidencia que el mercado era también un espacio de socialización y entretenimiento, más allá de su función estrictamente comercial.

La fuente, ubicada en el centro de la plaza y rodeada por los puestos de venta, obligaba a quienes buscaban abastecerse de agua a atravesar el mercado. En la pintura se observa, hacia el lado izquierdo de la fuente, a un hombre llenando un cántaro, mientras que en el lado derecho una mujer negra se inclina para beber. Un poco más allá, una mujer indígena se aleja con un jarrón sobre la cabeza, y junto a ella un jinete permite que su caballo sacie la sed. Estas escenas sugieren que la fuente funcionaba como un punto estratégico para el suministro de agua, no solo para comerciantes y compradores, sino también para numerosos transeúntes y visitantes que, para acceder a ella, debían recorrer inevitablemente el bullicioso espacio del mercado.

En conjunto, esta pintura nos invita a detener la mirada y recorrer, casi como si paseáramos por sus calles, la plaza mayor de Santiago de Guatemala hacia finales del siglo XVII. Entre puestos abarrotados de frutas, verduras, carnes y flores, vendedores que ofrecen cacao tanto al mayoreo como al menudeo, músicos que amenizan el ambiente, hombres que negocian, juegan a las cartas o simplemente observan, mujeres que cargan cántaros de agua o eligen con cuidado los productos que llevarán a casa, y animales que sirven como medio de transporte o de carga, se despliega una ciudad viva, en constante movimiento. La fuente central, punto de encuentro inevitable, articula este espacio en el que confluyen comerciantes, vecinos, forasteros y transeúntes de todas las condiciones y orígenes, en un ir y venir que combina lo mundano con lo monumental: la Catedral, aún en construcción, se alza como telón de fondo y símbolo de poder.

Este lienzo, más allá de su indudable valor artístico, funciona como un documento histórico único. Nos permite no solo constatar datos presentes en fuentes escritas, sino también acceder a aquello que rara vez queda registrado en actas o crónicas: la gestualidad, el bullicio, los colores, la diversidad de rostros y oficios, las interacciones fugaces que tejían la vida cotidiana. A través de él, comprendemos que el mercado no era únicamente un espacio para el intercambio de mercancías, sino un verdadero centro neurálgico donde se cruzaban las economías locales y regionales, se reforzaban lazos comunitarios y se negociaban identidades sociales y culturales.

Así, la obra atribuida a Antonio Ramírez Montufar se convierte en una ventana privilegiada al pasado, capaz de transportarnos a un día cualquiera en la plaza mayor de Santiago de Guatemala. Es un recordatorio de que las pinturas, cuando se estudian con las herramientas de la historia, pueden devolvernos algo más que una imagen: nos devuelven un instante detenido en el tiempo, cargado de voces, aromas y texturas que siguen hablando, siglos después, a quien se detiene a mirarlas con atención.

Referencias

Archivo:

AGCA – Archivo General de Centroamérica

AGI – Archivo General de Indias

Literatura secundaria:

Alquicira, I. (2024). *Entre víveres y otros vivales. El abasto de alimentos en el reino de Guatemala durante el siglo XVII*. Calle 70.

Luján Muñoz, L. (1967). *La catedral y mercado de la ciudad de Guatemala hacia 1680*. Universidad de San Carlos.

1. Correo electrónico: iraisae@ciesas.edu.mx o iraisae@gmail.com ↑
2. Entre los estudios dedicados a esta pintura destacan el de Luján (1969) y el de Alquicira (2024). El primero responde a una aproximación descriptiva, centrada en la identificación visual de elementos arquitectónicos, urbanos y humanos representados en la obra, con un marcado énfasis en el registro minucioso de sus detalles y en la narración de la propia experiencia de observación directa del lienzo. El segundo, en cambio, adopta una perspectiva interdisciplinaria que combina el análisis de la imagen con el estudio de fuentes históricas, como documentos de archivo y crónicas de la época, para elaborar una etnografía histórica

del mercado que funcionaba en la plaza mayor de Santiago de Guatemala, permitiendo comprender la pintura no solo como un objeto artístico, sino también como un testimonio de las dinámicas económicas, sociales y culturales del siglo XVII. ↑

3. AGC, A1.2, L.2211. E.15793, Informe del fiel ejecutor, Guatemala enero de 1697. ↑

4. AGI, GUATEMALA, 131, Auto de Diego de Avendaño gobernador y presidente de la Audiencia de Guatemala, Ciudad de Guatemala 4 de noviembre de 1643. ↑

ISSN: 2683-314X

Tren Maya. Del anhelo al sueño cumplido

Jorge Fernando Beltrán Juárez[1]
CIESAS Peninsular



Fuente: Imagen tomada de la página del Tren Maya. Tsímin K'áak: https://www.trenmaya.gob.mx

Palabras clave: Tren Maya, Sureste, justicia social, pueblo maya, desarrollo económico.

En la recta final del sexenio del presidente Andrés Manuel López Obrador vieron la luz tres documentales enfocados en la obra de infraestructura más grande impulsada durante su mandato, que llevan por nombres *Tren Maya. Mar adentro: de Palenque a Cancún, Tren Maya. Mar Caribe, la puerta al mundo*, y *Tren Maya: Mar de selva*. La trilogía del material audiovisual no sólo es el colofón de su gestión, sino un discurso visual que contiene diversas aristas, sobre las cuales vale la pena señalar algunas cavilaciones.

Para comenzar con algunas consideraciones generales, el proyecto expresa un doble alcance: el primero, el Tren Maya fue referido como el proyecto constructivo más grande del mundo en su momento, no sólo por su longitud, sino también por los retos que tenía implícitos en el ámbito de la ingeniería civil, así como el tiempo récord de construcción, todo ello en un medio natural y poblacional rico y diverso; el segundo evoca el renacimiento del ferrocarril en un país en el que, después de la privatización de la década de los años noventa del siglo pasado, parecía extinto y del que sólo quedaba la nostalgia.

Sin embargo, el incentivo para una obra de tal magnitud fue manifestado en el discurso, que enfatizó la búsqueda del resarcimiento, de justicia y bienestar para el sureste de México, particularmente para el pueblo maya. En el enunciado se hilvanan el pasado, el presente y el futuro. Tiempos articulados en una región históricamente abandonada, donde el presente contiene un escenario de oportunidades económicas, que en el futuro detonará las riquezas naturales, culturales, y sociales, para el país y el mundo. En consecuencia, el tren se concibe, como otrora, como el transporte sobre el que se espera arribe el desarrollo regional, pero con resonancia al resto del país, donde habita y predomina un pueblo oprimido y negado históricamente.

Pasando a señalamientos puntuales, debe mencionarse que cada documental tiene un propósito específico. *Mar adentro* es quizá el más importante por la cantidad de elementos explicativos que engloba. Es decir, va desde la exposición del espacio geográfico hasta el impacto de la construcción de la ruta. En este sentido, la muestra variopinta de componentes, como playas, reservas naturales, ruinas y reservas arqueológicas, así como cenotes, entre otros, se mancomuna en un espacio físico referido como sureste, para proyectarse como atractivos turísticos que se encuentran no sólo al pie de las vías férreas, sino a lo largo y ancho del circuito ferroviario. Aunque en la contracara algunos de esos ingredientes deben entenderse como el medio natural que acogió a la civilización maya, y cuya prevalencia en un área extensa posibilitó el desarrollo urbanístico, económico, político, social y artístico de este grupo humano hace ya algunas centurias. Con ello, se abandona la idea de un espacio vacío, así como la de una historia inanimada e incluso inexistente, y se apuesta por la presencia de un espacio de experiencia que da vitalidad, para el ejercicio del rescate histórico, pero fundamentalmente del autoconocimiento, como un aporte para la sociedad contemporánea a la que no le son ajenas las crisis de valores y la desarticulación social, por lo que las ideas de comunidad y de colectividad, vienen a refrescar las formas de convivencia social para el pueblo mexicano, y quizá también como ejemplo para otros grupos en otras latitudes.

En este sentido, no resulta fortuito que el primer documental comience en Palenque, pues su gravidez no deriva sólo del rescate patrimonial, sino de la grandeza de una civilización, de una sociedad que navegó el tiempo y que se asentó en el espacio extenso, y que aún está presente en ciudades, como Campeche, Mérida, Izamal, o Valladolid, por mencionar sólo algunos puntos neurálgicos. O bien, en lugares de reciente formación como Cancún, donde es contrastante la idea de una civilización precolombina floreciente y las circunstancias de vida de los mayas actuales. Es decir, la concentración de sectores vulnerables locales en el espacio urbano ha traído consigo la marginación y ha llevado a una parte importante a trabajar en el sector terciario, insinuando que se mantiene inamovible la línea del tiempo desde la colonia, y en consecuencia el rol de la servidumbre que le toca desempeñar a la población originaria.

En este escenario, cambiar las circunstancias demanda, como se señala, de un proyecto que permita desarrollo económico interno a través de la inversión para el sector turístico, pero también para el productivo, sin olvidar el desarrollo del sureste para buscar equilibrar los polos de desarrollo nacional, la simetría en la relación norte y sur, pues la caracterización del norte del país se identifica con la industrialización y mejores condiciones de vida, mientras que el sur se concibe como sinónimo de rezago y pobreza histórica. Los objetivos mancomunan un proyecto regional al plano nacional, reflejándose en la demanda de recursos materiales y humanos nacionales. Dicho en otras palabras, el comienzo y desarrollo de la obra demandó la participación de empresas nacionales, con presencia internacional, para la construcción de los diferentes tramos, por supuesto, en colaboración con el sector castrense que desempeñó un papel fundamental como responsable y colaborador de la ingeniería militar.

El apartado tecnológico y de cualificación llegó acompañado de una alta demanda de mano de obra proveniente de las diferentes zonas de la república, tanto del noreste como del noroeste y centro del país, sin olvidar a los trabajadores propios de la región. Claro que la variopinta mano de obra incluyó a las mujeres, que jugaron un papel central en cada una de las áreas, llegando a representar el 23% de la fuerza laboral del Tren Maya. Esto último sugiere un proyecto equilibrado, pero también integral, donde la participación de sectores antes relegados es fundamental para el desarrollo económico articulado. En suma, los efectos sugieren una especie de eslabonamiento económico que materialmente se puede ver en fragmentos puntuales, como el puente Boca del Cerro en Tenosique, o el puente atirantado Garra de Jaguar en Quintana Roo, o, más específicamente, en el aeropuerto de Tulum, nombrado “Felipe Carrillo Puerto”, en donde pone su énfasis *Mar Caribe*.

Así pues, esta última obra, no sólo rescata a través del nombre asignado a un personaje ilustre de Yucatán que buscó el resarcimiento del pueblo maya en los primeros años de la posrevolución. También refiere un elemento central de una de las 34 estación de las cuales se compone el sistema de 1,554 kilómetros, pero con elementos adicionales, en este caso el aeropuerto, que no sólo pretende generar un efecto de arrastre, sino que a su vez sugiere un crecimiento bajo regulación y en consecuencia planificado para convertirse en un espacio central y competitivo que auxilie a Cancún, la principal puerta de entrada de turismo del país, y de la península. Aunque ello no descarta un desarrollo simultáneo de los nodos, sobre los cuales se hace énfasis bajo el entendido de la diferenciación. Es decir, existen puntos primordiales, por su ubicación, mientras que las estaciones y áreas internas brindan otro tipo de dinamismo que va de la mano con los servicios y atractivos que prestan.

Por su parte, *Mar de selva* refiere la amalgama de los extremos del sureste, centrando parte de su atención en Calakmul, no sólo por su importancia arqueológica, sino también como una muestra de los numerosos vestigios que se encuentran en la región, entre los que también se encuentra Cobá, y a los cuales se ha prestado atención desde las instancias correspondientes, como el INAH, haciendo énfasis en el rescate material de los ancestros. Compromiso que igual se observa en la relación amical con el medio ambiente, no sólo durante el proceso de edificación sino posterior, que además se complementa con programas, como *Sembrando vida*, donde no sólo se pretende la preservación de áreas verdes, sino el fomento de la economía familiar y local, con la constitución de pequeños circuitos de producción, consumo e intercambio.

Finalmente, el Tren Maya se proyecta como la obra más importante del sexenio del expresidente López Obrador, estratégica y moderna, y también como un paso del modelo de gobierno neoliberal que lo antecedió, a uno donde el Estado vuelve a jugar un papel preponderante en las políticas de desarrollo económico y social, incorporando, desde el mismo Estado, a los trabajadores a emplearse con una visión nacionalista y en condiciones laborales diferentes a las del Porfiriato, e incluso del siglo pasado, antes y después de su liquidación. Claro que en esta integración se encuentran las comunidades, sobre la idea de la inclusión en el desarrollo como parte del resarcimiento de la deuda histórica, lo que se traduce en la búsqueda del desarrollo con justicia social. Para complementarlo, la presidenta, electa en ese momento, Claudia Sheinbaum, señaló la continuidad de un proyecto ferroviario nacional, que permita a México una conexión eficiente al interior y con ello el crecimiento.

Sin embargo, el material audiovisual debe entenderse desde los anteojos del oficialismo, lo que sin duda abre numerosas interrogantes de diverso tipo, y cuyas respuestas y alcances aún no se conocen. Aún falta recorrer aquellas vías para conocer los efectos en los que se hizo énfasis en los documentales.

Fichas técnicas

Tren Maya. Capítulo 1. Mar adentro. De palenque a Cancún

Dirección: Epigmenio Ibarra y Verónica Velasco

Producción: María del Carmen Monje

Fotografía: Epigmenio Ibarra y Ernesto León

Documental: https://www.youtube.com/watch?v=ELUc6oCXgNI

Tren Maya. Capítulo 2. Mar Caribe. La puerta al mundo

Dirección: Epigmenio Ibarra y Verónica Velasco

Producción: María del Carmen Monje

Fotografía: Epigmenio Ibarra y Ernesto Lehn

Documental: https://www.youtube.com/watch?v=SnmOhZs1sCA

Tren Maya. Capítulo 3. Mar de selva

Dirección: Epigmenio Ibarra y Verónica Velasco

Producción: María del Carmen Monje

Fotografía: Epigmenio Ibarra, Ernesto Lehn y Fernando de Garay Castro

Documental: https://www.youtube.com/watch?v=Zkt-Ax8MAw8

1. Correo electrónico: jorge.beltran-@hotmail.com ↑