



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y
ESTUDIOS SUPERIORES EN
ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

CONFRONTACIONES ENTRE
GRUPOS POLÍTICOS Y ECONÓMICOS
DOMINANTES EN YUCATÁN:
DE SISAL A PROGRESO, 1840-1881.

T E S I S

QUE PARA OPTAR AL GRADO DE

DOCTOR EN HISTORIA

P R E S E N T A

LUIS FERNANDO ÁLVAREZ AGUILAR

DIRECTOR DE TESIS: DR. JESÚS JOSÉ LIZAMA QUIJANO

MÉRIDA, YUCATÁN, FEBRERO DE 2017

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo de tesis es resultado del programa de doctorado en Historia (2012-2016), promovido por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS) Peninsular, cofinanciado por el Consejo Nacional para la Ciencia y la Tecnología (Conacyt) y el propio CIESAS. Agradezco el soporte económico de ambas instancias durante el ciclo escolar y las actividades de campo, al igual que la asesoría académica de catedráticos a través de los diversos seminarios durante dicho plan de estudios (2012-2013).

Mi especial reconocimiento al director de esta tesis, Dr. Jesús José Lizama Quijano, actual coordinador del Doctorado en Historia del CIESAS Peninsular, quien desde un principio orientó el desarrollo de las investigaciones; al igual que a los diferentes lectores: Dr. Pedro Bracamonte y Sosa (CIESAS), Dr. Mario Trujillo Bolio (CIESAS), Dr. Omar May (Universidad Autónoma de Baja California) y Dra. Teresa Ramayo Lanz (Universidad Autónoma de Yucatán).

Como en todo trabajo de investigación, también se requirió de la solidaridad de mucha gente e instituciones. Hago un especial reconocimiento a la contadora Carime Pineda Cuevas (Instituto Politécnico Nacional), por su asistencia en las múltiples tareas de recopilación de información de archivo, hemerográficas y electrónicas, así como en la captura de las consecutivas versiones de presente texto. Igual se sumaron a las labores de captura el estudiante de Derecho (UADY) Francisco Eduardo Flores, el estudiante de Ingeniería electrónica Jonathan Guadalupe Aguilar López (Tecnológico de Lerma, Campeche), y la secretaria Adeleidy Tuyú Ku (INAH Campeche).

Directivos y personal de diversas instituciones académicas aportaron su amable atención a las diversas actividades: Archivo General de la Nación, Archivo Histórico de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Archivo Histórico del Palacio de Minería, Biblioteca Virtual de Yucatán, Biblioteca de Ciencias Humanísticas de la UADY, Biblioteca

del INAH Campeche, Biblioteca Electrónica Municipal de Campeche, Campeche. y Biblioteca Municipal de Progreso, Yucatán. A lo anterior se agregó la información oral de pobladores del puerto de Sisal sobre aspectos relevantes de la historia local, y la asesoría de amigos, colegas y condiscípulos que proporcionaron datos y fuentes respecto al tema de investigación. A todos, mi reconocimiento y gratitud.

Hampolol, Campeche, otoño de 2016.

RESUMEN

El cambio de la aduana y la preponderancia portuaria de Sisal a Progreso es un proceso inmerso en la transformación de la sociedad yucateca y del país en su conjunto, después de la independencia mexicana. En este trabajo nos abocamos a la tarea de estudiar dicho proceso para comprender cómo se conforma política y económicamente una región y la forma en que se configuran los grupos de poder.

La entrada al capitalismo marcó la confrontación y las alianzas entre los grupos de poder locales, la conformación de tendencias ideológicas, políticas o económicas centralistas, federalistas, conservadoras, liberales, imperialistas o republicanas, que pretendían ser protagonistas en el nuevo proyecto de nación, lo cual se reflejó en un fenómeno particular: el paso de Sisal a Progreso como el principal puerto del norte peninsular.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	13
CAPÍTULO I	25
HISTORIA PORTUARIA DE SISAL Y	25
DE SU CLASE POLÍTICA Y EMPRESARIAL	25
Desarrollo mesoamericano	25
Virreinato y piratería.....	28
Guerras de reconquista	32
El enemigo maya.....	34
La fortaleza de Sisal	35
El Camino Mérida-Sisal.....	37
Infraestructura portuaria	39
La Independencia	42
Proceso de emancipación en Yucatán.....	42
Desplazamiento urbano en Sisal.....	44
El muelle.....	50
Bodegas y aduana.....	50
Discordias intestinas.....	52
Conflicto entre castas	59
Escisión política peninsular	62
Apoyo a Progreso	63
El Segundo Imperio	64
Guerra y conscripción.....	64
Hacienda pública.....	67
Comercio.....	69
Agricultura.....	71

Marina.....	73
Instrucción pública	73
Ferrocarriles	74
Caminos y peajes.....	77
Colonización.....	80
Administración de justicia.....	83
El viaje de Carlota.....	84
Triunfo de la República.....	86
Reflexiones finales	89
CAPÍTULO II.....	90
GESTIONES POLÍTICO-EMPRESARIALES.....	90
PARA EL CAMBIO A PROGRESO	90
Progreso prehispánico	90
Primeras décadas de independencia	92
El cambio de Sisal a Progreso; primera etapa, 1840-1847	93
Gestiones en corto.....	93
Miradas de un piloto y de un cónsul	102
Segunda Etapa, 1847-1855.....	104
Un entorno de guerra	104
Protagonistas y henequén	105
Tercera Etapa, 1855-1881	107
Criterios de un topógrafo y un ex oficial real	110
Se decreta la nueva población de Progreso	114
El remate de lotes	121
Las batallas por el ferrocarril entre la clase poseedora	126
Tercero en discordia: el tren a Celestún	129

La restauración republicana.....	131
Los primeros problemas y el boom henequenero.....	131
Reflexiones finales	132
CAPÍTULO III	133
EL CAMBIO A PROGRESO Y LA OPINIÓN.....	133
PÚBLICA RESPECTO AL CAMBIO	133
Organización y protesta a favor de Sisal	133
Polémica sobre el ferrocarril durante el Segundo Imperio	138
Los presupuestos de Santiago Méndez.....	138
Informes de Pedro de Regil.....	141
Ibarra Ortoll defiende Sisal en representación de sus vecinos	151
Se pide la concesión para el ferrocarril Mérida-Sisal.....	156
Exposición de los vecinos de Sisal	160
Castro Marín aboga por el ferrocarril Mérida-Progreso.....	169
Debates durante la restauración republicana	173
Las razones de Rendón Peniche.....	176
Ricardo Molina Solís, jefe de la Aduana en Sisal.....	178
Un artículo inédito	180
Triunfo de los promotores de Progreso	182
De Castro vuelve a la carga	182
Respuesta a Castro de Rafael de Portas (primer artículo).....	186
“Conocer el tiempo”: sabia virtud del ayuntamiento meridano.....	187
El comercio de la capital ofreció su punto de vista	188
La prensa cubana en Yucatán se involucró en el debate.....	188
Un artículo de Francisco Sosa en El Iris	189
Contestación de Juan Miguel Castro contra el primer artículo de De Portas	190

Segundo artículo de Rafael de Portas.....	191
Tercer artículo de Rafael de Portas	192
Segunda contestación de Juan Miguel de Castro.....	194
Cuarto y último artículo de Rafael de Portas	194
Reflexiones finales	195
CAPÍTULO IV	197
POLÍTICA Y COMERCIO EN YUCATÁN;	197
DE SISAL A PROGRESO, 1840-1881	197
Política y clases populares en Yucatán	200
Política y comercio en el Sisal independiente	204
Política y comercio del estado yucateco	206
Gestiones para comunicar Progreso	211
La política anexionista.....	211
Sufragios y exportaciones	214
Escisión política e infraestructura portuaria.....	216
Nuevos ataques mayas y reacción criolla.....	218
El Segundo Imperio.....	219
La “restauración” yucateca	237
Los últimos debates entre Sisal y Progreso	237
Política y comercio en el nuevo puerto de Progreso	250
Gestión política e infraestructura portuaria	250
Patrón urbano y estructura social	256
La expansión henequenera y el despojo de las tierras comunales.....	257
Conclusión del ferrocarril	258
Reflexiones finales	260
CONCLUSIONES	262

Grupos de poder en los albores del capitalismo.....	266
Anexos	269
ANEXOS DOCUMENTALES.....	270
ANEXO FOTOGRÁFICO.....	287
Fuentes bibliográficas	292
Siglas	292
Bibliografía	292
Documentos de archivo	301
Hemerografía	309
Páginas web	309

ÍNDICE DE CUADROS

Número	Título	Página
Cuadro 1	Varas de caminos construidos y reconstruidos en Yucatán, 1846	96
Cuadro 2	Varas de caminos construidos, caminos reconstruidos y estado que guardan sus fondos en Yucatán, 1846	97
Cuadro 3	Medidas del camino de Mérida a Progreso, 1856	117
Cuadro 4	Distancia entre comunidades del camino de Mérida a Progreso, 1856	118
Cuadro 5	Remate de propiedades en Progreso, 1856	120
Cuadro 6	Remate de propiedades en Progreso, 1857	122
Cuadro 7	Presupuesto de construcción y habilitación del ferrocarril, 1857	139
Cuadro 8	Presuntas utilidades que tendría el ferrocarril para el estado, 1857	140
Cuadro 9	Presuntas utilidades que ofrecería el servicio de pasajeros del ferrocarril para el estado, 1857	146
Cuadro 10	Resumen de lo que costaría al país y al gobierno el ferrocarril	157

	de Progreso	
Cuadro 11	Naves nacionales y extranjeras que arribaron a Sisal durante 1844	207
Cuadro 12	Exportación extranjera, 1844	208
Cuadro 13	Comercio yucateco con los puertos de América y Europa, 1845	209
Cuadro 14	Exportación de especies metálicas, 1845	209
Cuadro 15	Movimiento general del comercio peninsular, 1850	212
Cuadro 16	producto anual de las rentas federales fijas y particulares en el actual estado de Yucatán (1857), calculado por el que ha tenido en años anteriores	215
Cuadro 17	Cuotas por partido, 1857	218
Cuadro 18	Puertos habilitados para el comercio durante el Segundo Imperio	220
Cuadro 19	Aduana marítima de Sisal, del 1 de enero al 31 de diciembre de 1864	231
Cuadro 20	Aduana marítima de Sisal, del 2 de enero al 31 de diciembre de 1865	224
Cuadro 21	Tarifa para el aforo de efectos nacionales, 1866	229
Cuadro 22	Aduana marítima de Sisal, 1 de enero al 31 de marzo de 1866	230
Cuadro 23	Aduana marítima de Sisal, abril a diciembre de 1866	233
Cuadro 24	Aduana marítima de Sisal, resumen general de productos, 1866	234
Cuadro 25	Aduana marítima de Sisal, enero de 1864 a diciembre de 1866. Administración	235
Cuadro 26	Sin título	237
Cuadro 27	Cálculo del movimiento general de sisal entre 1859 y 1869	239
Cuadro 28	Sin título	241
Cuadro 29	Cálculo de gastos de mercancías provenientes del oriente de la Península	243
Cuadro 30	Sin título	244
Cuadro 31	Buques que han entrado rumbo de Barlovento	245
Cuadro 32	Fecha de las exposiciones	247
Cuadro 33	Manifestaciones 1864, 1869	249
Cuadro 34	Sin título	250
Cuadro 35	Sin título	253
Cuadro 36	Producción henequenera 1869 y 1877	257
	ANEXOS	268
Cuadro A	Destinatarios y fechas de recepción de mercancías, Sisal 1844	269
Cuadro B	Estado general de la Aduana marítima de Sisal, 1844	271
Cuadro C	Aduana marítima de Sisal	272
Cuadro D	Sin título	275
Cuadro E	Efectos que entraron en Progreso, 1869	278
Cuadro F	Casas en el puerto de Sisal	280

INTRODUCCIÓN

I

Este trabajo aborda un proceso en la historia de Yucatán: el cambio de la aduana marítima del puerto de Sisal al de Progreso, acontecido en el siglo XIX y que marcó un rumbo nuevo para la exportación e importación de mercancías. A primera vista éste parecería un hecho particular sin mayores connotaciones, pero en realidad lo que en este texto se aborda tiene que ver no con el mero hecho del traslado de la aduana sino cómo a partir de este proceso es que se puede observar en el panorama yucateco el desarrollo del capitalismo y las respuestas locales que se dan en torno a las demandas que plantea. Por un lado se puede apreciar cómo los grupos económicos regionales se adecúan a las demandas que plantea el capital: se confrontan, se unen, se disocian, pero todo gira en torno a lo mismo, a la necesidad de responder a demandas externas en un afán por seguir manteniendo el poder del que gozaban.

Por otro lado, el presente texto muestra también la manera en la que el contexto local responde a los requerimientos del capitalismo. El período temporal abordado es importante dentro de la historiografía yucateca porque —como se verá a lo largo de las páginas— es de cambio y transformación de las bases que proporcionan riqueza a la región. Los datos que pudimos obtener nos muestran hechos que refieren a este proceso. El mismo caso de la fundación de Progreso exhibe el mecanismo que se pone en marcha para responder a los nuevos contextos económicos y mantenerse en ellos. El cambio es uno de los elementos que encontraremos presente en este período temporal de estudio.

Por eso, hemos indicado, a pesar de que pueda parecer éste un estudio detallado sobre cómo se va dando el cambio de aduana de una población a otra, su importancia no reside en historiografiar este proceso por sí mismo, sino porque es referente de procesos mucho más amplios. En otras palabras, el tema de investigación es —si se quiere— la excusa para conocer cómo las élites locales subsisten, cómo se transforma el panorama económico, cómo esto afecta a la población y cómo, a final de cuentas, se produce el desarrollo económico regional. Es un proceso particular y local, pero en el que resuenan voces externas que no se perciben de manera inmediata.

II

El tema sobre el cambio de la preponderancia portuaria de Sisal a Progreso ha sido abordado parcialmente a través de investigaciones acerca de esta región y de su entorno nacional e internacional. En algunos casos se ha incluido en la producción monográfica y de obras de distintas materias sobre el puerto de Progreso, donde de manera soslayada se revisan cuestiones con relación a Sisal. Existen además tesis en las que se analizan aspectos sobre ingeniería portuaria, a través de las cuales se enuncian y cuestionan criterios relativos a esta disciplina que dieron pie al abandono de Sisal y a la configuración de Progreso como un nuevo puerto.

Lo que a nuestro juicio ha hecho falta, es un recuento global, resumido dentro el periodo citado, de la confrontación entre las facciones políticas y económicas dominantes en la península de Yucatán, rivalidad que se convirtió en motor del cambio de la aduana marítima de Sisal a Progreso, así como más tarde de la puesta en marcha de una vía férrea que iba a comunicar la capital yucateca con el puerto recién inaugurado, aspectos que en términos generales me he propuesto analizar como objetivo de este trabajo.

Hace algunos años, una antigua si bien somera discusión en la historiografía nacional y particularmente yucateca llamó mi atención: el traspaso, en 1871, de la aduana marítima de Sisal a Progreso, al igual que la transformación que esto significaba con respecto al paso de la importancia portuaria del primero al segundo de aquellos puntos costeros. Así, me propuse analizar las posibles causas de los hechos en cuestión, a partir de las acciones pioneras en 1840 y los prolongados trámites para que dicho traslado se llevase a cabo, hasta la inauguración en 1881 del ferrocarril que empezó a comunicar la capital peninsular con la nueva población.

Durante mis trabajos de investigación, a través de los testimonios puestos en discusión observé la importancia que la confrontación política en Yucatán mantuvo en la configuración de aquel cambio portuario, así como la incidencia que dichos enfrentamientos ejercieron en el ámbito social y económico peninsular. Las fuentes nos muestran un territorio que en principio orientó su desarrollo apoyado en las luchas a favor del federalismo, el cual le dotaba de una cierta soberanía ante el poder central. Más adelante, los líderes de estos grupos participaron como funcionarios de los subsecuentes gobiernos afines a sus tendencias políticas, al igual que integraron la cada vez más poderosa oligarquía que

defendió las tendencias liberales y terminó, una vez consolidada la causa republicana, por concretar sus diversificados planes y programas económicos.

Uno de los proyectos más importantes dentro del periodo de tiempo estudiado (1840-1881) lo representó el traslado de la aduana marítima de Sisal a Progreso, la cual nos deja ver las confrontaciones entre los círculos políticos y económicos dominantes en Yucatán para esa época. Refleja las rivalidades entre liberales y conservadores, contienda que en la historia y la historiografía mexicana se ha usado para identificar a los liberales como “los buenos” y a los conservadores como actores antagónicos.¹ No obstante, dicho contexto también nos permite advertir sobre la lucha entre los representantes del proyecto liberal hegemónico y los grupos liberales disidentes.

Una primera etapa del proceso de fundación de Progreso (entre 1840 y 1847), la dirigió Miguel Barbachano y Tarrazo, vicegobernador, gobernador suplente y gobernador electo del estado de Yucatán entre 1840 y 1853. Importante colaboración en esos planes la tuvo el militar, empresario y académico Joaquín García-Rejón y Carbajal, secretario general de Gobierno en 1844 y en 1846, así como sus hijos (políticos, empresarios y comerciantes) Donaciano García-Rejón y Mazó –consejero de Gobierno durante diversos periodos- y José Antonio García-Rejón y Mazó –diputado local, alcalde de Mérida y consejero titular o consejero suplente de Gobierno en varias administraciones-.

Igual se sumaron como promotores del cambio Simón Peón y Cano, Darío Galera Encalada, miembros de una reducida aunque influyente oligarquía criolla peninsular, eventualmente involucrados como consejeros de Gobierno, titulares o suplentes dentro de lo que llamamos la primera etapa del traslado de las actividades portuarias yucatecas de Sisal a Progreso. Aunque estas familias eran protagonistas de importantes actividades comerciales en Sisal, se mostraron cada vez más comprometidas con el referido traspaso portuario, al igual que adquirieron las primeras tierras en Progreso y se registraron entre los sucesivos propietarios de lotes y negocios en el nuevo asentamiento costero.

Entre estos grupos familiares, igual se pueden observar los diversificados negocios que en común llevaban a cabo. Tal es el caso de Juan Miguel Castro Martín, propietario de importantes fincas y haciendas ubicadas sobre todo al el sur de Mérida, que se hizo socio de Miguel Barbachano y Tarrazo en una empresa desfibradora de henequén, planta ya convertida en el principal producto de exportación en la península.

¹ Francisco Bulnes, *Páginas escogidas*, México, UNAM, 1978, p. 81.

Nacido en el puerto de Campeche, Barbachano había vivido desde niño en Gijón, España, la tierra de su padre. En 1836, a la edad de 29 años regresó a su ciudad natal e inició una carrera política que lo llevó en 1840, durante tiempos políticamente complicados, a la vicegubernatura del Estado. En enero de 1842, el Congreso local acordó los tratados celebrados el 28 de diciembre anterior, en los que participó Barbachano como uno de los comisionados, conforme a los cuales se reincorporaba la península a la nación si bien posteriormente el presidente Santa Anna se negaría a reconocerlos.

En ejercicio del poder Ejecutivo, en agosto de 1842 Barbachano expidió un manifiesto en el que anunció que Yucatán sabría defender su dignidad contra el tirano centralista. En abril de 1843 capitularon en Tixpehual las tropas mexicanas enviadas por Santa Anna para someter a la península, y a consecuencia de este triunfo, investido con facultades de presidente del país yucateco Barbachano otorgó el grado de general de brigada al jefe de Las fuerzas locales, Sebastián López de Llergo.

Entre 1843 y 1845 se desempeñaron de manera alternada como gobernadores Santiago Méndez, Miguel Barbachano y José Tiburcio López. En enero de 1846, Barbachano regresó como gobernador del Estado, y las dificultades con el gobierno centralista en nada inhibieron los esfuerzos que él y el círculo político que representaba empezaron a realizar para construir un camino en línea recta (dirección Sur-Norte) desde la cabecera peninsular hasta la costa, con el fin de conectar ambos puntos en forma fluida. Es de resaltar que Miguel Barbachano, Simón Peón y Darío Galera, al igual que Joaquín, José Antonio y Donaciano García-Rejón eran oriundos de la ciudad de Campeche, en tanto Juan Miguel Castro había nacido en Hecelchakán. No obstante, todos estaban avecindados en Mérida y se les reconocía como un grupo identificado con esta capital. Ellos, así como diversos políticos en funciones, inversionistas, amigos y familiares de unos y otros se mostraron cada vez más comprometidos con la prometedora empresa portuaria.

Hacia finales de 1846 el Consejo de Estado desconoció a Barbachano como Gobernador y dispuso que asumiera el cargo Domingo Barret, jefe del pronunciamiento de Campeche ocurrido el día 8 del propio mes. Con todo, el 28 de febrero de 1847 estalló en Mérida un levantamiento que volvió a reconocer a Barbachano como gobernador y encargaba del despacho al general López de Llergo en tanto el primero regresaba de La Habana. Durante los siguientes años Barbachano enfrentó a los mayas sublevados de la Guerra de Castas hasta 1853 en que se le destituyó.

El 3 de noviembre de 1856 regresó a la península, debido a que había sido nombrado jefe superior de Hacienda en el Estado. Este año, como veremos, se remataron los terrenos de la futura población de Progreso, proceso durante el cual Barbachano adquirió algunas propiedades. Después de 1853, su liderazgo respecto al plan de traspaso de la aduana marítima de Sisal a Progreso había disminuido; esto y su muerte, en 1859, a la edad de 52 años, acabó por dar paso a nuevos líderes en dicho proyecto.

Un segundo periodo del tema que estudiamos (entre 1847 y 1855), abarcó los más duros combates de la Guerra de Castas y correspondió a un estado de enfriamiento de las gestiones para el cambio de la aduana. En este lapso, Yucatán entró en una etapa de luchas intensas entre mayas y criollos, si bien está documentado que en ambos frentes participaron lo mismo afrodescendientes que mestizos. Paralelamente, dicha época se caracterizó por los conflictos entre liberales y conservadores o de liberales contra liberales, además de los enfrentamientos políticos y económicos entre Campeche y Mérida y las negativas de los meridianos de incorporarse a México como parte de una sola nación.

Lo anterior resultó un reiterado pretexto para que se reactivaran los conflictos entre las facciones de la oligarquía peninsular, además de convertirse en una de las razones del estallido de la rebelión indígena. La Guerra de Castas que estalló durante dicha coyuntura política, expresaba la constante inestabilidad y la creciente práctica de hacer participar a los mayas armados en las contiendas, para hacerlos pelear a favor de uno u otro bando.

Al finalizar la segunda etapa de nuestro tema de estudio, casi todas las haciendas y los ranchos cañeros y maiceros de los distritos de Tekax y Campeche se habían perdido. En tanto que en los distritos de Mérida e Izamal el ganado y el maíz habían sido consumidos por la población y las fuerzas militares, lo cual provocó que hacia 1855 -pese a haber concluido ese año los combates más intensos de la Guerra de Castas- la situación se convirtiera en catastrófica.

Con todo, la producción henequenera destinada al mercado mundial se convertiría en la tabla de salvación del naufragio general peninsular. La fáctica plutocracia yucateca lograría definir paso a paso su futuro económico. Tanto los García-Rejón como Simón Peón y Cano, Darío Galera Encalada, Juan Miguel Castro Martín y demás miembros de aquella élite política y económica, se percataron de la creciente importancia de la fibra del agave y buscaron afianzar su poder lo mismo con la explotación del henequén que con el desarrollo del nuevo puerto. En aquellos grandes negocios -incluidos los planes de construcción de una vía de ferrocarril a Progreso-, confluyeron políticos y empresarios en

escenarios donde la información y capacidad de decisión de los políticos quedaría íntimamente ligada a la ambición de los hombres de negocios.

La tercera etapa (1855-1881) del tema que nos ocupa, comenzó al terminar las batallas más intensas de la Guerra de Castas y finalizó con la puesta en marcha del ferrocarril entre la capital meridana y Progreso. En 1855 todo había quedado en parálisis y abandono, incluida la carretera Mérida-Progreso cuyas 25,000 varas que ya tenía de extensión se abandonaron durante seis años y quedaron enmontadas por la falta de tráfico. Al finalizar aquel año, había un nuevo mandatario en la nación: Ignacio Comonfort. En Yucatán, donde los federalistas apoyaron los principios y tendencias del Plan de Ayutla, se había consolidado la figura del líder político Santiago Méndez Ibarra, que procuró durante sus gestiones terminar el camino a Progreso, fundar ahí una población y construir la vía de ferrocarril que partiría de Mérida y concluiría en el nuevo puerto.

Méndez había nombrado entre los más importantes consejeros de su administración a José Antonio García-Rejón y Mazó, a Darío Galera Encalada, cuñado de éste, y a Pedro de Regil y Peón, hijo de María Joaquina Peón y Cano, hermana de Simón Peón y Cano, todos involucrados de manera directa en la fundación de Progreso. Por su parte, De Regil se desempeñaba simultáneamente como agente del Ministerio de Fomento de Mérida, después que el anterior agente, su tío José María Peón y Cano, hermano de María Joaquina y de Simón Peón y Cano, le entregara el cargo.

El 25 de febrero de 1856, Ignacio Comonfort aprobó la propuesta de fundación de Progreso, así como el gobierno yucateco se dio a la tarea de terminar el camino que comunicaría este punto de la costa con Mérida. Poco después, entre el 16 y el 17 de julio de 1857, se sacaron a remate para ser adquiridos por el mejor postor, cincuenta de los solares en los que se iban a establecer la población. En general la compra de terrenos para la construcción de casas y edificios la realizó el mismo grupo de políticos y empresarios identificados con el núcleo promotor pionero y algunos más que sobre la marcha se adhirieron a la causa. Ambos resultaron los que mayor cantidad de lotes adquirieron y los que más recursos invirtieron para obtenerlos. Entre los 83 compradores, únicamente hubo 39 apellidos diferentes registrados. En la lista de compradores, es notable la presencia de dos futuros gobernadores: Liborio Irigoyen y Manuel Cepeda Peraza.

Estos hombres, representantes en Yucatán de la casta emblema de la civilización, parecían estar dispuestos a trasponer la primera mitad de la centuria decimonónica mostrándose capaz de respirar los aires de la modernidad, tanto en el aspecto político como

en el material. Además de la configuración de un nuevo puerto se afanaron por incrementar los caminos al igual que los carros de transporte de carga y pasajeros. Asimismo, consideraron primordial la construcción y explotación del ferrocarril de Mérida a Progreso.

En estos tiempos se formaron de manera paulatina, tres grupos que disputaban el privilegio de la construcción de la vía férrea. El primero estaba formado por el círculo de políticos y comerciantes radicados en Mérida, liderados por Rodolfo G. Cantón y Cámara, vinculado a las actividades que giraban en torno a la explotación del henequén y apoyaban el traslado de la aduana a Progreso. El segundo grupo lo integraban políticos y comerciantes de la ciudad de Campeche, que exportaban e importaban sus productos por el embarcadero de Sisal, a cuyo frente estaba el político y hombre de negocios campechano, identificado con el mendismo en aquella ciudad, Felipe Ibarra Ortoll. El tercer grupo lo componían correligionarios del Segundo Imperio que apoyaban el proyecto ferrocarrilero a Celestún, encabezado por el campechano Manuel de Arrigunaga y Sabido.

En 1867 se dio el triunfo de los republicanos sobre los imperialistas e inició la restauración liberal y las confrontaciones entre las facciones republicanas yucatecas. En medio de los enfrentamientos, hacia julio de 1870 se autorizó la apertura de la aduana marítima y se declaró a Progreso puerto de altura y cabotaje, el cual, por decreto del presidente de la República Benito Juárez quedó abierto el 1 de julio de dicho año.

Entre 1871 y 1881 veremos la continuación de las obras del ferrocarril Mérida-Progreso, reforzada por la amistad de José Rendón Peniche, hijo de Vicente Rendón y primo de Juan Miguel Castro, con el español Pedro Contreras Elizalde, yerno de Benito Juárez, casado con Margarita Juárez Maza y hermano de María del Pilar Contreras, madre de José Peón Contreras. Pedro Contreras influiría decisivamente para que a él y a Rendón se les concediera la construcción y explotación del tren a Progreso. El ferrocarril quedó inaugurado el 16 de septiembre de 1881.

III

Son diversos los aspectos que en el mundo y especialmente en México podemos advertir dentro del proceso de modernización. Desde el inicio de la independencia, la mayoría de ciudadanos se identificó con la idea de elaborar un nuevo proyecto de país. Federalistas, centralistas, liberales, conservadores, fuerzas populares urbanas, campesinos e indígenas

coincidieron en participar en la formación del nuevo Estado. Sin embargo, paulatinamente fue imponiéndose una de las perspectivas liberales respecto al nuevo sistema político nacional. Representó a un régimen que sobre la marcha encontró a sus más importantes opositores no tanto entre los conservadores o extranjeros sino entre los dirigentes liberales contrahegemónicos. Durante las siguientes décadas, las diferentes perspectivas de nación se contrapusieron a los proyectos oficiales, y sus acciones transformaron las relaciones entre poder y sociedad.

Bajo el manto de la modernidad, en el siglo decimonónico arribó y se extendió en México el capitalismo como el modelo económico más benéfico para la sociedad. En él convergió el despliegue del comercio así como las exigencias del mercado nacional y mundial de la producción capitalista. El más grande cargo imputado a este proyecto modernizador es haber preservado la servidumbre de los jornaleros. Incluso después de promulgada la Constitución de 1857, la vida de los trabajadores del campo y las ciudades no sólo fue la misma sino que se agravó bajo las condiciones capitalistas de producción impuestas por las élites dirigentes.

La lucha armada entre republicanos e imperialistas, exacerbada entre 1867 y 1873, tiempo en el que se sucedieron las irregulares asonadas conservadoras, dividió y debilitó aún más a Yucatán. La inestabilidad política de este periodo hizo aún más difícil la organización de la industria henequenera, constriñendo el consumo de las masas a niveles de miseria. El Estado moderno solo pudo empezar a manifestarse con la consolidación del régimen republicano de gobierno y la integración de Yucatán a la economía mundial a través del mercado del agave que propició el ascenso al poder de la burguesía liberal.

El proceso modernizador porfiriano habría de intensificar aquella dinámica capitalista. Dio entrada de la inversión extranjera, ejerció el control de los grupos oligárquicos regionales y locales a través de cacicazgos afines a los intereses políticos y económicos del régimen, así como impulsó la industria –incluido el proyecto ferroviario iniciado por sus antecesores Juárez y Lerdo– que, entre otras características, daría continuidad al despojo de las tierras de campesinos e indígenas.

En Yucatán proliferaron dichos fenómenos. Desde el virreinato se había hecho común el avance de los blancos españoles sobre las tierras indígenas y en el siglo XVIII este proceso de privatización adquirió una velocidad extraordinaria además de provocar importantes estallidos sociales. La misma dinámica de desplazamiento se extendió durante el México independiente, y se halló íntimamente ligada al estallido indígena de 1847

conocido como la Guerra de Castas, movimiento que terminó por ser reprimido dentro del propio proyecto modernizador porfirista.

El levantamiento indígena quedó contextualizado por la constante inestabilidad política, la lucha por el poder y la obtención de los magros espacios de riqueza. Independientemente del retiro de los españoles de la cúspide social, en general los criollos que ocuparon este lugar no tuvieron proyectos políticos, sociales y económicos diferentes de sus antecesores. Una vez desaparecida la estructura legal española y puestas en práctica las constituciones sancionadas después de la Independencia, empezaron a mostrarse las más graves contradicciones.

Las nuevas normas se configuraron a partir de los modelos europeos o estadounidenses, poco cercanos a la realidad yucateca. Los principios legales no pudieron ser siquiera empleados a conveniencia de los grupos en el poder. La economía local tampoco era sólida, motivo por el cual se retardó durante varias décadas el surgimiento de grupos sociales con proyectos políticos y económicos claros.

Estos proyectos, durante la formación del Estado moderno en Yucatán se convirtieron en expresiones de partido o de grupos: ideas, pensamientos, opiniones y conceptos sobre un régimen social que como corrientes políticas llevaron a la práctica y adaptaron al sistema de gobierno que debían conducir. Lo anterior condujo a las particulares formas de vida política, intelectual, moral y religiosa a la que aspiraron liberales y conservadores, que sirvieron a su vez como factores de aceleración o inhibidores del desarrollo económico dentro del proceso de formación del Estado moderno.

Las confrontaciones entre los grupos oligárquicos yucatecos: liberales contra conservadores o liberales contra liberales, ofreció el contexto en el que se desarrolló su economía, la paulatina consolidación de un proceso capitalista particular que se extendió y generalizó a finales del s. XIX. El modo de producción capitalista movería los hilos sociales y realizaría sus eventuales adecuaciones, a través de los conflictos que se estudian aquí, en la coyuntura de las rivalidades interoligáquicas y los actores que se sitúan en ella.

El propósito es entender cómo se dio el cambio de Sisal a Progreso, insertando este fenómeno en una dinámica política y económica que en México y particularmente en Yucatán se gestó durante el siglo XIX. Con este objetivo, es importante observar cómo ocurrió el surgimiento de la política modernizadora y del capitalismo en la península, además de los conflictos y confrontaciones que trajo consigo. La implantación del capitalismo o de una nueva forma de producción en Yucatán no se dio de una manera

pasiva, sino que al interior generó una serie de conflictos, de elementos que chocaron, se enfrentaron y se amoldaron unos a otros.

Los conflictos se hicieron constantes entre los distintos grupos sociales de la región. En este ambiente se extendió un modo particular de extracción de riqueza que en pocos años se generalizó. Las confrontaciones suscitadas entre los actores sociales involucrados las estudiaremos en el presente trabajo a partir de un hecho particular, el proceso a través del cual se llevó a cabo el cambio físico de la aduana marítima de Sisal a Progreso.

IV

Nuestras hipótesis respecto a las particularidades que determinaron el traspaso entre 1840 y 1881 de la aduana marítima de Sisal a Progreso, incluida la construcción de una vía férrea, abarcaron diferentes aspectos, entre los que sobresalen las confrontaciones políticas dentro de la estructura oligárquica criolla. Otras formulaciones apriorísticas han consistido en el reconocimiento de las relaciones políticas decimonónicas como elemento condicionante del comportamiento económico, así como la comprensión de que los triunfos y consolidación del federalismo, -más delante de los movimientos republicanos-, incidieron en la realización de los proyectos económicos de la élite gobernante yucateca por encima de los proyectos conservadores y/o de los grupos liberales contrahegemónicos.²

Los argumentos tradicionales para justificar el cambio de la preponderancia portuaria de Sisal a Progreso, consistente en una “mayor cercanía” de este último punto de playa a Mérida, no eran -como sostenemos desde un principio- sino el intento de fortalecer la supremacía de la facción política establecida en esta capital. No era la menor distancia de Mérida al mar, sino el querer desbancar al grupo político y empresarial -en su mayoría campechano- que había sentado sus reales en Sisal y que de acuerdo con sus competidores establecidos en Mérida se había convertido en detentador exclusivo de la actividad comercial en Yucatán. Era, de hecho, mantener una “mayor lejanía” con los grupos oligárquicos de Campeche.

Los dirigentes criollos buscaron acercar sus intereses económicos hacia el oriente peninsular; facilitar el posible desplazamiento de las tropas por tren y por mar hacia esta región, convertida en epicentro del conflicto social conocido como la Guerra de Castas y en el que participaron los mayas apoyados por ingleses a través de Belice; vigilar el

² Florencia Mallon, *Pasant and nation: the making of post-colonial Mexico and Peru*, Berkeley, University of California Press, 1985.

contrabando en dicha zona; aproximarse a los mercados estadounidenses y caribeños; no alejarse de las áreas de producción henequenera local cuyos mayores porcentajes se explotaban en los alrededores de Mérida –donde sus suelos ofrecían las mejores condiciones de cultivo-, por parte de empresas extranjeras o del mismo núcleo político que en Yucatán detentaba el poder.

V

Las fuentes consultadas para la elaboración de nuestro trabajo, fueron recuperadas en acervos de la ciudad de México, Mérida y Campeche: en la Biblioteca Central de la UNAM; Archivo General de la Nación (AGN); Archivo Histórico y Biblioteca del Palacio de Minería; Archivo Histórico de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (AHSCJN); Archivo Histórico Condumex (AHC); Archivo General del estado de Yucatán (AGEY); Biblioteca Central de Yucatán; Biblioteca General del Estado “Manuel Cepeda Peraza”; Biblioteca “Dra. Estella María González Cicero” del CIESAS Peninsular; Biblioteca Municipal de Progreso, Yucatán; Biblioteca de Humanidades y Ciencias Sociales de la UADY; Biblioteca Virtual de Yucatán (BVY); Biblioteca del Centro INAH Campeche; y Biblioteca Electrónica Municipal de Campeche.

Libros especializados; tesis profesionales; monografías; biografías; artículos publicados en revistas o volúmenes arbitrados nacionales y extranjeros; enciclopedias; diccionarios; fuentes hemerográficas; documentos de archivo: carpetas, actas de remates, planos topográficos, documentos, informes, oficios, declaraciones, nombramientos, solicitudes, resoluciones, correspondencia oficial, comisiones, decretos, exposiciones y notas; además de las fuentes electrónicas, nos han proporcionado un amplio espectro informativo que da sustento al tema que investigamos.

VI

Son cuatro los capítulos en los que hemos dividido el presente texto. El primero incluye la historia portuaria de Sisal y de su clase política y empresarial, a través del cual podemos ver el desarrollo mesoamericano del sitio; los siglos virreinales; piratería; proceso de independencia; conflictos entre castas; escisión política peninsular; apoyo a Progreso; Segundo Imperio y triunfo de la República.

Un segundo capítulo abarca las gestiones político-empresariales para el cambio a Progreso, en el que se describe la evolución prehispánica del área; el régimen novohispano; primeras décadas de Independencia; así como el cambio de Sisal a Progreso: Primera Etapa, 1840-1847; Segunda Etapa, 1847-1855; y Tercera Etapa, 1855-1881. El tercer capítulo refiere el cambio a Progreso y la opinión pública al respecto; organización y protesta a favor de Sisal; polémica sobre el ferrocarril durante el Segundo Imperio; debates sobre la vía férrea y la aduana marítima dentro de la restauración republicana; discusiones finales y triunfo de los promotores de Progreso.

Un cuarto y último capítulo resume las relaciones entre la política y el comercio en Yucatán; la incidencia de este fenómeno en el traspaso de la preponderancia portuaria de Sisal a Progreso entre 1840 y 1841; la política liberal y la conservadora; la política y las clases populares en Yucatán; la política y el comercio en el Sisal independiente; la política y el comercio del estado yucateco; así como la política y el comercio en el nuevo puerto de Progreso.

En general veremos en los capítulos, con base en las fuentes exploradas y analizadas, las relaciones que se dieron en el Yucatán decimonónico entre las orientaciones políticas y los intereses económicos, entre los proyectos políticos y los múltiples tipos de negocios en los que estuvieron involucrados los hombres del poder. Tratamos de mostrar en sus múltiples facetas, contradicciones y complejidades, la clase social de las facciones opuestas entre las clases dominantes y estratos medios conocidas como liberales y conservadores, para entender de acuerdo con criterios de Ibarra Bellon³ y de la manera más adecuada, a la sociedad yucateca del siglo XIX, para explicar el caos político en el que aparece una multitud de grupos que en ocasiones fueron enemigos irreconciliables y en otras, finísimos aliados, todo ello en el contexto del cambio del predominio portuario de Sisal a Progreso entre 1840 y 1881.

³ Araceli Ibarra Bellon, *El comercio y el poder en México, 1821-1864; la lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, México, FCE, Universidad de Guadalajara, 1998, p. 32.

Capítulo I

Historia portuaria de Sisal y de su clase política y empresarial

Conocer el pasado de Sisal es observar las particularidades de una región, de su zona de influencia y de su conformación histórica y cultural. Permite comprender mejor los procesos sociales que se suceden a su interior a través del tiempo. Las diversas facetas en su desarrollo, incluidos aspectos sobre la evolución de las civilizaciones mesoamericanas, el nuevo orden virreinal y el México independiente dan cohesión al tema que nos ocupa: el proceso yucateco de consolidación del capitalismo y las luchas entre facciones que van de 1840 a 1881.

Aunque algunos de estos “contextos” no se encuentran relacionados directamente con el cambio de Sisal a Progreso, son hechos que inciden de alguna manera en la dirección que toma dicho proceso. Por ello es necesario abordarlos dentro del entorno peninsular, para comprender que el fenómeno en cuestión está inmerso en una compleja estructura cuyos ajustes al interior terminarán influyendo en él.

El primer capítulo busca introducir al lector en los escenarios en los que los actores sociales interactuaron, se confrontaron y conciliaron intereses. En este entorno emergió y se consolidó una forma singular de explotación de los recursos en Yucatán, la cual se vigorizó al final de la centuria.

Desarrollo mesoamericano

Durante las centurias del Posclásico maya, Sisal estaba integrado al reino de Ah Canul. La caída de la ciudad amurallada de Mayapán trajo consigo el éxodo de varios grupos de linaje que se movieron en busca de tierra. Los Canul, después de fundar el altépetl de Calkiní y convertirlo en origen y centro de sus acciones expansivas,⁴ se apoderaron de un amplio

⁴ Para Enrique Florescano, *Los orígenes del poder en Mesoamérica*, México, FCE, 2009, pp. 13, 33, 60 y 61, el altépetl era una entidad territorial y política presente en las distintas regiones de Mesoamérica, que incluía la apropiación de la tierra para el uso agrícola, la fundación de una dinastía hereditaria, seguida por el reparto de

territorio que llegaba hasta la costa del Golfo de México, “donde tenían esclavos con sus barcas y redes para pescar y comerciar”.⁵ En la Crónica de Calkiní se proporciona un registro de la esclavitud en la región, donde se citan los nombres de los propietarios de esclavos y los nombres de los esclavos.⁶

Paulatinamente la provincia de Ah Canul se convirtió en una de las unidades políticas más densamente pobladas del norte de la península de Yucatán. Ocupaba la planicie costera occidental desde Punta Kopté, en la costa septentrional, hasta el río Homtún, a poca distancia al norte de Campeche. Una lista de tributos de 1549 señala que tras la conquista española ahí existía una población aproximada de 26,000 individuos, si bien su decremento en aquella centuria aumentó con rapidez.

La provincia estaba dividida en Ah Canul del sur, abajo de Maxcanú hasta Campeche, y en Ah Canul del norte. Era este “el final de la tierra, la tierra de los Ah Canul. Estos son gente de la tierra del norte. También se fue en una sola dirección al límite de las tierras de Acanceh. Habiendo pasado a lo largo de Chakán, la región de Tihó (Mérida), al oriente de Ucú pasa. Luego alcanza la orilla del mar. En Tikopté está el final del mar de los Ah Canul. Así, está ahí en Sisal, y Ninum, y Tüixpat, y Kinchil, el mar de los Ah Canul. Ahí está el edificio abovedado de Ah Cobá. También en Homonché, en Pachcaan, está el mar de los Ah Canul.”⁷

Respecto a la economía de Ah Canul, en algunos lugares se practicaba la agricultura, aunque en tiempos prehispánicos igual sobresalía la explotación de las salinas y las pesquerías a lo largo de los litorales. Esta tierra, poco apta para el cultivo del maíz, resultaba más favorable para la producción de algodón, con el que se elaboraban las prendas que se exportaban de Yucatán durante la época prehispánica, así como más tarde durante las centurias coloniales.⁸

La pesca era excelente en el cinturón costero. En la mayoría de las localidades norteñas, la actividad constituía una industria importante, pues dichos animales contenían grasas que no eran muy abundantes antes de que los españoles introdujeran el cerdo

la tierra entre los familiares y los nuevos grupos que se asentaban en ella. La aparición del grupo étnico, el *altépetl*, la fundación del reino y el proceso centralizador del Estado, impulsó las primeras aldeas, cacicazgos y reinos que organizaron la vida política de Mesoamérica y dotaron de identidad a sus pobladores.

⁵ Román Piña Chan, “La isla de Jaina: Presentación”, en: *Apuntes*, n. 1, Campeche, Universidad Autónoma del Sudeste, 1986, p. 1-4.

⁶ Antonio Benavides Castillo, *Geografía política de Campeche en el siglo XVI*, México, INAH, 1991, p. 36.

⁷ *Códice de Calkiní*, Proemio y versión de Alfredo Barrera Vázquez, Campeche, Biblioteca Campechana IV, Gobierno del Estado de Campeche, 1957, p. 37-38.

⁸ Antonio Benavides Castillo, *Op. cit.*, p. 34.

doméstico. Las jábegas, las redes barrederas y los anzuelos eran usados en la pesca profunda. La gente que no tenía botes podía atrapar peces con arco y flecha en aguas poco profundas o bien capturarlos con cestas. El pescado era salado, asado o secado al sol, sin sal, para consumirlo o transportarlo con fines comerciales. Cuando se asaban, algunas especies podían conservarse bien durante varios días y llevarse a 20 o 30 leguas tierra adentro.

La recolección de sal también era una importante labor económica tanto en el norte como en el sur de Ah Canul. En la parte norte de la provincia, la principal fuente de abastecimiento comenzaba aproximadamente a una legua al norte de las salinas de La Desconocida, a poca distancia al sur de Celestún, de donde obtenían su sal los pueblos de Ah Canul del sur. Las ricas salinas se extendían desde aquella región hacia el norte hasta Punta Kopté. En 1605, se reportó que esas productivas salinas habían proporcionado poco más de 31,000 fanegas de sal.

Datos similares se registraron medio siglo antes en Ah Canul del sur. A escasos años de la conquista española de Yucatán (1549), la región generaba un promedio anual de 27,000 fanegas de sal, y se calculaba que con más trabajo la producción podía incrementarse hasta 35,500. Para entonces, la fanega equivalía a 1.6 *bushels* o bien a una carga, es decir, a 100 libras o unos 45 kilogramos.⁹

Uno de aquellos sitios costeros del Ah Canul del norte era Sisal, nombre alusivo a la planta *Zizal xin*, o bien de acuerdo a otras interpretaciones a una “laguna de agua fresca”, en referencia al cenote que alimentaba a la zona del vital líquido.¹⁰ Desde los últimos siglos del Posclásico adquirió el prestigio de puerto comercial, al formar parte de las redes de intercambio marítimo dentro de su provincia o del tráfico de géneros que en grandes embarcaciones realizaban los mayas alrededor de la península yucateca, Centroamérica y buena parte del Golfo de México.

Los mayas mesoamericanos que habitaban las costas, hicieron un recuento sistemático de los recursos de aquellos puertos e islas del norte peninsular. Los puntos costeros formaban parte de las redes comerciales y del cotidiano tráfico marítimo, por lo que integraron un registro preciso de su ubicación en los mapas.¹¹ La gran movilidad de los mayas viajeros, peregrinos, comerciantes o militares, requirieron del conocimiento detallado

⁹ *Ibid*, p. 37.

¹⁰ *Diccionario maya*, México, Porrúa, 1991, p. 773.

¹¹ Véase Erick S. Thompson, *Historia y religión de los mayas*, México, Siglo XXI, 1980.

de rutas e itinerarios, distancias y puntos de referencia, obstáculos y características de los litorales del septentrión yucateco para desplazarse con la seguridad de llegar a los sitios previstos.¹²

En cuanto a su vida cotidiana, los investigadores han hecho uso de restos óseos, datos arqueológicos, pinturas murales y documentos históricos para entender aspectos relativos a sus sistemas productivos, salud y enfermedades, alimentación, organización doméstica, uso de espacios y actividades en general. Con dicho fin se han valido de análisis bioarqueológicos, líticos, zooarqueológicos, iconográficos, de asentamientos humanos o etnohistóricos vistos desde la perspectiva de la arqueología de grupos domésticos o de género entre otras, en referencia no solo a los sitios y distintos periodos prehispánicos, sino por extensión a los coloniales y del México independiente.¹³

Virreinato y piratería

Desarrollo novohispano y acciones defensivas

En julio de 1561 tomó posesión del gobierno de Yucatán el alcalde mayor Diego de Quijada. Apenas inició su administración y una escuadra de piratas franceses desembarcó por sorpresa en el importante puerto peninsular de Campeche. Aunque intentaron saquearlo, los filibusteros fueron derrotados por los ejércitos locales que comandaba el capitán Gonzalo Méndez.

Durante la administración de Quijada ocurrió la campaña del obispo Diego de Landa, que culminó con el famoso auto de fe de Maní. Durante estos funestos acontecimientos, que contaron con la aquiescencia del gobernador y su incondicionalidad al obispo, se perdieron muchas vidas humanas e importante información sobre la historia maya. Dichos actos fueron condenados a fin de evitar futuros abusos,¹⁴ consideraciones que poco tomaron en cuenta los hombres del poder político, religioso y económico durante las siguientes centurias, incluidas las del México independiente.

Quijada realizó importantes obras materiales, como la terminación del camino de Sisal. Iniciado por Álvaro de Carvajal y continuado por el visitador Loaiza y el alcalde mayor

¹² Michael Antochiw, *Historia cartográfica de la península de Yucatán*, México, Gobierno del Estado de Campeche, 1994, p. 28.

¹³ Rafael Cobos y Lilia Fernández Souza (coordinadores), *Vida cotidiana de los antiguos mayas del norte de la península de Yucatán*, Mérida, UADY, 2011, p. 14-15.

¹⁴ Ángel María Garibay K., Introducción a la obra de Diego de Landa, *Relación de las cosas de Yucatán, México, Porrúa, 1978, p. XIII.*

Juan de Paredes, Diego de Quijada terminó de construirlo en 1564.¹⁵ Era una calzada de piedra que llegaba hasta el poblado de Hunucmá y permitía a las carretas, carruajes y diligencias atravesar la ciénaga y atolladeros durante la época de lluvias, un obstáculo que difícilmente podía evitarse en otros puertos de la costa norte. En esos tiempos, partía además un camino en condiciones aceptables que comunicaba a Hunucmá con Mérida.¹⁶

Durante las gestiones de Álvaro de Carvajal como gobernador de Yucatán (1554-1556), el tráfico marítimo y terrestre aumentó considerablemente. Con excepción del maíz y el algodón, diversos víveres y mercancías eran traídos de fuera de la provincia y entraban por el puerto de Sisal a Mérida, de donde se distribuían a las demás regiones. La obra de la calzada de Sisal a la capital peninsular, la inició Carvajal y la continuó el alcalde mayor Juan de Paredes. A petición del procurador del ayuntamiento de Mérida Juan de Magaña, la audiencia de Guatemala concedió en 1559 la cantidad de quinientos pesos de oro de minas al año para su conclusión.

El 6 de enero de 1560, la propia audiencia expidió otra cédula para ordenar que en la construcción del camino se emplearan indios, de los habitantes cercanos a los trabajos. Por su parte, el visitador Jufré de Loaiza anunció el 5 de diciembre del mismo año, que se iban a invertir quinientos pesos en oro hasta la conclusión de la calzada, y designó a Joaquín de Leguízamo como superintendente y tesorero.

En tanto no se concluyese la nueva vía, la ciénaga que interrumpía el camino a la salida de Sisal debía ser atravesada por trabajadores indígenas que cargaban los efectos y bultos. Estos recibían durante las extenuantes tareas, un real de plata o su equivalente en cacao por la carga de dos arrobas. De la punta de la ciénaga hasta Mérida, el transporte iba a hacerse por medio de arrias, de acuerdo con las disposiciones del propio visitador.

Para terminar el camino de Sisal, Quijada contrató a Domingo de Guetaria y a Gonzalo de Iturrizcasa –a los que otorgó mil pesos por adelantado a cada uno- para que continuasen los trabajos, apoyados por el superintendente Leguízamo. Con la participación de mucha gente, los recursos de la asignación anual, las multas consignadas a este renglón y los suplementos que ordenó Quijada, autorizado por la Audiencia de México, se dio fin al camino. Después de hacerse en él una inversión total de diez mil pesos, se abrió al tránsito

¹⁵ Albino Acereto, “Historia política desde el descubrimiento europeo hasta 1920”, en: *Enciclopedia yucatanense*, T. III, p. 82.

¹⁶ Luis Millet Cámara y Rafael Burgos Villanueva, “Sisal, Yucatán: proyecto de un puerto efímero”, en: Pablo A. Chico Ponce de León y Manuel A. Román Kalisch (coordinadores), *Procesos de conformación espacial y constructiva de los establecimientos religiosos. La construcción de una utopía en Yucatán y en otras regiones novohispanas*, México, Conacyt, UADY, 2009, p. 92.

de arrias y carretas en 1564, tiempos estos en los que ya exportaba Yucatán al territorio novohispano más de 80,000 mantas y gran cantidad de cera con valor de doscientos cincuenta mil pesos.¹⁷

A Diego de Quijada, en 1765 lo sustituyó como gobernador de Yucatán Luis de Céspedes; y en 1571, Diego de Santillán hizo lo propio con Céspedes. Santillán halló en la jurisdicción un ambiente de inquietud por las actividades de los piratas, que tenían sus bases por las abiertas y despobladas costas del sureste, más abajo de Bacalar; y por el lado del Golfo de México en la Isla de Tris (actual isla del Carmen, Campeche), donde la Laguna de Términos les ofrecía un excelente refugio. Desde su arribo a la península el nuevo gobernador mandó construir embarcaciones de poco calado, propias para incursionar sobre la costa.

No pasó mucho tiempo para que los piratas cayeran sobre Sisal y se internaran hasta Hunucmá. El gobernador puso en pie de guerra a la provincia. Muchos se presentaron con sus armas y Santillán nombró al capitán Juan Arévalo de Loaiza para salir a combatir a los enemigos de España. Pero no los hallaron ni en Hunucmá ni en Sisal, pues ya se habían embarcado con todo y el botín. Eludieron el combate y se hicieron a la vela al percatarse que se preparaban algunas embarcaciones para atacarlos. Poco después se supo que estaban en Cozumel, por lo que se armó una fuerza al mando de Gómez de Castrillo, el cual sigilosamente desembarcó en la isla, sorprendió a los piratas y les causó una completa derrota.

Antes de renunciar al gobierno de Yucatán -cansado de las contrariedades que le causaban los descontentos con los encomenderos y los religiosos-, Santillán construyó varios caminos y decretó el uso obligatorio de carretas y arrias para los transportes en la calzada de Sisal. Moderó la tasa de los tributos en Campeche e hizo frente al hambre que asolaba su jurisdicción. Para entonces, los habitantes de los pueblos recurrían al campo para hacerse de frutos y raíces, debido a lo cual el gobierno trató de distribuir mejor los víveres y llevó maíz a las regiones donde más falta hacía.

Entre 1577 y 1579, durante las gestiones de Guillén de las Casas se procuró poner a cubierto la provincia yucateca, al considerarse los sorprendivos desembarcos que realizaban los filibusteros para cometer sus ataques sobre los sitios bajo el dominio español. A consecuencia de ello se establecieron puntos de observación en los lugares próximos a las

¹⁷ Gabriel Ferrer de Mendiola, "Historia de las comunicaciones", en: *Enciclopedia Yucatanense*, T. III, p. 509.

más importantes poblaciones. En particular se ubicaron alcaides en Río Lagartos y en Hunucmá para proteger a Sisal.

William Parker burló la vigilancia y se apoderó de Campeche en 1598. Todos los vecinos se refugiaron en el convento de San Francisco y, reorganizados, tras un rudo combate hirieron a Parker e hicieron retroceder hasta sus barcos a la fuerza inglesa. Embarcada en la vigía de Cauce, una flotilla meridana al mando del capitán Alonso Vargas Machuca, en una canoa artillada unida a otra de Campeche, dio con la fuerza inglesa a la que derrotaron para después regresar a este último puerto.

En abril del siguiente año, las autoridades españolas en Yucatán representadas por el gobernador Diego Fernández de Velasco, se enteraron que en Cozumel había barcos piratas. En consecuencia, el capitán Alonso de Aguilar pasó a Río Lagartos con gente de Valladolid y rechazó un intento de desembarco. No obstante, en 1600 el amago fue contra Sisal, razón por la cual se envió fuerza suficiente al mando de los capitanes Ambrosio de Argüelles y Juan de Magaña, cuyas acciones al cabo de un mes lograron que los ingleses se retiraran.

Sisal formaba parte de los puntos estratégicos de la Corona, a través de los cuales circulaba parte de la correspondencia dirigida a lugares tan distantes como Guatemala. Estas prácticas se hicieron oficiales en 1615 por disposición de Felipe III, ya que los pliegos, cartas, oficios o documentos frecuentemente confidenciales que llevaban los navíos de aviso a dicha región, solían llegar muy tarde por la vía de Veracruz y México. Por esa razón, se establecía que los correos que se llevaran para Guatemala se dejaran en Río Lagartos, para luego pasarlos a Valladolid, Bacalar y Golfo Dulce. Otra alternativa era dejarlos en Sisal, y después transportarlos a Bacalar vía Mérida. O por Campeche, “para no hacer mayor rodeo”.¹⁸

Receloso de que los piratas se presentasen nuevamente en Sisal, hacia 1633 el recién nombrado gobernador de Yucatán Gerónimo de Quero inició sus gestiones con la integración de una fuerza para defender el puerto. Durante su administración, que abarcó los siguientes dos años, los filibusteros no aparecieron más por el sitio. Breve resultó el gobierno de Quero, pues el 10 de marzo de 1635 falleció repentinamente, y se encargaron del mando los alcaldes de Mérida Alonso Carrio Valdés y Alonso Magaña Padilla.

¹⁸ José Ignacio Rubio Mañé, *El Virreinato*, T. III, *Expansión y defensa, segunda parte*, México, FCE, UNAM, 2005, p. 221.

Un año más tarde, el pirata Diego El Mulato amagó Sisal sin atreverse a desembarcar, y casi al mismo tiempo bajó en Dzilam el futuro gobernador Diego Zapata de Cárdenas cuya nave a la altura del puerto sisaleño cayó en poder de El Mulato. Las siguientes décadas se incrementaron los ataques piratas: “Albión desataba sus pérfidos golpes contra el ya decadente poderío hispano”.¹⁹ Al darse cuenta de los daños que la piratería causaba al comercio, las autoridades yucatecas prohibieron la salida de las embarcaciones que no se hallasen en condiciones de defenderse.

También desde la Laguna de Términos, seguros del resguardo que les brindaba la zona los filibusteros intensificaron sus acciones contra los puertos y embarcaciones de España. El 27 de febrero de 1661 Henry Morgan se apoderó de dos fragatas frente al puerto de Campeche, y después de saquearlas les prendió fuego. En diciembre del mismo año, Juan Cruyes incendió la vigía de Sisal y se llevó como prisioneros a los seis hombres que la custodiaban. Mayor osadía mostró Edward Mansvelt, cuando en febrero de 1663 dirigió a 1200 piratas que ocuparon Campeche, mataron a 54 vecinos y apresaron a 170, para luego consumir el saqueo de la plaza. Poco más tarde, otro grupo de filibusteros asaltó los pueblos de Chicxulub e Ixil.²⁰

Guerras de reconquista

Hacia más de un siglo que los piratas visitaban con diversos objetivos la península yucateca. Sus incursiones abarcaban desde los intereses comerciales hasta el robo descarnado y directo. Su presencia produjo cambios en la política, la sociedad y la economía, provocó el desplazamiento de pueblos indios tierra adentro²¹. Asimismo, entre la segunda mitad del siglo XVII y principios del XVIII el escenario peninsular despertó el interés de piratas-botánicos como William Dampier, que recorrió las costas norte y oeste yucatecas desde Cabo Catoche, El Monte, Río Lagartos, Sisal, Cabo Concedo e isla de Tris, para estudiar y publicar aspectos relevantes de su naturaleza.²²

Alarmado el gobernador de Yucatán, Juan Francisco Esquivel y de la Rosa, por el auge que había alcanzado el movimiento filibustero en la región, informó en 1663 al virrey

¹⁹ Albino Acereto, *Op. cit.*, p. 107.

²⁰ Víctor M. Ruiz Naufal, “Isla del Carmen”, en: Martín Reyes Vayssade (coordinador), *Cartografía histórica de las islas mexicanas*, México, Secretaría de Gobernación, 1992, p. 76.

²¹ Véase Antonio García de León, *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, México, Plaza Janés, 2004.

²² William Dampier, *Dos viajes a Campeche, con el facsímil de la edición inglesa de 1705*, México, Miguel Ángel Porrúa, 2004, p. 67.

duque de Alburquerque sobre los acontecimientos. Lo instó a que armara una expedición que expulsase a los *ladrones del mar* de la Laguna de Términos, lo que por falta de recursos no se pudo llevar a cabo. En 1664 se hizo otro intento, que no pareció interesarle al gobierno central. Y lo mismo ocurrió en 1680, cuando se desempeñaba como gobernador de la península Antonio Layseca y Alvarado, que al ver la falta de interés de la capital novohispana, decidió armar su propia expedición con recursos locales a fin de expulsar a los piratas definitivamente.

La anterior acción también fracasó. Pero después hubo otra, ocurrida durante el gobierno yucateco de Álvaro de Rivaguda Enciso y Luyando, el cual organizó una expedición en 1704 que tuvo mucho éxito y logró desalojar a los ingleses de Términos. La desaprobación virreinal para construir un presidio que evitara el regreso enemigo, permitió revitalizar y consolidar la presencia británica en la zona durante algunas décadas más. Hasta que finalmente se les expulsó, con enormes dificultades, el 16 de julio de 1717, y entonces sí se estableció en la isla un batallón que por lo que restaría del dominio español en México evitó el retorno pirata.

La expulsión de los filibusteros de la bahía de Términos en 1717, puso en aviso a la clase virreinal, pues en tanto existiese Wallis (actual Belice) continuaría el acecho y peligro logístico para todo Yucatán. Los piratas estaban fijos ahí, donde cortaban el palo de tinte y tenían un seguro refugio de sus descalabros militares. Desde Yucatán inició la campaña para la expulsión de los del Reino Unido, pero la empresa no fue fácil. La península entonces se encontraba desbastada: había pasado por dos terribles calamidades, el hambre y la peste, cuyos rigores bastaron para doblegar la habilidad y la energía del pueblo.

Hacia 1726, a causa de las sequías, el maíz escaseó de tal manera que donde se pudo conseguir se compró hasta en 18 pesos la carga. El grueso de la población en ese tiempo se alimentaba con hierbas y raíces, y caían muertos centenares de hombres por inanición “en los caminos públicos, en las orillas del mar, en las calles y en las plazas de las grandes poblaciones... el hambre sobrevino después, causando terribles males.”²³

Nada se ganaba además con arrojar a los ingleses de Wallis si no se establecía una colonia o una villa fuerte allí que les impidiese volver a ocupar el territorio. Una exitosa batalla en 1724 promovida por el gobernador Antonio Cortaire y Terreros contra los británicos e indios parapetados en Belice,²⁴ el incendio de sus casas y buques y las

²³ Eligio Ancona, *Historia de Yucatán*, T. II, editor Justo Ausucua, Mérida, 1917.

²⁴ Miguel Civeira Taboada *Crónica de la isla del Carmen*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, 1968.

dificultades que posteriormente esto provocó entre los gobiernos de España e Inglaterra, hizo que Felipe V reprendiera ingratamente al gobernador de Yucatán por su decisión, lo que detuvo momentáneamente el interés por el asunto.

El enemigo maya

Además de los ingleses, durante el virreinato diversos grupos indígenas se convirtieron en enemigos de la corona y de la iglesia católica. Una de las razones era el avance de los españoles sobre las tierras mayas, pero sobre todo la explotación extensiva de la abundante mano de obra nativa mediante los tres mecanismos de tributación, los repartimientos forzosos de mantas y patíes de algodón y los servicios personales.²⁵

En Yucatán, al igual que en el altiplano central mexicano, los españoles consideraron como un derecho de conquista el despojo de las tierras de los indios. Esta usurpación en la vida colonial yucateca, se redujo a tres categorías: “la *explotación*, es decir la ocupación de tierras por medio de la fuerza, empleándose incluso recursos aparentemente legales; la *usurpación sublimada*, mediante los matrimonios y las donaciones de tierras a la Iglesia y a los santos patronos; y la *usurpación legal*, efectuada a través de las mercedes reales y las composiciones de tierras.”²⁶

En la península yucateca predominaba como norma la usurpación legal, y se ha podido identificar de manera directa al mercado como el engranaje más dinámico de despojo. Sin embargo, las comunidades indias no afrontaron de manera pasiva la enajenación de sus tierras, y sus líderes trataron de implementar una política que impusiera restricciones en el uso del suelo a los nuevos propietarios, y que atenuara las repercusiones negativas de la ganadería, entre otros aspectos.

La usurpación de tierras, la explotación, la tributación y los repartimientos forzosos habrían de incidir en caudillajes mesiánicos y sublevaciones, como los dirigidos en 1761 por quien se hacía llamar José Jacinto Uc de los Santos Canek Chichán Moctezuma (Jacinto Canek), autoproclamado como Dios, entronizado como rey indígena con la corona y el manto de la Virgen María, que representaba el retorno del hombre-dios libertador identificado con la Serpiente Emplumada (Quetzalcóatl-Kukulcán),²⁷ líder de las repúblicas

²⁵ Pedro Bracamonte y Sosa, *Los mayas y la tierra: La propiedad indígena en el Yucatán colonial*, Colección Peninsular, México, CIESAS, Porrúa, Instituto de Cultura de Yucatán, 2003, p. 151.

²⁶ Idem.

²⁷ Pedro Bracamonte, *La encarnación de la profecía de Canek en Cisteil*, Colección Peninsular, México, CIESAS, Porrúa, Instituto de Cultura de Yucatán, 2004, p. 7-12.

de indios de Yucatán que se rebelaban contra el colonialismo español. Estos movimientos mesiánicos se transformaron en rebeliones, con un fuerte contenido anticolonialista. Los indígenas creían en una versión cíclica de la historia, por lo que habían aceptado a Canek como el rey anunciado por la profecía.²⁸

Tanto indígenas como ingleses personificaron muchos de los conflictos sociales ocurridos durante el virreinato. No obstante, en estas centurias igual se disfrutaron importantes periodos de paz, como el de la reconciliación anglo-ibérica iniciada en 1765. Para entonces, James Cook, funcionario del gobierno británico vino a Mérida en una misión oficial. En su reporte de viaje señaló que desde Sisal había un tráfico “incipiente” de productos como la cera de abeja, palo de tinte, copal o ébano, que se enviaban a Campeche para su posterior embarque al exterior. Cook observó entonces que en el puerto sisaleño se levantaba una pequeña fortaleza, “aparentemente de cierta antigüedad”,²⁹ más tarde (1771) reconstruida por el gobernador Antonio de Oliver y dedicada a San Fernando.³⁰ Esta ofrecía cierta seguridad defensiva al lugar cada que se reactivaban los ataques filibusteros.

La fortaleza de Sisal

A partir de la década de 1560, el puerto de Santa María de Sisal rivalizaba con el de Campeche como centro receptor del comercio ultramarino, y en él arribaban muchos de los barcos que desde Sevilla se despachaban para *la Ciudad Amurallada*. Hacia 1579 se reconoció que a pesar de estar expuesto a los vientos del norte, en Sisal desembarcaban los navíos que desde cualquier parte venían a traer mercaderías para Mérida, lo que lo había convertido desde el primer siglo del virreinato en el puerto más importante del septentrión peninsular, como entrada a la capital, almacén y vigía relevante de toda esta zona costera.³¹

Es preciso resaltar la importancia que desde el último tercio del siglo XVI y primeras décadas del XVII tuvo el puerto yucateco que nos ocupa, hasta que para el cuarto decenio de esta centuria resultara definitivamente desplazado por el de Campeche. Su marginación temporal tampoco implica que deba ignorarse la relevante función desempeñada por Sisal en cuanto al tráfico transoceánico. Lo que hizo más tarde Valdelomar (1811) no fue “fundarlo” para que se abriera al comercio marítimo, “que hasta

²⁸ Robert Pach, “La rebelión de Jacinto Canek en Yucatán: una nueva interpretación”, en: *Desacatos*, n. 13, México, CIESAS, 2003, p. 56-59.

²⁹ Luis Millet Cámara y Rafael Burgos, *Op. cit.*, p. 92.

³⁰ José Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones en la Nueva España*, Sevilla, Escuela de estudios Hispanoamericanos, 1953, p. 217.

³¹ *Relaciones histórico geográficas de la gobernación de Yucatán*, T. I, México, UNAM, 1883, p. 83.

entonces solo se realizaba por Campeche”; lo que llevó a cabo el gobernador, es la reapertura del lugar, para devolverle “su función como el gran puerto de la costa norte.”³²

A partir de estos tiempos se recrudesció el tráfico comercial que discurría sobre la calzada de Sisal a Mérida, por donde circulaba las carretas para el transporte de las mercancías que del puerto salían para el mercado interregional, y por donde transitaban las numerosas partidas de géneros que en la capital del Guadalquivir se consignaban directamente para dicho surgidero. Naturalmente, ello intensificó el deterioro de la vía que lo comunicaba con la capital peninsular, cuya reparación se convirtió en cotidiana preocupación de gobernantes y empresarios.

Desde el gobierno de Quijada (1561-1565) se había intentado dar solución al problema del paso por la ciénaga, que permitiera una más fluida comunicación entre la cabecera de la capitanía general y su puerto, al mismo tiempo que se edificó “una torre y puesto un español por vela y atalaya, para dar aviso a Mérida luego en descubriendo una vela.”³³ Tiempo después (1596), Juan Miguel Agüero, maestro mayor de la catedral meridana, “en ocasión de temerse un ataque por parte de una armada inglesa, viajó al puerto de Sisal y trazó el fuerte de Santiago, situado a tres leguas de la costa, en un lugar conveniente para la defensa de la calzada que ponía en comunicación aquel punto de playa con la ciudad de Mérida.”³⁴

Las acciones defensivas en Sisal aumentaron a raíz de la incursión de los piratas ingleses en Chuburná y Telchac. Hacia 1722, en un informe del gobernador Antonio de Cortaire,³⁵ aparecía un pequeño plano del fuerte de Sisal dibujado por A. J. de Guelle: de planta cuadrada con un pequeño baluarte en una esquina, y posiblemente un medio baluarte en otra. Un pequeño cuadrado en una de las esquinas que miraban al mar, parecían indicar una torre de vigía.³⁶

Hacia 1766, Juan de Dios González aportó información sobre el sitio, y otra vez, en 1771, el mismo González proporcionó el plano del surgidero de Sisal e hizo una descripción del asentamiento y de sus instalaciones. No mencionó la presencia de algún fuerte, si bien presentó el plano de una batería provisional que constaba de diez cañones y que se

³² Manuela Cristina García Bernal, *Campeche y el comercio atlántico yucateco (1561-1625)*, México, Conaculta, Gobierno del Estado de Campeche, 2006, p. 55.

³³ Antonio Ciudad Real, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*, 2 Tomos, México, 1976.

³⁴ Enrique Marco Dorta, *Fuentes para la historia del arte hispanoamericano*, T. I, Sevilla, 1951, p. 89.

³⁵ Michel Antochiw, *Artillería y fortificaciones en la península de Yucatán, siglo XVIII*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, 2004, p. 110.

³⁶ Idem.

construyó dicho año. Detrás se encontraba la vigía o atalaya, además de notarse en el plano el emplazamiento de las antiguas trincheras de madera y arena, para entonces ya arruinadas, mencionadas por González cinco años atrás.³⁷

La batería provisional pronto se sustituyó por un nuevo fuerte. Su construcción dio inicio el 2 de enero de 1776 y concluyó el 31 de julio de ese mismo año. El fuerte de Nuestra Señora del Pilar y de San Antonio, estaba situado frente al mar. Disponía, de acuerdo con los planos elaborados en 1776 y 1778 por el ingeniero Rafael Llobet, del espacio suficiente para cuatro cañones a descubierto. Hacia cada uno de los lados tenía dos cañones con parapetos, por cuyas aberturas disparaban las armas, y dos más que apuntaban hacia el sur, es decir hacia la ciénaga. El fuerte estaba a cien varas del mar, y en total podía albergar hasta diez cañones.

Al finalizar el siglo XVIII, las lluvias y el ambiente salitroso del lugar habían causado daños a la fortaleza³⁸ y era necesario repararlos.³⁹ El suelo del castillo, donde no estaba enlosado y era de arena, se encontraba hundido debido a las lluvias; existían goteras sobre el cuartel y sobre la puerta del mismo castillo; las cerraduras de la puerta del cuarto de los víveres y una de las del almacén se hallaban carcomidas e inutilizadas; y los cañones carecían de alquitranado y presentaban grandes lascas.

No obstante, en esos momentos se carecía de ingenieros para calcular el presupuesto de las reparaciones, pues el comandante Llobet se encontraba en la expedición contra Walix y su segundo Juan José de León estaba en Campeche. Con la finalidad de agilizar las acciones y para que se encargase de las composturas del fuerte, se sugirió la participación del sargento Bernardo Pacheco, en esas fechas ocupado en las mejoras del camino de Mérida a Sisal.⁴⁰

El Camino Mérida-Sisal

Para 1795 ya era necesario rehabilitar y hacer transitable el camino de la ciudad de Mérida a la Raya y al surgidero de Sisal. Eran notorios los clamores del comercio y de los infelices

³⁷ Ibid, p. 113.

³⁸ Carta del teniente e intendente interino del destacamento de Sisal Manuel Buendía al comandante de las Armas Antonio Bolo, Sisal, 30 de agosto de 1798 (AGN, GD257, Historia, Vol. 349, Exp. 7, Fortificaciones, Reparos del Castillo, Sisal, 1798-1799); Carta de Antonio Bolo al teniente del despacho de la Intendencia Manuel Buendía, Mérida, 5 de septiembre de 1798 (AGN, GD257, Historia, Vol. 370, Exp. 10, Fortificaciones, Obras-Castillo).

³⁹ Rafael Llobet, Cálculo prudencial del costo que podrá ocasionar la composición del camino de Mérida hasta el fuerte y surgidero de Sisal, Mérida, 2 de diciembre de 1795 (AGN, GD18, Caminos y Calzadas, Año 1786-1799, Vol. 4, Exp. 5, fs. 18-130).

⁴⁰ Carta de Antonio Bolo al teniente del despacho...

arrieros por los perjuicios que experimentaban al atravesar la distancia de una legua que abarcaba la ciénaga, pues se le atoraba parte de la caballería, otra se le habría de pechos y una más caía e inutilizaba los géneros que conducía.⁴¹

En estas fechas, el surgidero de Sisal, que estaba situado al noroeste de la capital yucateca, seguía un camino recto de tres leguas: dos hasta el pueblo de Caucel y una hasta el de Ucu. A partir de aquí, se recorrían tres leguas hasta Hunucmá. Y desde este hasta el fuerte de Sisal, cuya dirección formaba un cuarto de círculo, había cuatro leguas más, incluido el último tramo correspondiente a la ciénaga. El camino tenía una anchura promedio de 8 varas.

Más al oeste había otro camino de Mérida a Hunucmá, que hacía mil *zigzags*, y en cuyas dos primeras leguas hasta la hacienda de Joseph Cano, se advertía estar nuevamente abierto. Para entonces, las cuatro leguas restantes estaban completamente abandonadas, debido a que no se encontraba pueblo alguno en ese tramo, no había agua, las lomas que interceptaban la vereda incomodaban al viajero y en tiempo de lluvias se formaban dos lagunas que impedían el paso.

Las diez leguas que componían la distancia total del primer camino de Mérida a Sisal, mostraba un suelo de cuatro calidades, partes de calzada tosca natural, trechos con poca tierra encima, suelos de laja, costra y/o concha como en la mayor parte de la península de Yucatán, además de la legua de Ciénega que era de arena muerta. La superficie de esta carretera debía ser aplanada, pues aunque permitía el tráfico de gente y caballería cargada, presentaba muchas sinuosidades.

Los flancos y orillas del camino estaban cerrados, formados de espesos árboles y de maleza tan entretejida que apenas si permitía paso a la vista. Era de notar, que media legua antes de llegar al área de la Ciénega, la mayoría de los árboles correspondía al palo de tinte – uno de los principales objetos de la codicia de las naciones en aquellos tiempos-, si bien parecía ignorarse cómo se internaba esta especie hacia uno y otro costado de la vía.

Entre Hunucmá y la ciénaga, había sobre el camino cinco depósitos, aljibes naturales o chultunes mayas llenos de agua potable, que proveían del vital líquido a los viajeros por una estrecha boca y durante cualquier época del año.

La legua que abarcaba la ciénaga, se situaba entre Sisal y la última de las cinco trincheras de cal y canto, además de las otras cinco de piedra seca que interrumpían el

⁴¹ Rafael Llobet, Cálculo prudencial...

camino de Hunucmá a dicho surgidero. La ciénaga consistía en una concavidad distante del mar aproximadamente cincuenta varas, cuyo espacio correspondía a un círculo de una legua de diámetro, con un maleconcillo formado con arena, único material que se encontraba en este entorno. Las aguas en temporada de lluvias rebasaban el nivel del suelo arenoso de la ciénaga por una vara de alto en ciertas partes, menos en otras y en algunas nada.

Todo el malecón era de una sola naturaleza, y la parte que no alcanzaba a ser dominada por esta se conservaba sólida, debido probablemente a lo salitroso del terreno. Para entonces se propuso que se diera mayor ensanche y altura al malecón; que se dejaran de trecho en trecho unos puentecillos de madera de *jabim* y *zapote* (que aquí abundaban) para que las aguas se pusieran en equilibrio con la altura del malecón durante las crecientes. El costo de la obra disminuiría unos ciento veinte pesos si se destinaba para ella a algunos presidiarios.

También se sugería que los arrieros de Hunucmá condujeran gratis los materiales, lo cual redundaría en beneficio de ellos mismos, porque solo tendrían que transportarlos una legua de distancia cuando marchasen “de vacío” a la playa a recibir la carga del barco, lo cual proporcionaría al proyecto gran economía. Para que los progresos de esta obra se dieran más rápidamente, se exhortó a que las embarcaciones contribuyesen también –sin perjudicar su comercio- con el transporte de piedras desde Campeche, tomadas del lastre que desechaban otros.⁴²

Infraestructura portuaria

Al iniciar el siglo XIX (1800), tomó posesión como gobernador de Yucatán Benito Pérez de Valdelomar. Este promovió el mejoramiento en todos los ramos de la administración pública. Una de las más importantes reformas implantadas por Pérez fue rehabilitar en 1811 el puerto de Sisal para que hicieran operaciones los barcos que procedían de La Habana y otros puertos. Desde la década de los cuarenta en la centuria anterior, el comercio de la provincia en su mayoría se hacía por Campeche, pero este punto distaba de Mérida cuarenta leguas y en cambio de la capital peninsular a Sisal solo había doce.⁴³

Luego de evaluar los detalles, las autoridades declararon puerto menor a Sisal el 3 de marzo de 1811, con lo cual quedó formalmente autorizado a la navegación y comercio con otros puertos. Cuando Sisal se convirtió en puerto menor, el comercio en el lugar se

⁴² *Idem.*

⁴³ Luis Millet Cámara y Rafael Burgos, *Op. cit.*, p. 93-94.

incrementó de manera rápida. El henequén comenzó a destacar como el principal artículo de exportación, y a la fibra, cada vez mejor cotizada en el extranjero, se le empezó a conocer como “Sisal”, en alusión al puerto yucateco.

El Consejo de Regencia quiso fomentar el tráfico y navegación de la provincia de Yucatán por los enormes beneficios que resultaban a la industria y a la agricultura. Por ello dispuso que el surgidero de Sisal, que había obtenido habilitación por real orden del 13 de febrero de 1807 durante la guerra con Gran Bretaña, continuase habilitado en lo sucesivo, sin limitación de tiempo y en calidad de puerto menor, a fin de que, en virtud de esta gracia, pudiese hacerse en él toda especie de comercio en el modo y forma que prevenía “el reglamento de 28 de octubre de 1778 y reales órdenes superiores...”⁴⁴

La principal razón por la que se concedió el permiso a Sisal para realizar intercambios comerciales con La Habana, era la constante dificultad que tenían los barcos mercantiles procedentes de otros puertos de ingresar al de Campeche, debido al hostigamiento marítimo que sufrían en el Golfo de México por parte de los buques ingleses, además de la decisión de controlar el contrabando. La real orden de 1807 se suprimiría en cuanto la guerra con el Reino Unido cesara, pero esto no ocurrió y permitió que el surgidero se convirtiera en un puerto habilitado para continuar con las actividades de importación y exportación de géneros.

El decreto señalaba que los barcos mercantes procedentes de La Habana y otros puertos podían desembarcar sus artículos en Sisal, y ya no en Campeche en tanto durase el conflicto bélico con Gran Bretaña. De ahí se distribuiría hacia Mérida, capital de la intendencia de Yucatán. En aquel tiempo, de acuerdo con los críticos de la real orden, el surgidero no presentaba un resguardo seguro para que las embarcaciones realizaran su arribo; no había murallas, las costas corrían abiertas alrededor de 70 leguas y en las inmediaciones de la playa solo se hallaban, dispersos, algunos asentamientos humanos. Los campechanos calificaron a Sisal como “una vigía miserable, sin población”, expuesto cotidianamente a las actividades de contrabando, cuya erradicación había sido objeto del permiso que se otorgó para habilitarlo como puerto.⁴⁵

Con todo, por el surgidero de Sisal empezaron a exportarse por esas fechas productos como el palo de tinte, cebo, cueros y carnes, sin que estos debieran pasar antes

⁴⁴ Anónimo, *Sisal: ensayo monográfico*, Mérida, Gobierno del Estado de Yucatán, 1959, p. 16-17.

⁴⁵ Verónica Cordero González, *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral, 1770-1814*, Campeche, Conaculta-INAH, Gobierno del Estado de Campeche, 2004, p. 91.

por el puerto de Campeche. De La Habana llegaban mercancías sin control alguno y eran enviadas hacia el interior, lo que causó gran resquemor entre la oligarquía campechana, que veía mermado su control del flujo de artículos de la región hacia el exterior. Terminada la guerra contra los ingleses en 1808, el comercio por Sisal continuó. Ante ello, los comerciantes campechanos volvieron a solicitar que cesara dicho tráfico, por los perjuicios que les ocasionaba.

Los sectores mercantiles de la Ciudad Amurallada, cuestionaron la disposición oficial, y negaron que hubiese alguna utilidad por abrir más puertos en la jurisdicción peninsular. Se destruiría el puerto de Campeche además de la navegación local de muchos pueblos y parajes, porque a pesar de las reales disposiciones en la ampliación de su tráfico, el anticuado y obsoleto sistema de restricción de Nueva España había encadenado su comercio bajo la contradictoria falacia de evitar el contrabando. En referencia al “comercio libre y neutral” implementado a partir de 1770, eran estas, de acuerdo con la élite campechana, disposiciones que habían quedado nulas en la práctica.⁴⁶

Sisal además carecía de la infraestructura necesaria para poder cumplir con su función de manera segura y eficiente. Por ello, desde 1811 se inició la construcción de una casa aduana, todavía de material percedero, para facilitar la entrada y salida de embarcaciones procedentes de diversos puertos. Otro de los mayores obstáculos lo constituía la falta de un muelle, si bien desde 1810, Joaquín Quijano, un influyente empresario de Mérida y socio de la importante negociación “Quijano Guzmán e Hijo”, se dirigió al gobernador y le propuso la construcción de un atracadero de madera de veinte varas de largo y doce de ancho para poder descargar con mayor facilidad la mercancía de los barcos que recibiesen.

Según Quijano, eran muchos los inconvenientes que existían para que los comerciantes de Mérida se animaran a utilizar Sisal como puerto, pues “cuantos cargamentos llegan de todos destinos se echan en tierra por medio de canoas y otros buques pequeños, que alijan a las orillas del mar sobre hombros de indios, con evidente riesgo –y era esto lo lamentable para la oligarquía peninsular- de averiarse las piezas por una caída...”⁴⁷

Por ello era urgente la construcción de una escollera. Quijano igual pidió a Pérez Valdelomar que diese instrucciones a las autoridades de los pueblos circunvecinos de Sisal,

⁴⁶ *Ibid*, p. 92 (Cordero cita aquí el documento: AGN, Ramo Marina, Vol. 170, Exp. 3, fs. 176).

⁴⁷ Luis Millet Cámara y Víctor M. Suárez Molina, *Estampas meridanas*, Mérida, Maldonado Editores, 1985, p. 39.

para que prestasen la ayuda necesaria en cuanto a los trabajadores que se requiriesen en la obra. El gobernador accedió a ambas solicitudes, y tiempo después Sisal ya contaba con su muelle, el cual tuvo un costo de 11,530 pesos y 75 centavos.

La Independencia

Proceso de emancipación en Yucatán

Era dos de julio de mil ochocientos ocho, cuando se presentó ante el surgidero de Sisal la barca “Ventura”, procedente de España con destino a Veracruz, cuyo capitán Francisco Martínez entregó al comandante de una cañonera surta en aquel apostadero una *Gaceta de Madrid*, de veinte de mayo, la cual incluía noticias respecto a la ocupación francesa en España. Entre los asuntos publicados por la gaceta, había un decreto en el que Fernando VII renunciaba a sus derechos y acciones a la corona de España y de sus indios, en favor del emperador de los galos Napoleón Bonaparte, lo cual pronto llegó a manos del gobernador Benito Pérez de Valdelomar y del pueblo yucateco en general.

La noticia se propagó por toda la provincia. Estas novedades, corroboradas con la declaración verbal en Sisal del capitán del “Ventura”, excitaron el ánimo de los habitantes, detonaron las más vivas y serias reflexiones y las perspectivas de su suerte futura. Lo anterior dio pie al proceso mexicano de emancipación como un movimiento eminentemente popular, pues en tanto las autoridades apoyaban a los monarcas españoles en defensa de la religión y de sus fueros comunes, el pueblo, los indígenas y la clase trabajadora empezaron a hacerlo en la búsqueda de su liberación política y económica. Desde entonces, muchos se negaron a pagar tributo a las autoridades, al tiempo que publicaban pasquines insultantes ridiculizando a los franceses y españoles que no aceptaban otorgarles su liberación.⁴⁸

La lucha por la Independencia iniciada en 1810 para nada pasó inadvertida en Yucatán, si bien, difíciles y tardías como eran las comunicaciones no se entendía con certeza el desarrollo general de los acontecimientos, los cuales se presentaban tendenciosamente desfigurados. Con todo, transcurridos algunos meses de haberse hecho cargo Joaquín María Echéverri de sus funciones como gobernador, su homólogo en Tabasco Ángel del Toro le informó el 15 de septiembre de 1821 que una fuerza de Agustín de Iturbide, comandada por Juan Nepomuceno Fernández, había irrumpido en la provincia tabasqueña y

⁴⁸ Guadalupe Nava Oteo, *Cabildos y ayuntamientos de la Nueva España en 1808*, México, INAH, 2009, p. 45.

proclamado la Independencia, además de indicarle que había que tomar medidas para defender la península.

Los siguientes años, la acción política y administrativa de Yucatán resultó un reflejo de los vertiginosos acontecimientos de aquella época por la que habría de desfilarse la fugaz administración de Iturbide. Durante aquel episodio conocido como el Primer Imperio, en la península reinó la habitual tranquilidad que vino a interrumpirse con la noticia de que el comandante de la plaza de Veracruz, Antonio López de Santa Anna, había proclamado la República a través del Plan de Casa Mata del 2 de diciembre de 1822. El siguiente año se supo que Iturbide se había visto obligado a renunciar.

Yucatán proclamó entonces la República Federal y estableció una Junta Provisional Gubernativa, la que, previo el juramento de sostener la república federada, entró al desempeño de sus funciones. La descentralización no representaba una adopción brusca del sistema federal, pues había sido un proceso gradual desarrollado a lo largo de las últimas décadas, basado en la Constitución gaditana de 1812 y configurado a partir del establecimiento de las diputaciones provinciales.⁴⁹

La mayoría de los elementos integrantes de la junta gubernativa eran miembros de la minoritaria si bien poderosa clase criolla peninsular. Algunos eran políticos, que se convertirían de manera alternada durante las siguientes décadas en funcionarios públicos dentro de los más diversos cargos. También hubo industriales, comerciantes y hombres de negocios eventualmente conectados con el desarrollo de Sisal, así como intelectuales, religiosos, militares y federalistas.

La lista incluía al sacerdote Francisco Genaro de Cicero; sacerdote Eusebio Villamil; Pedro José Guzmán, comerciante e industrial socio de la empresa copropietaria del muelle de Sisal “Quijano Guzmán e Hijo”; José Ignacio Cervera; Perfecto Baranda; Manuel Milanés; federalista Juan de Dios Cosgaya; Pedro Manuel de Regil; Agustín López de Llergo; Pedro Almeida; Miguel Errazquín; Pablo Moreno, Tiburcio López; Manuel Rodríguez de León; jurista Felipe Estrada; Manuel Jiménez Solís; Juan N. Rivas; Pedro Souza; Juan Evangelista de Echánove; José Antonio García; José María Quiñones; y Joaquín García-Rejón Carvajal, este último, padre de Donaciano García-Rejón Mazó, que en adelante adquiriría en propiedad el muelle de Sisal, y de Antonio García-Rejón Mazó, dueño

⁴⁹ Nettie Lee Benson, *La diputación provincial y el federalismo mexicano*, México, UNAM, El Colegio de México, 2012, p. 19.

de las diligencias que en las siguientes décadas harían el transporte de Mérida a Sisal y viceversa.

Desplazamiento urbano en Sisal

A principios del siglo XIX (1803), Alejandro de Humboldt se refirió a Sisal como el puertecillo de Mérida, situado “al oeste de Chuburná frente de un banco de arena que tiene cerca de doce leguas de largo.”⁵⁰ Más adelante, John Stephens en un segundo viaje a la península relató su arribo e impresiones sobre el sitio:

A la mañana siguiente (7 de noviembre de 1841), terminadas todas las formalidades fuimos por fin a tierra... Nada había aumentado en casas ni habitantes la pequeña villa de Sisal; y por lo mismo no había ningún nuevo atractivo que nos indujese a permanecer allí. Así pues, en la tarde de aquel mismo día remitimos nuestro equipaje a Mérida en una carreta y a la mañana siguiente salimos en calesas.

Los suburbios de la villa estaban inundados; y nuestros caballos por más de una milla llevaban el agua hasta sobre las corvas; pero más adelante, el terreno estaba seco, duro y con grandes hendiduras. Terminaba entonces la estación de las lluvias, y la gran masa de aguas llovedizas sin el auxilio de un arroyo o canal para desahogarse, permanecía estancada, evaporándose bajo el influjo de un sol abrazador, y dejando inficionada la tierra de gases deletéreos.

Habíamos llegado en medio de la plenitud de la vegetación tropical; los hermosos árboles que veíamos a uno y otro lado del camino estaban en lo más frondoso de su verdura y el doctor Cabot nos abrió una nueva fuente de interés y de belleza. Con objeto de entregarse desde luego a sus ocupaciones, viajaba solo en la primera calesa; y antes que avanzase mucho, vimos el cañón de su escopeta dirigirse a uno de los lados del camino y en el instante cayó un pájaro. El doctor había visto en Sisal garzas, patos y pelícanos, que eran raros en las colecciones de nuestro país; y más que todo un pavo silvestre que él solo, en opinión del doctor, merecía traer a un viajero hasta aquel sitio... En el camino observamos cuatro diferentes especies totalmente desconocidas en Estados Unidos, y otras seis que únicamente se encuentran en Luisiana y Florida...⁵¹

Un tercer viajero, Désiré Charnay, mencionó en 1858 durante su primera expedición por Yucatán, la ya reactivada competencia que significaba Sisal frente a Campeche. Se

⁵⁰ Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España; estudio preliminar, revisión del texto, cotejos, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina*, México, Séptima Edición, Segunda Reimpresión, Colección Sepan Cuántos, Porrúa, 2011, p. 175.

⁵¹ John L. Stephens, *Viaje a Yucatán, 1841-1842, traducción de Justo Sierra O'Reilly, ilustraciones de Frederick Catherwood y nota introductoria de José Ortiz Monasterio*, México, FCE, 2003, p. 3-7.

refirió a ambos como “el centro del comercio yucateco”.⁵² En 1859 Charnay emprendió un nuevo recorrido por México. Visitó Oaxaca (donde conoció a Benito Juárez-), Mérida, Chichén Itzá, Uxmal, Campeche y otra vez Sisal.⁵³

Desde los inicios de la etapa independiente, el tráfico de cabotaje en el lado oriental del país ya tenía como los destinos más importantes a Veracruz y Sisal.⁵⁴ En cuanto al circuito mercantil del Golfo de México, Sisal era el que proveía a los comerciantes de Guatemala, Chiapas, Tabasco y Oaxaca, y de él partían los barcos de cabotaje que llevaban sal, henequén, añil, copal, palo de tinte, pescado sombreros y muchos otros productos del sureste, incluso ganado, hasta Coatzacoalcos, Alvarado, Veracruz, Tuxpan y Tampico. No obstante, Campeche no había dejado de ser un puerto relevante tanto para el cabotaje como para el tráfico de altura y el contrabando, y en él se originaba buena parte del movimiento marítimo de las maderas finas y tintóreas.⁵⁵

Hacia febrero de 1832, el Congreso yucateco decidió dar un impulso definitivo a Sisal y fomentar su número de residentes. Dispuso varias medidas, entre otras autorizar al Ejecutivo a invertir \$3,000.00 en la construcción de cien casas; eximir de contribución personal de por vida a los casados y viudos que en él se estableciesen y a sus hijos por diez años a partir de la fecha en que debieren empezar a pagarla. Igual propuso eximir por diez años a las industrias fabriles o agrícolas que se implantasen.

El área en que estaba asentada la población, era una estrecha franja arenosa que medía cincuenta varas de norte a sur. Esto ocasionó que solo pudieran trazarse de dos a tres cuadras. Las primeras casas situadas a su entrada, se construyeron sobre la misma ciénaga. Aunque los terrenos se rellenaron de arena, durante las crecientes subían las aguas hasta invadir los patios y calles.⁵⁶ A pesar de las primeras dificultades, las autoridades ofrecieron a Sisal un tratamiento especial, pues este representaba la puerta de entrada y salida de Mérida y no debía desmerecer ante el desarrollo y la importancia de la capital.

⁵² Ivett M. García Sandoval, “Mérida y Campeche en los relatos de viajeros del siglo XIX”, en: Mario Humberto Ruz y Eréndira Peniche García (coordinadores), *Del mar y tierra firme. Miradas viajeras sobre los horizontes peninsulares*, México, UNAM, UAC, 2011. p. 102 (al respecto, la autora cita a Desiré Charnay, *Viaje al país de los mayas*, Mérida, Dante, 1992, p. 148).

⁵³ Pascale Villegas, “Fotógrafo, viajero, escritor, arqueólogo y espía francés en tierras mayas: Desiré Charnay”, en: Mario Humberto Ruz y Eréndira Peniche García, *Op. cit.*..., p. 156.

⁵⁴ Filiberta Gómez Cruz, “Los dominios de lo pequeño. Tuxpan decimonónico”, en: Johanna von Grafeinstein Gareis (coordinadora), *El Golfo-Caribe y sus puertos*, Tomo II, 1850-1930, México, Instituto Mora, 2006, p. 327.

⁵⁵ *Ibid*, p. 328. La autora Gómez acredita este comentario a Sergio Ortiz Hernán, *Caminos y transportes en México. Una aproximación socioeconómica: fines de la colonia y principios de la vida independiente*, México, FCE, 1994, p. 106.

⁵⁶ Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *Progreso y su evolución: 1840 a 1900*, Progreso, Talleres de Impresión Díaz Massa, 1957, 62.

La población quedó dividida en cuatro cuarteles, y las vías públicas, hacia la década de los cuarenta ya contaban con nomenclatura. En 1843, la del muelle se llamaba “de Iturbide”, más adelante identificada con el nombre de “Hércules” y luego de “Santa Anna”. La arteria que hoy es conocida como Calle 17, hacia 1850 recibía el nombre de “La Fortuna”. Una de las principales avenidas era la de “San Telmo”, patrón de los católicos de la villa, que se dirigía al cementerio después de pasar frente a la plaza de la población. Otras eran la de “Llargo”, actual Calle 23, así como las de “Cadena”, “Marina”, “Estacada” o “Salsipuedes” entre las más importantes.

Hasta 1851, Sisal no contaba con audiencia ni cárcel. Había un cuartel de mampostería y un templo católico con techo de guano. Este año estaba por concluirse el cementerio, fuera del poblado, cercado con pared y costado por el ayuntamiento y el vecindario.⁵⁷ El faro se había inaugurado un año antes (octubre 1850), instalado sobre la antigua fortaleza novohispana. Era este el primer faro construido en las costas yucatecas y tenía una altura de 60 pies sobre el nivel del mar. Consistía en una farola de luz fija con un alcance de diez millas marinas.⁵⁸

En 1859 se levantó el mercado público, financiado con fondos municipales; hacia 1862, el rastro estaba todavía en obra; y el cuartel, ya terminado, se decía que era espacioso y estaba hecho de mampostería. Tres años después se instaló en Sisal el primer telégrafo que funcionó en Yucatán. El 22 de noviembre de 1865, al arribar al puerto en el buque “Tabasco” e iniciar su recorrido por la península, la emperatriz Carlota se convirtió en una de las primeras usuarias de aquel moderno medio de comunicación.

El telégrafo, instalado diez días antes por personal traído desde Veracruz, serviría para comunicar a México la noticia del arribo de la soberana a la tierra del faisán y del venado. A la princesa se atribuye haber aludido sobre el sofisticado aparato: “Malas lenguas dicen que los emeritenses primero manifestaron que quién sabe qué eran estas invenciones de los mexicanos, pero luego telegrafiaban tan asiduamente que fue preciso equipar las oficinas con sillas para las damas.”⁵⁹ En la casa número 502 de la calle 63, conocida como *El Gallito*, -propiedad de Darío Galera, considerado entre los comerciantes más influyentes de Mérida- quedó instalado el local de telégrafos de aquella primera línea que hubo en la

⁵⁷ Juan de Dios Pérez Galaz (editor), *Situación estadística de Yucatán en 1851*, México, 1948, p. 430.

⁵⁸ Raúl E. Casares G. Cantón (director), *Yucatán en el tiempo*, Tomo I, Inversiones Cares, Mérida, 1998, p. 13.

⁵⁹ Mario Humberto Ruz, “Carlota: el imperio de una mirada”, en: Mario Humberto Ruz y Eréndira Peniche García, *Op. cit.*, p. 173 (cita tomada de Luis Weckmann, *Carlota de Bélgica. Correspondencia y escritos sobre México en los archivos europeos [1861-1868]*, México, Porrúa, 1989).

península. La inauguración de las instalaciones la realizó el comisario imperial ingeniero José Salazar Ilarregui y su esposa Julia Campillo el 12 de noviembre de 1855.⁶⁰

Así quedó interconectada la capital del comisariato con la comunidad de Sisal, sitio que esos días describió Carlota:

Consiste en algunas casas construidas en costa plana y una rada abierta. Los techos de las casas están cubiertos de hojas secas de maíz, y las fachadas están pintadas de colores claros. Personajes blancos aparecen en los umbrales; aquí en Yucatán todo es blanco, hasta el suelo.

...Caminamos sobre un tapete de conchas blancas hasta la casa prevista para descansar. Allí la gente subió a las ventanas, agarrándose de las rejas, con grandes ojos, curiosos y amables.⁶¹

Ese mismo año, el comisario imperial en la península dio instrucciones para comprar en Sisal un predio que estaba ubicado frente al mar, dos cuabras al poniente del Castillo. Se trataba de un edificio propiedad de Darío Galera, por el cual el Imperio pagó \$400.00. La gente lo identificaba como el Depósito de Nieve, el cual careció siempre de techumbre y su construcción nunca se concluyó.⁶²

Sisal también contaba con posadas y fondas para la atención de viajeros y personas que debían de permanecer en el puerto. Darío Galera por ejemplo, entre 1840 y 1860 era propietario de un establecimiento comercial, fonda y posada, cuyas instalaciones vendió a Pedro Horta en 1857 por la suma de 2, 335 pesos 37 centavos.⁶³ En 1844, Desiderio Escalante también anunció la apertura de su hotel, cuya tarifa era de seis reales diario, incluida la asistencia.⁶⁴

Además del edificio perteneciente a la Diputación del Comercio, Sisal contaba con bodegas de particulares que se rentaban para el almacenamiento de mercancías. En la calle del muelle existían varias, pero en otras partes de la población también era posible encontrarlas.

Entre los servicios fundamentales para el funcionamiento del puerto, estaba el de las embarcaciones de poco calado que podían transportar las mercancías del muelle hasta los navíos que permanecían alejados de la playa por la poca profundidad de las aguas. Joaquín

⁶⁰ Gabriel Ferrer de Mendiola, "La ciudad de Mérida", en: *Enciclopedia yucatanense*, Tomo VI, p. 563.

⁶¹ Mario Humberto Ruz, *Op. cit.*, p. 173. El autor alude a la *Relación del viaje*, escrita por Carlota y reproducida en Luis Weckmann, *Op. cit.*

⁶² AGEY, Protocolos Notariales, CD 225, Año 1865, f. 123.

⁶³ AGEY, Protocolos Notariales, CD 200, Años 1857-58, f. 52.

⁶⁴ *El Siglo Diez y Nueve*, Periódico Oficial, Mérida, 24 de septiembre de 1844, p. 4.

Morales Lanzos prestaba el servicio de alijos a los buques que llegaban. Para ello se servía de algunas canoas: “Josefa”, de 250 quintales; “Filomena”, de 125 quintales; y “Ana”, de 100 quintales. Todas ellas contaban con sus aparejos.⁶⁵

El centro de la vida y el movimiento del pequeño puerto era la calle principal, que corría desde la entrada a la población hasta el muelle. En ella se encontraba la Aduana y los almacenes más importantes. El aspecto que guardaba dicha arteria hacia 1862 se muestra en la revista *El Repertorio Pintoresco*, en una litografía elaborada por José Dolores Espinosa Rendón.⁶⁶ Millet y Burgos, han analizado los detalles contenidos en la ilustración:

A la izquierda podemos ver el pequeño fuerte con el faro del que ya hemos hablado. Al fondo se observa el acceso al muelle, así como la Aduana y la casa conocida como de la Emperatriz. También podemos apreciar algunas de las construcciones de paja que abundaban en todo Sisal, y en especial la situada a la izquierda que luce un pequeño portal o corredor al frente, propiedad de Joaquín Morales, donde tenía su casa comercial Emeterio Peniche. Hacia el lado izquierdo de la ilustración y situadas frente a la Aduana, se encontraban dos bodegas propiedad de Joaquín Morales, una de ellas con cubierta de paja y la otra con una pieza y una bodega de piedra. En la calle vemos dos bolanes estacionados y una diligencia que está haciendo su entrada a la población, quizá una de las que trajo el señor (Antonio) García-Rejón de Nueva York y de las cuales nos habla Stephens en 1841 durante su segundo viaje a Yucatán.⁶⁷

La Casa de la Emperatriz, ubicada en la calle principal a un costado de la Aduana, se construyó en 1830 o tal vez antes. Sus primeros propietarios habían sido Antonio Félix Fajardo y su esposa María Josefa Bolio. A la muerte de esta en 1849, la casa se adjudicó a sus hijos Pedro y Nicolás, que hacia 1850 la tenían rentada a la oficina de Despacho del puerto. En 1852, Nicolás vendió la mitad que le correspondía en \$1, 700.00 a su hermana Julia Fajardo viuda de Peón, la cual aparentemente ya era dueña de la otra mitad. Al fallecer en agosto de 1867, la casa la heredaron sus nietos Pedro Rivas Peón y Alfredo Domínguez Peón, y al año siguiente, el primero vendió su parte al segundo por quinientos pesos. Lo reducido de esta cantidad, alegó Pedro, se debía a que ya era inminente el traslado de la Aduana a Progreso y la propiedad se había depreciado de manera significativa.⁶⁸

⁶⁵ AGEY, Protocolos Notariales, CD 186, Año 1851, f. 2.

⁶⁶ *Anónimo...*, p. 4.

⁶⁷ Luis Millet Cámara y Rafael Burgos, *Op. cit.*, p. 96.

⁶⁸ AGEY, Protocolos Notariales, CD 233, Año 1868, f. 76. La historia oral asegura que “en esta casa estuvo alojado el vicecónsul español en Sisal, y que durante su visita a Yucatán, la emperatriz Carlota estuvo allí unas horas” (Luis Millet Cámara y Rafael Burgos, *Op. cit.*, p. 96).

La mayoría de las casas de Sisal estaban cubiertas con techos de guano. Las de mampostería eran ocho, y serían indemnizadas de trasladarse la aduana a otro punto de la costa⁶⁹. Igual había una casa de dos pisos, aparentemente la única con estas características en el puerto, ubicada hacia el lado oriente de la población a dos cuadras de la calle del muelle. El dueño original había sido Ignacio Lavadores, que la heredó a su hijo el presbítero Pedro Lavadores en agosto de 1836. Al año siguiente, la casa se vendió a Lorenzo Guzmán en \$1, 000.00. Este la conservó poco tiempo, y la traspasó por \$1, 500.00 a Juan Rivas Vértiz, el cual la heredó junto con otras propiedades ubicadas en Mérida, a Simón Peón y Cano, “según se dice, por el mucho aprecio que le guardaba el propietario.”⁷⁰

Buenaventura Basto igual tenía una casa en Sisal, la cual hipotecó en 1849. Estaba ubicada a dos cuadras al oriente de la plaza principal. Tenía los siguientes linderos: “al oriente, calle en medio, la ciénaga; al poniente, albarrada en medio, la bodega de los herederos de Juan de Dios Cámara ; al norte, albarrada en medio, la casa del ciudadano Seferino Monforte; al sur, calle en medio, la casa de don Joaquín Calixto Gil.”⁷¹

En términos generales, las propiedades urbanas de Sisal estaban concentradas en pocas manos. José María Ruz, importante comerciante de azúcar y panela en los años previos a la Guerra de Castas, era propietario de tres predios situados en la calle más importante del puerto; pero era Joaquín Morales Lanzos el que mejor representaba este proceso de concentración de la propiedad en aquel puerto. En 1855, fecha de elaboración de su testamento, era dueño de dos bodegas y un par de casas situadas en la arteria principal. Igual poseía una bodega situada cerca del muelle. En la plaza, frente al castillo tenía una habitación, y una más situada en la esquina del cuartel. Era dueño de una quinta cercana a Sisal, y estaba por concluir un asador de pescado y otra casa a la orilla del mar.⁷² De hecho, la propiedad en Sisal no rebasaba los 41 dueños⁷³, incluido desde luego Joaquín Morales.

⁶⁹ Decreto del Congreso de Yucatán del 15 de abril de 1847, Biblioteca Virtual de Yucatán (BVY), F1376.9.P.76.C37 1870.

⁷⁰ AGEY, Protocolos Notariales, CD 189, Año 1854, f. 26; CD 149, Año 1840, f. 107; CD 140, Años 1836-1839, f. 42.

⁷¹ AGEY, Protocolos Notariales, CD 172, Años 1848-49, f. 192.

⁷² AGEY, Protocolos Notariales, CD 186, Año 1851, f. 2.

⁷³ Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *Op. cit.*, p. 67.

El muelle

Para 1847, los dueños del atracadero en Sisal habían comenzado a dividirse. Joaquín Quijano renunció a la sociedad formada por él y Pedro José Guzmán: “Quijano Guzmán e Hijo”, que era copropietaria de dicha obra. Jaime Tinto, otro destacado comerciante meridano que luego se avecindó en La Habana, era dueño de la cuarta parte del atracadero, y la empresa referida lo era de las otras tres partes. Al disolverse la compañía, a cada uno de los ex socios le correspondió la mitad de la participación en el muelle, es decir las tres octavas partes. Más adelante, la estructura quedó a cargo de Pedro José Guzmán y Jaime Tinto. Guzmán se encargaría de la recaudación de sus productos y de los reparos que necesitase el muelle para su buen funcionamiento, además de estar obligado de llevar una cuenta pormenorizada de los ingresos y gastos y abonar cada cuatrimestre las utilidades que correspondían a cada socio.⁷⁴

Tiempo después, la propiedad pasó en su totalidad a manos de la familia Guzmán, la cual la conservó durante muchos años. Al morir Encarnación Guzmán de Quijano, hija de Pedro José, aquel importante elemento de la infraestructura portuaria sisalense salió a remate, con un valor estimado de 9,000 pesos. En el anuncio de su venta -11 de abril de 1862-⁷⁵ se dijo que durante los últimos seis años había producido una renta de 9,422 pesos, 24 centavos, libres de gastos, “una cantidad nada despreciable considerando el monto en que se estimó la obra.”⁷⁶

Dos meses más tarde –junio de 1862-, el muelle todavía no lograba venderse, por lo que se volvió a anunciar su remate. Se tomaron como base los dos tercios de su avalúo, es decir 6,000 pesos. El comprador debe haber sido Donaciano García-Rejón, que ya aparecía como propietario en 1864 y 1871.⁷⁷ La familia de este, como vimos, estaba involucrada en el negocio del transporte entre Mérida y Sisal y entre Mérida y Campeche, lo cual no parece haberla inhibido a realizar también inversiones en el puerto de Progreso que iniciaría este año su definitiva consolidación.

Bodegas y aduana

Al inicio del México independiente, Sisal tenía muchas necesidades para convertirse en un puerto eficiente. Una era la falta de bodegas amplias y seguras para el almacenamiento de

⁷⁴ AGEY, Fondo Archivo Notarial, Protocolos Notariales, CD 117, Año 1827, f. 322.

⁷⁵ Luis Millet Cámara y Rafael Burgos, *Op. cit.*, p. 93.

⁷⁶ *Idem.*

⁷⁷ Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *Op. cit.*, p. 35.

los productos que ahí circulaban, ya que solo existían depósitos de almacenamiento techados con paja. La Diputación del Comercio de Mérida se abocó a esta tarea, y el 15 de 1815 solicitó a Pedro José Guzmán que se encargase de la obra, la cual resultó un flamante edificio, donde hacia 1845 ya también estaban instaladas las oficinas de la Aduana Marítima.⁷⁸

Desde 1822, Sisal había quedado abierto al comercio exterior con su respectiva aduana, sujeta a la Comisaría General del Estado de Yucatán. Dos años después entraría en vigor el Reglamento para el Comercio de Cabotaje, en el que se señalaba que ese comercio debería hacerse exclusivamente en buques de bandera mexicana. Finalmente, en 1827 se expidió el primer arancel para aduanas marítimas y de frontera.⁷⁹

En los albores de la vida independiente, para que la actividad comercial yucateca se incrementara era necesario también vencer otro tipo de obstáculos que la afectaban directamente: los meteorológicos, las enfermedades, los ataques de los piratas y el contrabando. No obstante, la pequeña villa de Sisal estaba protegida por un clima que hacía que las enfermedades “no tomaran ahí la forma epidémica.”⁸⁰ Esta y otras ventajas hicieron que para el periodo 1825-1829, se viera registrado en la aduana de Sisal un total de \$ 810, 175. 00 producto de sus importaciones, por encima de los puertos de Tabasco, isla del Carmen, Coatzacoalcos y Bacalar.⁸¹

En 1852, la Diputación de Comercio vendió al gobierno federal por la suma de 13,000 pesos el edificio donde estaban las bodegas y oficinas de la aduana sisaleña, con el fin de que este lo habilitara únicamente como Aduana Marítima.⁸² Al año siguiente era su administrador Manuel María Vázquez, que emprendió los trabajos de adecuación de las instalaciones.⁸³ Al trasladarse la Aduana en 1871 al puerto de Progreso, el edificio se vendió a una casa de comercio alemana con domicilio en Mérida, la cual lo empleó para almacenar palo de tinte, chicle, maderas, sal y otros productos de la costa occidental de la península.⁸⁴

⁷⁸ AGEY, Fondo Archivo Notarial, Protocolos Notariales, CD 162, Año 1845, f. 85.

⁷⁹ Enrique Cárdenas de la Peña, *Historia marítima de México*, México, Olimpia, 1973, p. 293.

⁸⁰ Arturo Morelet, *Viaje a América Central (Yucatán y Guatemala)*, Guatemala, Academia de Geografía e Historia de Guatemala, 1990, p. 22.

⁸¹ Laura Muñoz, “Barcos, bultos y pasajeros en los puertos del Golfo: los primeros años del México independiente”, en: Johanna von Grafenstein Gareis, *Op. cit.*, p. 495.

⁸² Serapio Baqueiro, *Homenaje al distinguido yucateco don Juan Miguel Castro*, Mérida, Imprenta Gamboa Guzmán, 1889, p. 19.

⁸³ *El Regenerador*, Mérida, 13 de junio de 1853.

⁸⁴ Luis Millet Cámara y Rafael Burgos, *Op. cit.*, p. 93.

Discordias intestinas

El 7 de noviembre de 1823, en la ciudad de México quedó instalado el Congreso Constituyente. La cuestión más relevante era fijar el gobierno que se adoptaría, lo cual inauguró la pugna entre los partidarios del federalismo y los del régimen centralista. Casi todas las provincias se inclinaban a favor de la federación. Así se estableció y dictaminó en el Artículo 5° que se publicó inmediatamente en México, pero no en Yucatán, ya que algunos artículos del documento se oponían parcialmente a las bases que la dirigencia peninsular había condicionado para unirse a la nueva nación.

Como efecto de lo anterior, el 15 de febrero de 1824 se produjo en Campeche una tumultuosa manifestación popular en la que se exigieron algunas determinaciones fundamentales como la unión general de bases con México; la declaración de guerra a España, decretada en México en octubre de 1823 y que la élite gobernante yucateca no había querido hacer para no interrumpir sus relaciones comerciales con La Habana, la cual absorbía sus productos de exportación; y por último, que los empleos fueran desempeñados por americanos idóneos y decididos por la causa de la emancipación.

Los conflictos que se suscitaban en Campeche, comenzaron a ser frecuentes, como vimos, desde que en 1811 el gobernador Pérez Valdelomar intentó rehabilitar el puerto de Sisal para dejar de ejercer el primero el monopolio del comercio que hasta entonces había disfrutado. Ello resultó indudablemente beneficioso para la clase empresarial establecida en Mérida, cuyo desarrollo comercial y agrícola tomó mayor auge con motivo de la reducción de los gastos de transporte.

También representaba un estímulo para la producción, pues el importe de aquellos gastos -muertos de fletes- que dejaron de causarse, aumentaba el acervo de la riqueza de los productores. Estas condiciones favorecieron a los meridianos, si bien afectaron los intereses económicos de Campeche, puerto que durante siglos había sido el emporio comercial de Yucatán. Con todo, la asonada de febrero resultó lo más prudentemente sofocada por parte de una columna gobiernista al mando del coronel José Segundo Carvajal.

En esos años, la península no solo permanecía preocupada por sus propias dificultades políticas y económicas sino porque la alcanzaran las perturbaciones de la capital o las del país en general, como el decreto de expulsión general de españoles expedido por el Congreso mexicano el 20 de marzo de 1829, debates en los cuales se opusieron a la ley diputados representantes de Yucatán, todos pertenecientes a la clase criolla peninsular, entre ellos Manuel Crescencio Rejón, cuyo nombre completo era Manuel Crescencio García-

Rejón y Alcalá, José María Quintana, Andrés Quintana Roo -de abuelos canarios-; y Lorenzo de Zavala, reconocido político, periodista y escritor yucateco de ascendencia vasca, registrado en Mérida como “un niño español” nacido el 3 de octubre de 1778.⁸⁵

Aquel año en Yucatán se convocó a elecciones para la renovación de los poderes públicos. Volvieron a contender los dos mismos partidos federalistas y se reeligió como gobernador a José Tiburcio López Constante y como vicegobernador a Juan de Dios Cosgaya. Poco duró este segundo ejercicio al amparo de la Constitución local. En Campeche surgió un movimiento militar que proclamó la *República Central*, y en el acta que se levantó, se pidió la deposición de todas las autoridades del Estado y se llamó al comandante militar José Segundo Carvajal para asumir el mando político.

Al conocer Vicente Guerrero lo que ocurría –su régimen había sido producto de un cuartelazo y no contaba con mayor respaldo popular-, comisionó a su ministro de Hacienda Lorenzo de Zavala para ir a tratar con los alzados. El barco en que hizo el viaje el comisionado llegó al puerto de Sisal el 25 de diciembre, sin que el comandante militar de puerto, fiel a las disposiciones centrales, permitiera a Zavala continuar para Mérida. Lo sujetó a estrecha vigilancia, en tanto daba cuenta al gobernador Carvajal de su presencia.

La contestación no se hizo esperar. Un oficial enviado de la capital del Estado se la presentó en propia mano a Lorenzo de Zavala la noche del 27 de diciembre. No solo se le negó la autorización de ir a Mérida, sino que Carvajal lo conminó a reembarcarse, y si por cualquier pretexto volvía a presentarse a las playas yucatecas, sería pasado por las armas inmediatamente. Zavala más que de prisa dio por terminada su misión y volvió a la ciudad de México.

El 6 de noviembre de 1832, se levantó en armas en Mérida el coronel Gerónimo López de Llergo, a favor del general Gómez Pedraza, para destituir a Bustamante y proponer a Gómez como presidente de la nación, y por la reposición de las autoridades derrocadas en Yucatán a consecuencia del movimiento de 1829. La rebelión cundió inmediatamente entre las fuerzas al mando del general Francisco de Paula Toro y del coronel Sebastián López de Llergo que se hallaban en Hecelchakán en previsión de que estallase una sublevación federalista en Mérida. Dos días después, José Tiburcio López Constante recuperó el mando del que había sido desposeído en 1829, el cual ocupó solo unos meses pues en 1833 vencía el término constitucional de su gestión.

⁸⁵ Marcela González Calderón, *El Yucatán de Zavala: sus primeros años*, Toluca, Gobierno del Estado de México, 2012, p. 35.

El 22 de septiembre resultaron electos Juan de Dios Cosgaya como gobernador y Santiago Méndez como vicegobernador, si bien el comandante militar Francisco de Paula Toro, cuñado de Santa Anna, seguía una política tortuosa desde Campeche contra el gobernador. Y es que en la Ciudad Amurallada tenían su cuartel general los comandantes de armas del Estado, y era el centro de agitación centralista. De esta manera se estableció una nueva escisión entre las fuerzas militares de Campeche, más adictas a Toro, y las de Mérida, más al gobierno del Estado. Poco después, Toro mandó a su ayudante José María Covián a ocupar el Castillo de Sisal, donde contaba con aliados decididos, para establecer allí una posición amenazadora contra Mérida que finalmente no se llevó a cabo.

Eran tantos los motivos de agravio que el gobierno de Yucatán recibía por la actitud provocativa de los militares, que el Congreso terminó por desconocer al comandante De Paula y Toro, a través de un decreto expedido el 1 de junio de 1834. Igual facultó al gobernador para levantar fuerzas, defenderse de una inminente agresión y salvaguardar la soberanía del Estado. Lo anterior suscitó un combate en Hecelchakán el 29 de junio que terminó con la derrota de las fuerzas gobiernistas. Aunque estas retrocedieron y se estacionaron en Calkiní, nuevamente las tropas veteranas de Toro, al mando de Sebastián López de Llergo, las atacaron y las vencieron el 26 de julio para después pasar a ocupar Mérida.

A Francisco de Paula Toro se le nombró gobernador interino el 17 de agosto de 1834. Luego el Congreso convocó a elecciones en las que únicamente participó el partido centralista, y se declaró electo a De Paula como gobernador y a Pedro Sainz de Baranda como vicegobernador. En tanto Santa Anna inclinaba más el plano de su situación política hacia el centralismo, Toro cedió el mando estatal al vicegobernador Sainz de Baranda (campechano de padre natural de Liñana, obispado de Santander), que en su calidad de interino solicitó una licencia y otorgó el gobierno, igual a título provisional, a Sebastián López de Llergo.

Más tarde, Toro volvió a tomar el mando. Pero, al ser llamado a México por el presidente interino José Justo Corro, el 15 de febrero de 1837 entregó el gobierno al presidente de la Junta Departamental Pedro Escudero de la Rocha. Al ser renovada la Junta, su presidente el coronel Benito Aznar asumió la dirigencia departamental el 27 de marzo conforme a la Constitución vigente. Ya como presidente de la República Anastasio Bustamante, según elección y declaratoria del Congreso del 17 de abril de 1837, se nombró gobernador de Yucatán a Joaquín Gutiérrez de Estrada, que después de haber tomado

posesión del cargo el 7 de junio, se separó de él el 18 de agosto. Después de renunciar este en forma definitiva, volvió Benito Aznar al gobierno del Departamento.

El 27 de diciembre de 1837, designado como gobernador por el presidente de la República, tomó posesión Pedro Marcial Guerra. Dos años llevaba el país bajo el régimen centralista. Habían aumentado los gravámenes, que pesaban sobre todas las clases sociales; los porcentajes de ingresos aduanales que antes correspondían al tesoro del Estado para el sostenimiento de la administración pública, se destinaban al gobierno nacional; faltaban recursos para cubrir los emolumentos de los empleados públicos y de los militares y se comenzó a llevar gente, sobre todo mayas, para la guerra de Texas.

El terreno era propicio para un levantamiento, el cual empezó a prepararse por los federalistas en 1838. Descubierta la conspiración, se hizo prisionero al capitán Santiago Imán, que al salir de prisión se levantó en armas el 29 de mayo de 1839 en concierto con los federalistas de Campeche y Mérida. Después de sufrir varias derrotas, a Imán se le ocurrió invitar a los mayas peninsulares a alistarse en sus filas, con el ofrecimiento de que al lograrse el triunfo del movimiento se iban a suprimir las obviaciones que tanto los afectaban.

Aquellos aceptaron gustosos, y numerosos grupos fueron armados; iban a ser eximidos de aquella, para su miseria, onerosa exacción de veintiún reales y medio que anualmente cada matrimonio suyo pagaba; les darían tierras para labrar. Así, los descendientes de aquella raza bravía de los cupules, aprendieron a manejar las armas con que habían sido subyugados, y con un fusil serían iguales a sus opresores de ayer, y de hogaño. ¡Qué de pensamientos a ellos pertinentes no les dominarían!⁸⁶

El movimiento cundió en toda la península, proclamó el restablecimiento de las leyes federales y la cesación de las contribuciones que había impuesto el gobierno centralista. Igual se anunció que Yucatán permanecería independiente de la nación hasta que esta no volviese al régimen federal. A Juan de Dios Cosgaya se le invitó a tomar posesión del gobierno peninsular el 28 de febrero de 1840, y una vez ocupado Campeche y expulsado el comandante militar centralista -cuyas operaciones estuvieron bajo el mando del propio gobernador Cosgaya y el vicegobernador Santiago Méndez- quedó totalmente unificada la península en su adhesión al régimen federativo.

⁸⁶ Albino Acereto, Op. cit., p. 182-200.

En tanto, Bustamante declaró facciosos a los yucatecos, piratas a sus embarcaciones y cerrados sus puertos. Con arreglo a la ley de 22 de febrero de 1832, decretó el 17 de mayo de 1840:

Artículo 1º. Quedan cerrados para el comercio extranjero, y el de escala y cabotaje, los puertos de Sisal, isla del Carmen y Bacalar, en el departamento de Yucatán.

Artículo 2º. La clausura del primero de los puertos expresados en cuanto al comercio extranjero, tendrá efecto a los seis meses de publicado este decreto en la capital de la República.

Artículo 3º. La clausura de los tres puertos expresados, respecto al comercio de escala y cabotaje, tendrá efecto el 7 del próximo venidero mes.⁸⁷

Hechos los sufragios en julio conforme a las normas federalistas, resultaron electos gobernador Santiago Méndez y vicegobernador Miguel Barbachano. Méndez, campechano de padre español -nativo de la villa de Alcobendar, en el arzobispado de Toledo-, entró al gobierno el 6 de septiembre de 1840. Para entonces, los únicos puertos de recepción y despacho de mercancías en la península eran Campeche, Sisal y Bacalar, habilitados para el comercio con el exterior. Sisal era el más cercano a la Ciudad de Mérida, como una distancia de 53 kilómetros y un camino de herradura al que poca atención ponían las autoridades, que en la época de lluvias dejaba de transitarse, por lo cual era necesario utilizar las vías de Campeche, pese a su mayor distancia.

La falta de preocupación del gobierno por mejorar las dificultades en la comunicación de Sisal a Mérida, se vio reflejada en el interés de un grupo político afín a Miguel Babarchano que inició el mismo año de 1840 la búsqueda de otra salida al mar desde la capital del Estado. El lugar elegido resultó ser un punto de playa que más adelante se conocería como Progreso. El sitio estaba más cercano a Mérida que Sisal solo unos cuantos kilómetros, y que al igual que en toda la costa yucateca presentaba problemas por sus condiciones baja y arenosa, sin que pudiese ofrecer abrigo a los barcos.

Para esas fechas, el Congreso local creó una comisión de reformas a la Constitución, presidida por Manuel Crescencio García-Rejón. Entre las importantes innovaciones, el proyecto proclamaba la garantía de la libertad religiosa -establecida por primera vez en México-, la abolición de fueros, algunos eclesiásticos, y la necesidad de amparar en sus derechos a los que fuesen perturbados en su goce por leyes o actos anticonstitucionales,

⁸⁷ Decreto del presidente de la república Anastasio Bustamante, México, 17 de mayo de 1840. Registro 4719, AHSCJN, Asuntos Económicos, fecha 1840-05-17, Exp. 4559, caja 58, Exp. Original 182.

institución jurídica que no se nacionalizó sino hasta la Constitución de 1857. La flamante Constitución yucateca, no simple reforma, se expidió el 31 de marzo de 1841.

Hacia octubre de este año, Antonio López de Santa Anna estaba nuevamente en el poder, y en Yucatán la Cámara de Diputados apoyó el plan de independencia del territorio peninsular y lo decretó en esa misma fecha. El proyecto era sostenido por el grupo político que se había formado en torno a Miguel Barbachano, en tanto que por parte del gobernador se formaba otro, en aquel momento hostil a la separación de México. Ante estas circunstancias, Santa Anna envió a Andrés Quintana Roo para procurar la reincorporación de Yucatán.

Miguel Barbachano y Juan de Dios Cosgaya, comisionados para tratar con Quintana, le presentaron sus puntos de vista en la primera reunión efectuada el 17 de diciembre. Expusieron que Yucatán no entraría en arreglo alguno en que no se reconociera, constitucionalmente, el derecho a su autonomía interior; determinar sobre materias religiosas; la no admisión de comandantes militares, organizando el Estado su propia milicia, que no podía ser sacada de él; sin que pudiera el gobierno general hacer levas o sorteos para servir en mar o tierra; establecer los aranceles de sus aduanas, administrarlas y aprovecharse de sus productos, obligándose a contribuir proporcionalmente a las verdaderas y no ficticias urgencias del erario nacional, además de reconocerse las leyes que libremente dictase un Congreso elegido en toda la nación. El tratado se firmó el 28 de diciembre de 1841.

Santa Anna lo rechazó, y decidió someter por la fuerza a Yucatán. Las hostilidades se iniciaron el 5 de julio de 1842 con el apresamiento en aguas del puerto de Campeche del bergantín “Yucateco”, por un barco de la escuadrilla mexicana al mando del capitán Tomás Marín. El 22 de agosto, la escuadra del mismo Marín se presentó ante la isla del Carmen con mil trescientos hombres, ante la que tuvo que capitular el comandante Clemente Trujillo el día 29. Las siguientes batallas se dieron en Campeche y Chiná, en las que murieron y resultaron heridos muchos hombres de ambos ejércitos, incluidos indios mayas orientales destacados en la Ciudad de las Murallas.

Ante la posterior derrota sufrida por las tropas santanistas, cambió el teatro de la guerra a la costa norte de la península. Pero también aquí la expedición resultó vencida. “El fracaso había sido absoluto, ruda la humillación de la derrota.”⁸⁸ El 14 de diciembre de 1843

⁸⁸ Albino Acereto, *Op. cit.*, p. 215.

se firmó un tratado en el que se consignaban las principales garantías de lo pactado con Andrés Quintana Roo dos años atrás. Aunque, poco después Santa Anna nuevamente violó el tratado y nombró gobernador a José Tiburcio López, lo cual motivó que partidarios de Barbachano se pronunciasen otra vez por la escisión.

El 1 de enero de 1846, la Asamblea departamental formuló un decreto que anunciaba el cese de la obligación, de parte de Yucatán, de reconocer al supremo gobierno nacional; que reasumía la plenitud de todos sus derechos, para ejercerlos como considerase más convenientes, y que la propia Asamblea continuaría en sus funciones, usando de las facultades necesarias que demandaren las exigencias del pueblo y dictase las providencias conducentes a organizar su nueva posición, y para atender a su seguridad y a su defensa. Al renunciar el gobernador, Barbachano tomó su lugar.

En tales circunstancias, Manuel Crescencio García-Rejón, ministro de Relaciones y Gobernación de Santa Anna, comunicó a Barbachano que se reconocía en vigor el tratado del 14 de diciembre de 1843 y se derogaba la orden de 21 de febrero siguiente, que lesiva a los intereses económicos de Yucatán, había sido la manzana de la discordia. El gobierno peninsular, sin la aprobación del distrito de Campeche, declaró a través del Congreso extraordinario, en decreto de 2 de noviembre de 1846, la reincorporación del Estado en base al tantas veces aludido pacto.

Los partidarios de Santiago Méndez se rebelaron por la reincorporación a México, así como quisieron promover la neutralidad de Yucatán en la guerra con Estados Unidos de América. Barbachano sería destituido en caso de no aprobar en los siguientes quince días el plan campechano. Y en tal caso quedaría designado gobernador provisional el hasta entonces jefe político de Campeche Domingo Barret. Diversos hechos de armas se dieron por el sur, el oeste y el oriente peninsular, como consecuencia de la aciaga rebeldía. El último de ellos, en el barrio de Sisal en Valladolid, resultó el primero de un espantoso desastre.

Había sido la heroica defensa de trescientos contra tres mil. Fue el asalto final de los batallones rebeldes, incluidas las tropas indígenas capitaneadas por los jefes Pacheco y Trujeque. Al asalto final del día 15 de diciembre siguió el saqueo, los asesinatos de indefensos vecinos, sin respeto al sexo, ni a la edad ni condición. La turba de indios armados extraía prisioneros que eran echados a la hoguera crepitante.⁸⁹ El gobernador

⁸⁹ *Ibid*, p. 227.

Barbachano hizo llegar al aspirante Barret noticias oficiales de lo acontecido, a través de José María Meneses y Pedro de Regil Estrada. Estos le expusieron el peligro que amenazaba a Yucatán, pero Barret no dio mayor importancia a los execrables excesos de sus partidarios mayas, que él y el partido que le apoyaba, consideraron como naturales de la guerra.⁹⁰

Conflicto entre castas

Hacia la segunda mitad del siglo XIX, los yucatecos de origen español todavía controlaban el poder político y económico. Sin embargo, en 1847, “como ejemplo del funesto resultado de sus discordias intestinas”⁹¹ nació una pavorosa guerra de castas que pondría en peligro la existencia de la península entera. Los mayas yucatecos –con el apoyo, en menor o mayor proporción, de blancos, mestizos y mulatos-, se alzaron en masa contra los descendientes de los conquistadores, con todo el odio y frenesí engendrado por tres siglos de dominación; los indios se posesionaron de las cuatro quintas partes del Departamento y sembraron el terror por donde quiera.

Pedro de Regil y Peón, enfrascado esos años en la defensa del traslado de la aduana y la supremacía portuaria de Sisal a Progreso, resumió el pánico que padecían los de su casta: “Todas las pasiones desbordadas de la barbarie, encontraron pábulo en aquellos momentos de horrible crisis, en que amenazada de muerte la civilización, parecía seguro que iba a ceder el puesto al caos más espantoso, sepultándose entre los escombros humeantes de la patria.”⁹²

Sorprendida la clase dominante por la súbita explosión, huía despavorida por todas partes. Dejaba en el abandono sus hogares y regados los campos, pueblos y ciudades con los palpitantes miembros de las víctimas, cercenados por el hacha del indígena y a la siniestra luz del incendio que devoraba sus propiedades. En medio de aquella gran catástrofe, sin armas, sin recursos y con la superioridad del número que había a favor de los sublevados, toda defensa parecía imposible y un funesto destino parecía sellar la suerte del grupo en el poder.

Con todo, hubo “hombres de esforzado corazón, que a pesar de lo aflictivo de las circunstancias, a pesar de la falta de elementos para combatir, se lanzaron a la pelea en

⁹⁰ Joaquín Baranda, *Recordaciones históricas*, Tomo II, Capítulo III.

⁹¹ Informe de Pedro de Regil y Peón a Maximiliano de Habsburgo, Mérida, 10 de noviembre de 1865, AGN, Segundo Imperio, Caja 46, Exp. 014, Gabinete Militar, 12 de noviembre de 1865.

⁹² *Idem*.

defensa de la existencia de su patria.”⁹³ Muy pronto, el conflicto alcanzó una violencia sin límites, tanto por parte de los indios como de los blancos. Desde el inicio de la rebelión, la oligarquía yucateca con la incondicional u obligada ayuda de mestizos e indígenas, amenazada con la destrucción de sus bienes y de sus vidas, no tuvo más alternativa que olvidar sus querellas y agruparse en un solo mando para terminar con la sublevación.⁹⁴

Por su parte, el gobierno yucateco sostuvo un flanco aún más radical y decisivo. Desde el inicio de la guerra negoció con el exterior la ayuda económica militar necesaria para acabar con la rebelión. Tanto en España –a través de Cuba-, como en Inglaterra y Estados Unidos, la clase política peninsular trató de obtener ese apoyo a cambio de la soberanía de su departamento. El 26 de marzo de 1848, Santiago Méndez a punto de dejar el poder a su antiguo enemigo Miguel Barbachano, envió comunicaciones a los países mencionados.

Con ese objetivo, Justo Sierra O’Reilly, yerno de Santiago Méndez se encontraba en Washington. Al iniciar el periodo más encarnizado de la Guerra de Castas, Sierra deseó ver la extinción de “esa raza maldita”. Los maldijo “por su ferocidad salvaje, por su odio fanático y por su innoble afán de exterminio.”⁹⁵ El de Tixcacaltuyú, de origen español e irlandés por parte de su madre y con “sangre americana” por parte de su padre, recibió instrucciones de su gobierno para ofrecer la soberanía de la península a Estados Unidos de América, a cambio de ayuda para acabar con el conflicto. De acuerdo con Sierra, tanto el gobierno estadounidense como el inglés y el español respondieron sucesivamente con una negativa a la solicitud.

En la desesperación por obtener ayuda de algún lado, políticos y empresarios yucatecos se jugaron su última carta: la reincorporación a México. En julio de 1848, Pedro de Regil y Peón y Joaquín García-Rejón y Carvajal (este con intereses en el futuro puerto de Progreso y perteneciente a la misma rama genealógica de Manuel Crescencio García-Rejón y Alcalá y de Donaciano y Antonio García-Rejón y Mazó [los dos últimos hijos de Joaquín] con intereses económicos en Sisal y más tarde en Progreso), lograron en su calidad de comisionados yucatecos renegociar la incorporación de la península como un estado más de la nación mexicana, además de recibir ayuda económica y militar para terminar con la

⁹³ *Idem.*

⁹⁴ Javier Rodríguez Piña (Prólogo), *La Guerra de Castas; testimonios de Justo Sierra O’Reilly y Juan Suárez y Navarro*, México, Conaculta, 2002, p. 16.

⁹⁵ Justo Sierra O’Reilly, *Diario de nuestro viaje a los Estados Unidos*, Antigua Librería Robredo de José Porrúa e Hijos, Biblioteca Histórica Mexicana de Obras Inéditas, 12, México. 1938.

sublevación maya, si bien esta no solo no terminó sino que se prolongó durante cinco décadas más.

La llegada de apoyo económico y pertrechos de guerra a la península por parte de la federación, facilitó la represión contra los mayas, pero también provocó que los rebeldes se agruparan al oriente del territorio donde establecieron su base de operaciones, “recuperaron la libertad que habían perdido poco a poco y durante décadas se mantuvieron en guerra contra los blancos.”⁹⁶

En tanto, un decreto de desalojo de los indígenas del territorio yucateco, expedido el 6 de noviembre de 1848 por el gobernador Barbachano, motivó que de 1849 a 1861 cientos de mayas comprometidos o no con la rebelión, resultaran expulsados de Yucatán y trasladados virtualmente en calidad de esclavos hacia Cuba. En el negocio de la venta de indios, estaban involucrados de manera directa tanto gobernantes yucatecos como el propio presidente mexicano Antonio López de Santa Anna.

Pocas fueron las voces que protestaron contra la disposición oficial, aunque, la escandalosa venta de indios empezó a lesionar los intereses de los hacendados y rancheros de la península. Las tierras de cultivo y explotación del henequén habían tenido la virtud de reorganizar y modernizar la economía yucateca, pero dicho crecimiento dependía de la existencia de mano de obra indígena. Además, para la mayoría de los habitantes era evidente que un alto porcentaje de los mayas trasladados por la fuerza a Cuba no eran aprehendidos “con las armas en la mano” como lo especificaban las disposiciones gubernamentales, “lo cual contradecía los objetivos originales del decreto y ponía en peligro intereses económicos en beneficio de un pequeño grupo en el que estaban renombrados políticos yucatecos.”⁹⁷

Más adelante, Benito Juárez se manifestó sobre el asunto de la venta de esclavos mayas. Establecido su gobierno en Veracruz durante la guerra contra los conservadores, el 30 de agosto de 1859 envió al gobierno de Yucatán una nota de protesta por el traslado de indígenas a Cuba como esclavos. En 1861 las cosas habían cambiado a favor de los liberales y Juárez comisionó a Juan Suárez y Navarro, militar conservador opuesto desde un principio a la Reforma,⁹⁸ para analizar los continuos conflictos por los que atravesaba la península a partir de la Independencia. El comisionado estudió el asunto de la venta de

⁹⁶ Javier Rodríguez Piña (Prólogo), *Op. cit.*, p. 18.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 19.

⁹⁸ Hernán Menéndez Rodríguez, *Iglesia y poder. Proyectos sociales, alianzas políticas y económicas en Yucatán (1857-1917)*, México, Conaculta, 1995, p. 30.

mayas a Cuba, y con base en esta investigación el Presidente emitió el 6 de mayo de 1861 el decreto que prohibió la expulsión de indígenas de Yucatán.

Ya para entonces la guerra no era solo de indios contra las otras castas. Muchos indígenas se habían aliado con los blancos; mulatos y afrodescendientes en general militaron en ambos bandos; la mayoría de mestizos luchó al lado de los blancos; y hubo blancos que pelearon a favor de los mayas, lo cual mostró la creciente disolución de los estamentos y el cruzamiento de los intereses de clases en comparación con las rebeliones indígenas coloniales.⁹⁹

Escisión política peninsular

Juan Suárez también elaboró un informe para el Presidente sobre la escisión entre Campeche y Yucatán. Desde 1857 estos dos territorios ya estaban separados, después que el 7 de agosto un movimiento encabezado por Pablo García y Montilla se sublevó contra la autoridad establecida. Hacia 1862 Juárez turnó un decreto preliminar al Congreso de la Unión para someter el caso a juicio de las legislaturas estatales. Una vez que se aprobó por mayoría la erección de la nueva entidad, el 20 de abril de 1863 se ratificó oficial y definitivamente a Campeche como un estado libre y soberano.¹⁰⁰

Con esta decisión se buscó superar las sangrientas discordias entre los grupos de poder político y económico de Mérida y Campeche. Durante los treinta y seis años anteriores (1821-1857), ambos habían demostrado no poder vivir en paz si estaban unidos jurisdiccionalmente. Dicho antagonismo tenía muy profundas raíces en la constitución íntima de los dos pueblos, de donde había nacido “la antipatía, la rivalidad y el espíritu localista exagerado entre ellos.”¹⁰¹ Aquellas confrontaciones debían cesar con la separación, pues, se dijo:

es una verdad experimental que todo esto es el origen de sus guerras civiles; que es una verdad experimental que bajo todos los sistemas políticos de gobierno, bajo todos los principios, bajo todas las constituciones, bajo todos los gobernantes, esas guerras se fueron encendiendo más y más hasta hacerse desastrosas y sangrientas; que es una verdad experimental que esas guerras civiles han sido la causa inmediata

⁹⁹ Moisés González Navarro, *Raza y tierra. La guerra de castas y el benequén*, México, El Colegio de México, 1970, p. 100-107.

¹⁰⁰ Tomás Aznar Barbachano y Juan Carbó, *Memoria sobre la conveniencia, utilidad y necesidad de erigir constitucionalmente en estado de la confederación mexicana el antiguo distrito de Campeche*, México, Porrúa, Gobierno del Estado de Campeche, edición facsimilar 2007, edición original 1861.

¹⁰¹ *Ibid*, p. VI.

de la de castas y de la desolación de Yucatán; y por último, que es una verdad experimental y terrible que esta misma guerra de castas, lección capaz de curar el mal más inveterado, de nada ha servido, puesto que la guerra civil de 1857 que Mérida llevó a Campeche, la última, la que llevó a la separación de las dos ciudades, ha sido la más vandálica y cruel de cuantas se registran en los anales yucatecos.¹⁰²

El gobierno de la nación tomó la decisión final. Así se lo habían indicado las circunstancias, los hechos sociales generados por los antagonismos entre los propios blancos peninsulares, que mostraron con una fuerza irresistible que la única, la necesaria, la indeclinable solución era la división del territorio, la erección constitucional del estado campechano separado del yucateco.

Campeche y Yucatán quedarían históricamente de espaldas el uno del otro, excepto por la lucha contra los mayas insumisos, por aquella guerra interétnica en torno a la cual se habían creado poderosos intereses, preocupados muchos de estos en que no concluyesen las hostilidades.¹⁰³ Respecto al futuro agrocomercial de la península, ambas partes consideraron el control de la población indígena como una condición básica. La guerra contra los mayas se convirtió en un asunto de vital importancia para la oligarquía criolla peninsular, por un lado debido al estado de hostilidad en que se mantenían los indígenas en la parte oriental, y por el otro a la poca estabilidad que ofrecía la paz ajustada con los del sur. Bajo las nuevas condiciones geográfico-políticas, los yucatecos se ocuparían de los rebeldes orientales y los campechanos de los “pacíficos” meridionales.¹⁰⁴

Apoyo a Progreso

En este entorno, el gobierno mexicano continuó su apoyo a los objetivos de la facción política y empresarial meridana que deseaba poblar Progreso, impulso que se aprovechó para la construcción de la calzada casi recta de la capital yucateca a dicho punto costero, concluida en 1857. Este año también se trazó y dividió en cuarteles la futura población y se pusieron a la venta los terrenos loteados.¹⁰⁵ Como parte del mismo proyecto, el 2 de julio de 1862, se concedió a Edwin Robinson el privilegio de construir y explotar el ferrocarril de

¹⁰² *Idem.*

¹⁰³ *Ibid.*, p. 68-85.

¹⁰⁴ Teresa Ramayo Lanz, *Los mayas pacíficos de Campeche*, Campeche, Universidad Autónoma de Campeche, 1996, p. 67.

¹⁰⁵ Documentos relativos a la fundación del puerto de Progreso, Mérida, 1857 (1.-Copias certificadas de las actas de remates de los terrenos que deben formar la proyectada población de Progreso en este Estado; 2.- Documento de remates formado por Pedro de Regil y Peón; y 3.- Plano topográfico de la población). Los originales se encuentran bajo custodia en la Biblioteca Central de Yucatán.

Mérida a Progreso, por decreto del ejecutivo de Yucatán, aprobado por la Legislatura el 13 de septiembre siguiente. El plazo concedido para la construcción quedó prorrogado por decretos del 3 de agosto de 1863 y 4 de febrero de 1864; en tanto, Robinson gestionaba la concesión del gobierno federal que se le expidió y ratificó por la Legislatura el 18 de octubre de 1864.¹⁰⁶

Estas concesiones quedaron sin efecto al advenimiento del imperio de Maximiliano, régimen promovido por conservadores mexicanos encabezados por José María Gutiérrez de Estrada. Era éste un diplomático, escritor y político nacido en Campeche, hijo de Fernando Gutiérrez y García, español natural de Ramales, provincia de Santander. Hacia fines de 1863, Estrada radicaba en Europa; él y otros monarquistas escucharon jubilosos en París y en Roma la noticia de que la asamblea de notables reunida en la capital de nuestro país había acordado ofrecer el trono al archiduque austriaco. Maximiliano llegó a Veracruz el 18 de mayo de 1864,¹⁰⁷ para iniciar una gestión que se conocería en México con el nombre de Segundo Imperio.

El Segundo Imperio

Guerra y conscripción

Conforme avanzó el Segundo Imperio, las condiciones en Yucatán no parecieron tan óptimas como se hubiese deseado. La situación de la península distaba mucho de ser satisfactoria y presentaba un oscuro porvenir. A pesar de la prosperidad que empezaba a desarrollarse, merced al beneficio de la paz que en apariencia se disfrutaba, se notaron gérmenes de descontento que paulatinamente se convertirían en graves trastornos “en cuanto fuesen hábilmente explotados por los enemigos de las actuales instituciones.”¹⁰⁸ El descontento aumentaba cada día, ya que las causas que lo producían no sólo no se extirpaban sino se incrementaban con nuevas leyes, poco conformes con los intereses y costumbres de los yucatecos.

La primera necesidad era la conclusión de la sangrienta lucha interétnica, que llevaba ya dieciocho años (1847-1865) de consumir a la península. Aunque en 1864 habían sido muchas las esperanzas de que la guerra terminase con los elementos que el régimen representado por Maximiliano puso a disposición del gobierno local —a cuya cabeza estaba

¹⁰⁶ Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de las comunicaciones”..., p. 541.

¹⁰⁷ José C. Valadés, “José María Gutiérrez de Estrada (diplomático y escritor político), 1800-1867”, en: *Enciclopedia Yucatanense*, Vol. VII, México, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977, p. 200.

¹⁰⁸ Informe de Pedro de Regil y Peón...

el comisario Imperial José Salazar Ilarregui-, solo un año más tarde esas esperanzas se desvanecieron entre las clases dominantes.

La derrota de las tropas del gobierno peninsular en Dzonot, con pérdida total de su artillería, y la circunstancia de haber sido los indios los que vinieron a atacar las fortificaciones en vez de esperar a ser agredidos, ofreció una muestra de la fuerza real que tenían y del espíritu que los animaba, además de causar tal desmoralización en las tropas que ya difícilmente podían ser utilizadas para combatir a los enemigos, estos cada vez más audaces imponiendo el terror en muchos pueblos.

Eran muchas las bajas que se presentaban en el ejército yucateco, y para llenar el número de soldados necesarios y cubrir la línea de defensa, se reclutaban a estos por la fuerza, lo cual provocaba una gran desertión. Una quinta parte de la fuerza militar válida se encontraba refugiada en los bosques, sustraída de la obediencia de la autoridad. Aunque esos elementos no entraban a la lucha contra los blancos y vivían errantes en el monte, sus acciones desprestigiaban al gobierno, cuyo poder parecía burlado, y debilitaba las fuerzas productivas y defensivas del departamento que eran ya de por sí muy limitadas.

A fin de evitar los males que nacían del desordenado modo de reclutar a los soldados para cubrir la frontera oriental, se apeló a otro medio: el de la conscripción. Pero este recurso, aun antes de ponerse en ejecución produjo resultados fatales. Cuando todavía se empezaban a reunir los datos preparatorios para efectuarlo, empezó a notarse en la población un disgusto generalizado que hizo imposible que la medida pudiese llevarse a cabo.

A lo anterior contribuían los efectos de las leyes de reclutamiento que hacían gravitar el sorteo sobre un grupo social reducido, que además de hacerlo odioso, lo hacían ineficaz para su objeto. La mayoría de las personas comprendidas en la conscripción desaparecían de sus hogares, abandonaban a sus familias así como a las labores que sostenían la riqueza pública.

Donde más repercutían las leyes de conscripción era entre los peones del campo. Todos ellos mantenían deudas con los propietarios de las fincas en que residían, por lo que el valor de estas era relativo al número de sirvientes con los que contaba. Debido a ello, la fuga de los jornaleros representaba no solo una pérdida real para el servicio castrense, sino para los dueños de fincas por los anticipos que les había hecho a cuenta de su trabajo, así como por la baja considerable en el valor de sus productos y en el de la venta de sus propiedades.

Los hombres de campo se sentían perseguidos por el gobierno, por lo que quedaban dispuestos a desafiar el orden establecido. La promesa de la excepción del servicio militar, era una de las banderas con la que los líderes contrarios al régimen convocaban a la gente para enfrentarlo y prolongar los trastornos políticos de los que hasta entonces había sido teatro la península de Yucatán.

Durante el Segundo Imperio se dio mucha atención a las tropas en el territorio peninsular, pero hubo más dificultades para llenar las exigencias del servicio. Hacia 1865, el presupuesto puntualmente cubierto para mantener en buen estado a las fuerzas armadas, ascendía a \$60,000 al mes, cuando solo dos años atrás, un número igual o mayor de tropas consumía únicamente \$18,000. El salario del soldado era igual o mayor que el que ganaba un jornalero de campo, pero era tal el rechazo a la milicia, que por ninguna clase de “alicientes” se conseguían enganches voluntarios para llenar los cupos. Entonces el gobierno recurría a la fuerza para agilizar el reclutamiento, con la suma de consecuencias que esta decisión traía consigo.

Antes de la ley del sorteo, el servicio era obligatorio para todos los vecinos, con excepción de los jornaleros de campo residentes en las fincas desde cierta época fija. Pero, como “ese sistema dio origen a mil abusos –aseguraba la clase, política e industrial peninsular-, cuando el excelente señor comisario imperial le puso un término, la aprobación más unánime acogió la medida.”¹⁰⁹ Pero se estableció el sistema de conscripción descrito arriba (en cuyo sorteo entraron entre 6,000 y 7, 000 personas), el cual aumentó la desertión, hizo crecer el disgusto y multitud de fincas vieron disminuir el número de sus sirvientes.

Los 700, 000 habitantes que había en Yucatán hacia 1844, en 1865 descendieron, a consecuencia de la guerra, a 350, 000 individuos, de los cuales tres cuartas partes eran mayas. Solo en las pequeñas poblaciones indias del sur de la península se encontraba una sexta parte del total, es decir 50,000 habitantes. Aunque la actitud de las comunidades no había sido de hostilidad abierta contra los blancos, poco a poco las políticas imperiales incrementaron las dificultades. La nueva autoridad, lejos de granjearse su simpatía intentó obligarlos a determinados gravámenes. Se establecieron “ciertas gabelas que aminoraron el interés que podían tener de mantenerse en pacíficas relaciones con los blancos, rompiéndose así, imprudentemente, el lazo que los unía con nuestras débiles fronteras.”¹¹⁰

¹⁰⁹ *Idem.*

¹¹⁰ *Idem.*

Según el blanco yucateco, otro aspecto que se descuidó durante el Segundo Imperio fue la acción religiosa: “Siempre poderosa entre los pueblos semibárbaros, hábilmente dirigida, hubiera conducido a ese término tan deseado, y una conquista pacífica de los indios hubiera probablemente coronado los esfuerzos hechos en ese sentido.”¹¹¹ Pero Maximiliano no se llevaba bien con la Iglesia. Aun antes de su arribo manifestó que respetaría a los poseedores de los bienes eclesiásticos favorecidos por las leyes de desamortización, esto curiosamente en contraposición con las decisiones de Juárez, que en el caso de Yucatán había dado la orden –contraviniendo todas las leyes de Reforma- de devolver un seminario de la ciudad de Mérida donde se preparaba a los clérigos, con el capital que le pertenecía y puesto a la disposición del reverendo obispo de la diócesis.¹¹²

Maximiliano también se propuso respetar la libertad de cultos, además de integrar un gabinete en el que predominaron los hombres de extracción liberal y con una minoría de los del partido conservador.¹¹³ Después de tomar posesión del cargo, de acuerdo con los imperialistas católicos, el mayor error de Maximiliano fue ratificar –y en ocasiones radicalizar- las Leyes de Reforma impulsadas por el propio Juárez.

Hacienda pública

Poco favorable era el cuadro que durante el Segundo Imperio presentaba la hacienda pública peninsular, pues a pesar de los crecidos subsidios mensuales que desde Veracruz se remitían por orden de Maximiliano, paulatinamente los sueldos de los empleados civiles dejaron de cubrirse con la puntualidad necesaria y en obsequio del buen servicio público. La mayor parte de los ingresos del erario lo absorbía el presupuesto militar. Este se recargaba con los sueldos de pensión de jefes no tan estrictamente necesarios, y con algunos otros gastos cuya utilidad era al menos muy dudosa.

La creación de un cuerpo de resguardo interior y el sostenimiento de los buques guardacostas de guerra; del cuerpo de ingenieros y otros empleos recién creados, contribuían también poderosamente para que los gastos no guardasen equilibrio con las entradas y resultase un déficit perjudicial. El sistema de contabilidad y organización interior de las oficinas de Hacienda, también llamaba mucho la atención, porque era notorio que parte de las rentas no entraba directamente en la administración principal de las del Estado,

¹¹¹ *Idem.*

¹¹² Hernán Menéndez Rodríguez, *Op. cit.*, p. 30.

¹¹³ José C. Valadés, *Op. cit.*, p. 194-197.

sino se recaudaba por el comisario imperial, que hacía su distribución sin que en los hechos de la oficina se hicieran los asientos respectivos.

Era claro que con esa independencia en la recaudación e inversión de ciertos ramos de las rentas, era forzoso que naciera una complicación en la contabilidad y fuera perjudicial al buen servicio público, ya que no era posible que con la simple revisión de los libros de la administración principal de rentas del departamento –en las cuales debían centralizarse todos los asientos para que se pudiese ejercer sobre ellos la debida fiscalización- se pudiese tener el conocimiento exacto de las rentas y gastos reales del Estado.

Los impuestos que durante el Imperio se cobraban en Yucatán, eran más fuertes que en el resto de la nación. Algunos de ellos como el de capitación, solo se cobraba en el departamento de Oaxaca, y otros como el de patente para el expendio de aguardiente o el 1% de patente de giro, eran completamente desconocidos. El valor de la propiedad raíz disponible, no excedía en el departamento de dos y medio millones de pesos, lo cual reflejaba el poco valor de las propiedades y lo arruinado que estaba el país yucateco con la sublevación de 1847.

El régimen hacendario de Yucatán era un sistema completo, fruto de la experiencia y las necesidades del erario y combinado de tal manera en sus distintas partes que era difícil alterarlo sin perjuicio más o menos directo, ya fuera para el Tesoro o ya fuese para los contribuyentes. Debido a ello subsistía desde hacía largos años, sin que a pesar de las grandes exigencias de la situación de guerra por la que atravesaba –que en ocasiones no permitían pagar ni el miserable rancho del soldado que estaba en la frontera oriental- se hubiese modificado de una manera sustancial.

No obstante, el comisario imperial Salazar Ilarregui había doblado las alcabalas como la de carnes, que era ya, bajo la cuota de esa época, onerosísima y perjudicial para las clases menesterosas. Una cabeza de ganado, que valía de ocho a diez pesos, tenía que pagar de alcabala dos pesos para el gobierno departamental, y cuatro reales para el municipio, lo que le equivalía a gravar el consumo con un impuesto de más del treinta por ciento *ad valorem*. Por ello se pedía a las autoridades que ese gravamen excesivo se aminorase, para hacer cesar los perjuicios que causaba a la gente pobre en el valor de sus mantenimientos, y lograr al mismo tiempo evitar el fraude que en ese ramo existía contra la hacienda pública, ocasionado por la elevación de la cuota.

Comercio

Desde la época virreinal se había dado una especie de forcejeo y negociación entre los comerciantes y en general entre la oligarquía regional yucateca y la del centro del país.¹¹⁴ Desde 1789, a partir del libre comercio borbónico, la península gozó de franquicias y excepciones arancelarias especiales. En 1827 el arancel general concedió a Yucatán un descuento de dos quintas partes en los cobros de derechos de importación, así como en 1843, en el convenio de anexión, a la península se le concedieron aranceles propios, situación que continuaba en 1848,¹¹⁵ si bien en esta época las condiciones generales se complicaron debido al distanciamiento con el gobierno central y a la Guerra de Castas.

Al iniciar el Segundo Imperio, el comercio de la península recuperó su impulso con la relativa paz que se respiraba. No obstante, este progreso se interrumpió y se crearon dificultades para su desarrollo por las modificaciones que sufrió el sistema arancelario en sus tarifas y las trabas que se impusieron a la libre circulación de los efectos que constituían el tráfico, lo cual hizo proliferar los argumentos contra la subsistencia de las alcabalas y aduana o resguardos interiores.

Con las modificaciones establecidas, que abarcaban los años de 1864 y 1865, casi se habían duplicado las cuotas de derechos que había que satisfacer en las aduanas. Esta alza tan fuerte en una región que por sus condiciones y situación topográfica ofrecía extraordinarias facilidades para un comercio clandestino, producía un desequilibrio económico de funestas consecuencias. Las necesidades del comercio de Yucatán serían ventajosamente satisfechas para todos, aseguraban los que impugnaban el sistema hacendario imperial,¹¹⁶ con una ley que pusiese en planta:

1º. La ordenanza general de aduanas con una deducción de 2/5 en la totalidad de los derechos que impone, ya sea de importación, ya adicionales. Esta diferencia, en el caso de que los efectos se exportasen para cualquier otro departamento, debería pagarse en la aduana por donde se hiciese la extracción. Como no hay posibilidad de hacer el comercio terrestre entre Yucatán y el resto del imperio, las importaciones que aquí se hiciesen solo servirían para el consumo interior, y puesto que en el caso de que saliesen para otras partes de la nación tendrían que pagar el derecho diferencial, en nada podrían perjudicar las introducciones que se hiciesen por los otros puertos.

¹¹⁴ Araceli Ibarra Bellón, *El comercio y el poder en México, 1821-1864. La lucha por las fuentes financieras entre el estado central y las regiones*, México FCE, Universidad de Guadalajara, 1998, p. 353.

¹¹⁵ Claudio Vadillo López, *Comercio y autonomía en los puertos de Campeche y El Carmen, 1821-1856*, 1989, manuscrito, p. 31.

¹¹⁶ Informe de Pedro de Regil y Peón...

2°. La presión de alcabalas, resguardos interiores y completa libertad de tráfico, pagándose los derechos de internación y contrarregistro, desde el momento de la introducción de los efectos por los puertos, pudiendo transitar después, como antes sucedía, sin pases, guías ni otros documentos. Las rentas recibirían notable beneficio, con la economía de \$50, 000. 00 anuales, que debe costar cuando menos el resguardo interior cuando estuviese completamente establecido. Para entonces no existían más que en Mérida, y habían gastado diez mil pesos en cuatro meses que llevaba de establecido, y producido en el mismo tiempo seiscientos pesos, casi exclusivamente procedentes de derecho sobre el tabaco.

3°. Para compensar al erario la diferencia indicada, se aumentarían tres pesos de derechos a cada barril de harina que se introdujera por Campeche o Sisal. Como la harina era efecto de lujo y no de necesidad en Yucatán, podía soportar fácilmente ese derecho al que por otra parte estaba acostumbrado el departamento desde 1848. El número de barriles de harina extranjera que entraba en la península, era de \$12, 000.00 al año, de modo que solo en ese ramo encontraría el erario una compensación de \$34, 000.00 de lo que por otro lado se dejase de cobrar.

4°, Restablecimiento del derecho de exportación con arreglo a la tarifa de 1854. Este derecho podía producir de 8 a \$10,000.00 al año, y como era sumamente módico y todos estaban acostumbrados a su pago, en nada perjudicaba al desarrollo de la industria, y era mucho menos gravoso que las trabas que le impusieron durante el régimen imperial a la circulación interior de los efectos.

Con estas medidas se calmaría el malestar que predomina entre el comercio de buena fe, es decir el que se hace legalmente y que en estos años se ha sentido herido de muerte. Sería pues un acto de conveniencia adoptarlas puesto que satisfacen intereses legítimos, sin perjudicar los generales de la nación.¹¹⁷

Como el contrabando se efectuaba en las costas y no en el interior, era natural que para evitarlo la vigilancia debiese prevalecer en ellas. La costa que el resguardo de Sisal debía cubrir, era tan extensa que hacía imposible una vigilancia eficaz si no se adoptaban medidas que además eran de fácil ejecución, que hubiesen producido resultados ventajosos sin mayor gravamen para el erario. Una de las soluciones era aumentar a veinte el número de guardas correspondiente al servicio de la aduana de Sisal. Los guardas se iban a dividir en dos secciones con sus respectivos jefes, una de catorce guardas residente en Sisal, y otra de seis establecida en Islas Mujeres, que por su situación y las corrientes generales en la costa era el punto más a propósito para una vigilancia efectiva.

El resguardo de Sisal quedaría encargado con dos embarcaciones, de la vigilancia de Celestún hasta Río Lagartos, y el servicio del puerto con su falúa, en tanto que el de Islas Mujeres con tres canoas, cuidaría la costa con una hasta la Bahía de la Ascensión y El Espíritu Santo; con otra desde Isla Contoy hasta las salinas de Río Lagartos, especialmente el paso de San Fernando; y una tercera que quedaría en la isla para las otras necesidades del

¹¹⁷ *Idem.*

servicio. Como este iba a ser más penoso que el de Sisal, iba a ser indispensable aumentar los sueldos de los guardas. Las tripulaciones de las canoas podrían disfrutar quince pesos de sueldo al mes, y los patrones treinta pesos.

Los promotores de este proyecto, ofrecían un plan simultáneo para abaratar los costos y las dificultades antes expuestas: trasladar la sede del comercio marino de Sisal a Progreso, con lo cual disminuirían las distancias para vigilar e inhibir el contrabando. Igual se resolverían según ellos otros asuntos, como el abaratamiento del traslado de las mercancías de Mérida a Progreso y viceversa, al disminuir las distancias entre la capital política y su puerto.

Entre las motivaciones resaltaba el transporte de tropas por tren –cuya construcción ya estaba en marcha– lo cual reduciría el tiempo en su traslado vía marítima para enfrentar a los indios sublevados en el oriente, así como resultaba congruente satisfacer los intereses de un fortalecido sector de la clase política y empresarial peninsular que desde hacía un cuarto de siglo planeaba reubicar la supremacía comercial marítima a Progreso, sitio donde ya había invertido mucho capital político y económico con la idea de consolidarlo como el principal puerto yucateco. No obstante, desde un principio el régimen imperial mostro su interés en apoyar la comunicación por tren de Celestún a Mérida, lo cual complico por un tiempo la gestión de los otros dos proyectos ferroviarios: Sisal y Progreso.

Agricultura

La ley de conscripción causó un trastorno general en la economía del territorio que nos ocupa. Antes de ella, la situación era próspera para los terratenientes, sobre todo con el desarrollo del cultivo del algodón, para el que se prestaban admirablemente los feraces campos de la parte oriental de la península. En Yucatán, como hemos observado, el valor de las fincas, más que de la extensión de tierras o de su mejor o peor calidad, dependía del número de sirvientes con el que contaba, que bajo ciertas “condiciones de mutuo provecho” estaban obligados a ceder parte de su trabajo a los propietarios de ellas.

Los peones residían en las mismas fincas, y para que los propietarios tuvieran la seguridad de que las labores del cultivo se realizasen sin interrupción, hacían a los jornaleros anticipos en efectivo en cuenta del valor de sus tareas. Por ello el gran afán de los hacendados de hacerse del mayor número de sirvientes, a los que mantenía comprometidos con sus latifundios bajo el sistema de deudas. El valor del trabajo del peón sin embargo, decían los hacendados, no se rebajaba generalmente de esas deudas,

que son una cantidad perdida para el propietario, y que en realidad solo sirven para dar una especie de preferencia a este sobre las labores del sirviente, a quien se le paga debidamente... Como la demanda de trabajo excede en mucho a la oferta de él, son pocos los abusos que se cometen con los sirvientes, a pesar de cuanto se diga en contrario por quienes no conocen la índole de los medios y el sistema de trabajo de las fincas de Yucatán.¹¹⁸

Pero la ley de conscripción declaró obligatorio el servicio militar para los jornaleros de campo, debido a lo cual surgieron las dificultades anteriormente expuestas, además que se creó la ley de peajes, que vino a perjudicar a los agricultores por las trabas que establecía y el gravamen que imponía a sus productos. Pese a todo, las condiciones de la agricultura peninsular en esos tiempos resultaban “más favorables” que las que prevalecían en otros ramos, como consecuencia de las transformaciones que producía “la introducción del arado y de otras máquinas y sistemas de explotación agrícola, que antes eran desconocidos y que pronto -anhelaban los empresarios yucatecos- doblarán las fuerzas productoras del país.”¹¹⁹

Antes de la Guerra de Castas, las clases pudientes invertían su capital en ranchos ganaderos, en haciendas maiceras y en medida creciente en la caña de azúcar de regiones del sur y oriente del actual estado de Yucatán. El estallido del conflicto en 1847, cerró aquella fuente de inversión y explotación, por lo que los hombres de negocios meridianos buscaron una alternativa y la encontraron en el cultivo del henequén. El cultivo se vio favorecido por múltiples factores. Aunque la tierra, en un radio de 80 km. alrededor de Mérida, era de baja calidad por la efímera capa de humus y la abundancia de rocas, así como por el régimen de lluvias que a menudo eran escasas y se mostraban en una forma irregular, el agave encontró en ese clima y su suelo, condiciones muy adecuadas para su crecimiento.¹²⁰

Durante el mencionado conflicto interétnico y después de él, muchos de los moradores del interior de la península que no quisieron unirse a los rebeldes buscaron refugio en los alrededores de Mérida, justo en la región que era dominada por los criollos. De esta forma, no solo influyeron las condiciones naturales sino también demográficas que favorecieron el cultivo del henequén, “y con la creciente demanda de fibras en el mercado mundial apareció la última condición para desenfrenar un monocultivo a gran escala.”¹²¹

¹¹⁸ *Idem.*

¹¹⁹ *Idem.*

¹²⁰ Harald Mossbrucker, “Entre provincia y metrópoli: la interrelación de Mérida con su región”, en: *Boletín de la EUCADY* Vol. 20, N. 118, Mérida, enero-febrero de 1995, p. 24.

¹²¹ *Idem.*

Marina

En la década de los cuarenta del siglo XIX, la península de Yucatán llegó a contar con una matrícula de ochenta buques de cruz, en los que estaban empleados más de dos mil marineros. Pero en los años del Segundo Imperio, la situación era muy diferente por la notable disminución de la población debido a la guerra, y por la imposibilidad de los navieros locales de sostener la competencia con otras marinas extranjeras, abolido como estaba todo privilegio de bandera.

La nación estaba ligada a acuerdos internacionales que algunos empresarios peninsulares veían como “imprudentes atados de reciprocidad”. Ocurrían ciertas desavenencias con las colonias españolas, donde no se admitían las embarcaciones con bandera mexicana y era justo adoptar medidas de represalia. Igual se sugería continuar en el astillero de Campeche la construcción de los buques guarda-costas, para que no acabase de desaparecer la maestranza de ese puerto y se conservasen en él las tradiciones de la arquitectura naval producida desde siglos atrás.

Instrucción pública

Antes de la sublevación indígena, el desarrollo de la educación primaria en Yucatán era bastante satisfactorio. La falta de recursos pecuniarios a partir de aquel cataclismo, redujo durante muchos años el círculo de la instrucción elemental a muy pocos centros de población. Mal tan grave intentaba remediarse con la creación de nuevas escuelas, si bien su número distaba mucho de satisfacer las necesidades que existían en ese importante ramo. Un ejemplo de las escuelas abiertas en los años del Segundo Imperio fue el colegio de educación primaria y secundaria de Olegario Molina Solís y Yanuario Manzanilla, que integraba un profesorado conservador clerical y un sistema de enseñanza con su correspondiente doctrina cristiana e historia sagrada.¹²²

Igual había en la península una Universidad, pero la enseñanza que en ella se ofrecía no correspondía a los objetivos que según la clase pudiente debían tener establecimientos de esa naturaleza, donde las carreras profesionales eran costeadas por el Estado. Sostenían que la enseñanza profesional gratuita daba “margen a que se aumente el número de los que se dediquen a las carreras liberales, más allá de las necesidades del Estado, y se creen

¹²² *Colegio de Enseñanza Primaria y Secundaria, dirigida por don Olegario Molina y don Yanuario Manzanilla*, Mérida, Imprenta Literaria de Eligio Ancona, 1865, Folleto de 8 páginas.

aspiraciones difíciles de satisfacer, además de representar una amenaza constante para la paz pública.”¹²³

Por otra parte, la mendicidad general de los habitantes no permitía enviar a sus hijos a la Universidad Central y quedaban por esta causa excluidos de las carreras científicas y literarias. A la élite política y económica le interesaba más la educación de sus descendientes, por lo que proponía la creación en Mérida y en Campeche de juntas facultativas que después de examinar a los aspirantes con arreglo a los programas generales, pudiesen conceder grados a los que en las escuelas particulares o públicas, pero no dotadas por el gobierno –como la de Derecho de Campeche-, hubiesen hecho los estudios necesarios.

Un ramo que para la casta dominante yucateca nunca había estado adecuadamente atendido, era el de la enseñanza secundaria. Debido a ello proponía la creación de un instituto en el que se adquiriesen conocimientos sólidos con los que ganara mucho la industria y el comercio, además de servir como escuela normal para formar personas aptas que se encargasen de difundir la enseñanza primaria en toda la península.

Lo que sí había en Mérida eran las recién establecidas clases de química y física, cuyas ciencias resultaban tan útiles cuando se aplicaban a la industria. No obstante, dichos proyectos carecían de recursos para hacerse de los necesarios gabinetes de instrumentos y aparatos especializados, por lo que no producían los resultados que este tipo de enseñanza experimental exigía.

En Campeche también había una Escuela Náutica, única en el Golfo, en la que se educaba a los pocos jóvenes mexicanos dedicados a la marina, debido a lo cual era conveniente ampliar la esfera de sus estudios. Apenas se enseñaban en ella nociones elementales de la facultad, a pesar de ser un exclusivo plantel en el que se reclutaban los oficiales de mar que se necesitaban para el servicio del Estado y de los particulares.

Ferrocarriles

Durante el siglo XIX, en México se desarrolló un grupo oligárquico que dominaba sobre las decisiones políticas y económicas del país. Su estudio ha revelado alianzas familiares y regionales así como sus intereses económicos. Aun cuando ofrecía opiniones políticas divergentes, una característica general era su orientación económica y cultural hacia Europa. Esta clase social tenía suficiente dinero para construir un mercado importante de artículos

¹²³ Informe de Pedro de Regil y Peón...

importados tales como textiles, muebles, perfumes, vinos o libros, y al llegar el último producto de la tecnología europea -el tren-, vio la posibilidad de fortalecer los lazos culturales y comerciales con los países trasatlánticos, de manera que un ferrocarril que conectara a las ciudades más importantes de México con su puerto atlántico más cercano coincidía con sus intereses.¹²⁴

En esos tiempos, México se vio inundado por una cantidad impresionante de escritos que exaltaban los beneficios de la comunicación ferroviaria. En forma muy general, sus argumentos pueden dividirse en dos grupos: políticos y desarrollistas. En el primero se encontraban los que preveían una disminución de la inquietud política y el fomento de la unidad espiritual entre las diversas regiones; y en el segundo, todos aquellos que predecían un gran crecimiento económico como resultado de la construcción de los ferrocarriles.

Para los empresarios yucatecos, el aumento en la variedad de géneros producidos y el número de caminos carreteros del interior peninsular facilitaban de manera notable las transacciones. Sin embargo, el incremento de los efectos hacía que ya no fueran suficientes los carros destinados a su transporte. La actividad mercantil reclamaba medios de conducción más fáciles y rápidos que los conocidos hasta entonces, y por eso había la necesidad de unir a Mérida –que era el depósito para el consumo y la exportación- con el mar por medio de una vía férrea.

Era incalculable, según la élite dirigente, la importancia que tomaría la ciudad y los beneficios que en términos generales resultarían al departamento, con la mayor animación que la nueva vía iba a dar al movimiento mercantil. Las facilidades que ofrecía el país yucateco para la construcción de caminos de fierro eran muy grandes, por la solidez y lo plano de los terrenos, además de la falta de obstáculos naturales que la dificultasen. Los hombres del poder se jactaban en decir respecto a la construcción de los ferrocarriles: “sin exageración, en ninguna otra parte del mundo podría llevarse a cabo de una manera más económica y pronta.”¹²⁵

Naturalmente, para estos planes los grupos dominantes de Yucatán requerían de la benevolencia y el auxilio de los gobiernos nacionales. Así se formaron varios proyectos sobre diferentes líneas ferroviarias, que por lo menos hasta los años del Segundo Imperio no se habían llevado a cabo. Desde luego, cada una de las iniciativas promotoras,

¹²⁴ John Gresham Chapman, *La construcción del ferrocarril mexicano (1837-1880)*, México, SEP, Sep Setentas 209, 1975, p. 11-12.

¹²⁵ Informe de Pedro de Regil y Peón...

eventualmente en pugna, estaba interesada en su propia concesión, como por ejemplo la línea de Progreso, cuya población ya había sido fundada y se construía la infraestructura necesaria para desplazar a Sisal como el principal puerto yucateco.

Los reiterados argumentos para sustentar el proyecto ferroviario progreseño eran: 1), la cercanía de dicho punto costero con la capital; 2), el que Progreso representara el emplazamiento marino más inmediato a la parte oriental de la península, donde residía e iba a residir por muchos años la fuerza productora; y 3), hacia donde la prolongación futura del camino se suponía más probable. A los anteriores argumentos, el grupo a favor de Progreso adjuntaba en su solicitud a Maximiliano el plano hidrográfico del puerto, el plano comparativo de los caminos de Mérida a Sisal así como el de la capital yucateca a Progreso.

Desde luego que los propietarios y comerciantes de Sisal no estaban conformes con la instalación de la vía férrea a Progreso, y menos con la amenaza de que allí se trasladaría la aduana. Lo que pedían era que se tendiese el ferrocarril a Sisal, para lo cual suscribieron el

Poder que ante el señor Regino Morales, juez segundo municipal de la villa y puerto de Sisal otorgan los vecinos y propietarios de dicho lugar al señor don Felipe Ibarra Ortoll, vecino y comerciante de Mérida, para que en nombre y representación de ellos eleve su voz ante el excelentísimo señor Comisario Imperial o ante su majestad el Emperador a fin de manifestarle los incalculables perjuicios que ocasionará al puerto de Sisal el que se lleve a efecto la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso y la utilidad de establecerlo de Sisal a Mérida.¹²⁶

La opinión de la oligarquía yucateca se dividió. Unos abogaban por Sisal, otros por Progreso, e incluso algunos por Celestún, sin que nada práctico tuviese realización. Pedro de Regil y Peón, envió al comisario Salazar un informe confidencial “en favor de la proyectada obra del ferrocarril de Mérida al puerto de la costa llamado Progreso, en el que exponía de una manera lógica la necesidad de realizarla y las ventajas que ofrecía, contrastándola con los inconvenientes y desventajas que proporcionaría la realización del proyecto del ferrocarril al puerto de Sisal.”¹²⁷

Fueron muchos también los que en general se oponían a la construcción de los ferrocarriles. Sus razones eran muchas: el desplazamiento de comunidades, el abandono de los hombres enfrascados en las labores del campo para irse a trabajar a la construcción de las vías, el paso de los trenes por las haciendas o tierras públicas, la mala administración de

¹²⁶ Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de las comunicaciones”... p. 542.

¹²⁷ *Boletín de Bibliografía Yucateca* N. 12, Mérida, agosto de 1940.

los proyectos, permisos o hasta costos no siempre justificables y en ocasiones mayores que las posibles ganancias.

En Yucatán durante 1857 encontramos un primer proyecto de ferrocarril formulado por el gobernador y comandante militar Santiago Méndez Ibarra, bajo el título: “Presupuesto del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y Progreso”, estudio que si bien no se empleó en los proyectos elaborados años después, rindió “homenaje al espíritu avanzado de nuestro gobernante don Santiago Méndez, cuya capacidad abarcaba aspectos apenas desflorados entonces en el país”.¹²⁸

Simultáneamente encontramos discusiones y escritos del ingeniero Santiago Méndez Echazarreta, hijo del anterior, que había participado activamente en la construcción de ferrocarriles nacionales en el decenio 1850-1860 y que hacia 1868 daba rienda suelta a su desilusión. En un discurso pronunciado en la sesión inaugural de la Asociación Mexicana de Ingenieros Civiles y Arquitectos, deploró que México hubiera hecho una inversión tan fuerte en el ramo de ferrocarriles, y que hasta entonces hubiera producido tan escasos beneficios.¹²⁹ Sugirió que quizá era más conveniente construir ferrocarriles de tracción animal, ya que estos ofrecían casi las mismas ventajas que la tracción a vapor y abarcaban aproximadamente una tercera parte del costo de los anteriores.¹³⁰

Caminos y peajes

A pesar de todas las dificultades, hacia 1865 Yucatán presentaba una red de caminos carreteros como ningún otro departamento del imperio. Esta facilidad de comunicaciones se debía a que aún dentro de las crisis que atravesaba su agricultura estaba viva y se mantenía cierta actividad en su comercio. La construcción de dichas rutas por parte de los gobernantes peninsulares, estaba estimulada por la idea de que contribuían al desenvolvimiento de la riqueza pública, motivo por el cual no descuidaron la conservación de las vías existentes y la apertura de nuevas calzadas. Los recursos y medios para la construcción de estas obras, consistía en la obligación impuesta a todos los ciudadanos de contribuir anualmente con 12 reales o con seis días de trabajo personal.

Los peajes no se conocían en el departamento más que en el comercio de Sisal a Mérida. El tránsito por los demás caminos era completamente libre y los resultados de este

¹²⁸ Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de las comunicaciones”..., p. 538-539.

¹²⁹ Santiago Méndez, *Memoria sobre ferrocarriles, leída en la Asociación Mexicana de Ingenieros Civiles y Arquitectos*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1868, p. 7.

¹³⁰ *Ibid*, p. 11.

sistema, a pesar de los abusos introducidos con el frecuente cambio de las personas que dirigían los trabajos y el trastorno que en cada revolución sufrían las vías, eran visibles y representaban la justificación de su eficacia.

La experiencia podía hacer algunas modificaciones, pero a nadie se le ocurría que pudiese suprimirse el que se transitara gratuitamente por dichos senderos, lo cual había producido muy buenos efectos. Sin embargo, durante el régimen de Maximiliano sí se impuso una cuota para poder transitar los caminos yucatecos. El comisario imperial, por decreto del 4 de septiembre de 1865, echó por tierra el sistema tradicional y lo sustituyó por el ineficaz y odioso de los peajes.

Muchos industriales y comerciantes deploraron la medida, pues les coartaba el libre tráfico, tan necesario para el crecimiento económico, además, el Imperio privó a los encumbrados de Yucatán de las ventajas que le proporcionaba el sistema de “trabajos de viabilidad”. El comisario Salazar, para la derogación de las fajinas, dijo fundarse en razones de justicia y conveniencias. Alegó que no era equitativa la carga para las clases menesterosas y que a la reparación y construcción de los caminos debían concurrir solo los que directamente los descomponían.

Aquella absoluta equidad en los impuestos, resultaba una quimera para las clases opulentas peninsulares, y en su defensa, ironizaban, habían corrido en vano los economistas. En el caso yucateco, no era por cierto el sistema establecido el que iba a dar solución al problema, porque también pecaba contra la igualdad que pretendía establecer. En todas partes donde funcionaban los peajes, la base para las tarifas era la longitud del trayecto, el ancho de las llantas y el peso de la carga. En el decreto implementado para la península, nada de esto se había consultado, y lo mismo pagaba el carro que usaba tres leguas de la carretera que el que iba a recorrer treinta. Lo mismo el que traía dos arrobas de carga y tenía dos pulgadas de llanta, que el que traía doscientas y tenía una pulgada.

Para la clase pudiente no había equidad. Pugnaban porque todos contribuyeran con su trabajo a la apertura y conservación de las carreteras, porque hasta los pobres que no usaban carruajes o carros ni los aprovechaban directamente, disputaban, según aquellos en el valor de sus consumos y en la facilidad de vender sus productos, ventajas indudables ocasionadas por la multiplicidad, facilidad y baratura de los transportes.

Las objeciones de la oligarquía abarcaba a la “raza india”, la cual estaba exceptuada del servicio de las armas, tenía ciertos privilegios para su representación judicial, asistían sus hijos a las escuelas gratuitas y gozaban de todas las ventajas de una organización social

costeada por los que tenían algún capital. Sin embargo, reclamaban los blancos, a nadie se le había ocurrido decir que era injusto que los indios disfrutasen de esos goces puesto que no los pagaban directamente.

De esos beneficios sociales participaba la clase pobre, por lo que no tenía nada de injusto que se les exigiese su contingente para trabajar aunque fuese en una sola vía, en perfecta igualdad legal con los demás yucatecos. Los hombres del poder sabían que este sistema no era peculiar a la península ni a México, sino que existía en muchas partes de Europa. Entonces, si en los pueblos más adelantados se consideraba útil el método y aquí eran buenos sus resultados, ¿por qué sustituirlo por otro más complicado, gravoso y menos eficaz?

El primer inconveniente que se pulsaba, era la dificultad de encontrar el suficiente número de trabajadores que voluntariamente quisieran servir en la reparación de los caminos. Todos sabían del rechazo de los obreros yucatecos a esta clase de tareas, por mayor retribución que se les ofreciese. Para entonces el número de carreteras que había en la península era considerable, y aunque tal vez una o dos de las principales podían ser perfectamente atendidas, no hubiese habido modo de tener en estado de conservación su conjunto.

Era de la opinión de la clase política y empresarial, que los menesterosos a los que se pretendía proteger, ya empezaban a sufrir las consecuencias de la nueva ley imperial respecto al pago de peajes, pues desde que entrara en vigencia se había alterado en su contra el precio del carbón, la leña y otros efectos de primera necesidad. La agricultura en todos sus ramos, también resentía los perjuicios, porque la tarifa que debían pagar los carros que usaban para traer al mercado sus productos, era demasiado fuerte. Equivalía en muchos casos, a más del 25% del valor de la mercancía transportada. De las fincas ubicadas hasta seis leguas de distancia, se surtía Mérida de leña, carbón, verduras, frutas y demás artículos.

El valor de la carga de esa naturaleza que traía un carro, era de ocho a diez reales, y sin embargo tenía que pagar un peaje de dos reales, es decir que el hacendado que pagaba una contribución por sus fincas no podría traer sus productos al mercado sin gravarlos con un nuevo impuesto, equivalente en muchos casos a la cuarta parte de su valor. A lo anterior se sumaban los perjuicios que le ocasionaba la necesidad de proveerse de boletos de peaje cada vez que hubiese que salir o entrar en la ciudad, o dirigirse a un punto o a otro del Estado.

Solo el sueldo y gratificaciones de las oficinas creadas para recaudar el nuevo impuesto absorbían el mayor porcentaje anual para su funcionamiento, lo cual también resultaba un fuerte gravamen para la riqueza pública pues no eran reproductivos en lo absoluto. Por eso convenía y urgía a los hombres de la política y los negocios yucatecos, que se restableciera el antiguo sistema con las modificaciones que se estimasen oportunas, para hacerlo menos gravoso a su Estado.

Colonización

Un primer ensayo de colonización extranjera –blanca-, se hizo en Yucatán bajo el Segundo Imperio. A finales de octubre de 1865, llegaron a Sisal 225 alemanes enganchados en Europa por orden del gobierno. Fueron bien acogidos, con la finalidad de que los informes que dieran a su patria inclinase a nuevos grupos a dirigirse a estas regiones. La colonia se estableció en el pueblo de Santa Elena, a 21 leguas de Mérida. Las ventajas ofrecidas a los germanos y la protección que el gobierno les dispensaba, hacía creer a la oligarquía local que prosperarían rápidamente, una vez que se adaptasen al ardiente clima de los trópicos.

Fuera de este último inconveniente y del conflicto interétnico, Yucatán se anunciaba internacionalmente como un vasto campo para la colonización extranjera, por la extensión y facilidad de las tierras públicas de que podía disponer el gobierno. Aquí más que en otro departamento, reclamaba la Casta en el poder, debía procurarse el fomento de la colonización, porque la guerra contra los mayas hacía necesario que se procurase a cualquier precio aumentar el número de blancos, que era en la jurisdicción muy inferior al de los indios. Se procuraba establecer el equilibrio entre “las dos razas”, y hacer desaparecer la constante amenaza que entrañaba la excesiva preponderancia numérica de una sobre la otra.

Pero, la colonización en Yucatán se exponía a diversos peligros a consecuencia de la propia guerra, debido a lo cual se ofrecían otras ventajas a las corrientes migratorias europeas llegadas o por llegar. Según informes de Von-Hiffel, director de la colonia de Santa Elena, este proponía a la élite local contratar en el viejo continente, oficiales y soldados que viniesen a establecer bases militares en la frontera oriental. Una línea de ellas, convenientemente situada, de acuerdo con el jefe teutón contaría con dos mil hombres útiles y sería la solución más acertada, aunque lenta, que pudiese poner término a la Guerra de Castas.

Los hombres del poder peninsular asumían como viable el proyecto mercenario. Bajo todos los aspectos, el gobierno local y el país ganarían mucho si se concretaba el plan,

ya que para llevarlo a cabo no iba a gastarse más de lo que ya para entonces costaba mantener las fuerzas castrenses, las cuales absorbían tan cuantiosas sumas.

La población blanca que anualmente salía de Europa para América en busca de medios de subsistencia, recibiría la concesión gratuita de cierta extensión de tierras, además de darse un pago mensual a cada colono, correspondiente a la mitad del sueldo que disfrutaban los soldados locales, con la obligación de parte de los recién llegados de defender sus propiedades y de estar pendientes del llamado al servicio activo una parte del año.

Así se robustecería la población blanca y se atendería de una manera eficaz la defensa de la frontera Este, además de reducirse a la mitad la fuerza armada entonces activa, que segura de dejar completamente cubierta la retaguardia quedaría libre para tomar la ofensiva y prestar mejores servicios ya sin circunscribirse a una actitud meramente defensiva.

El presupuesto militar tan excesivo se aminoraría, y los gastos que hubiere que erogar para el establecimiento de las colonias, no llegaría con mucho a la economía permanente que se establecería bajo el nuevo plan. Asimismo, parte de los fondos necesarios para los enganches podía levantarse con una imposición sobre los que quisiesen eximirse del servicio de las armas.

Con el objeto de fomentar la colonización, el comisario imperial publicó un decreto el 4 de febrero de 1865, donde se establecía la inspección de tierras, ante la cual estaban obligados los propietarios a manifestar la relación y plano de sus posesiones, así como los títulos de estas, con el objeto de determinar por deducción las tierras de propiedad nacional utilizables para la colonización. El decreto, causó alarma entre los hacendados, pues a primera vista parecía imposible de ejecutar en los términos fijados; y por otro, imponía la pena de perder sus derechos al que no lo ejecutase.

Hasta entonces, era desconocido en Yucatán el arte de fijar topográficamente los límites de las propiedades y de levantar un plano de los terrenos. No se sabía a punto fijo la extensión de las posesiones por estar en muchos casos perdidos los señalamientos que demarcaban sus límites. Además, los hombres especializados en estas operaciones eran escasos. No había más de una docena de ellos en Yucatán. Así, el esfuerzo era mucho para concretar las acciones impuestas en el decreto, y pocos los elementos para llevarlas a cabo en un año como quedaba establecido oficialmente.

Los hacendados se decían atrapados entre dos penosos extremos: cumplir la ley –lo que consideraban materialmente imposible- o sufrir la dura pena del despojo, debido a lo cual clamaban una tregua al emperador Maximiliano. También había entre los finqueros, los que se mostraban conformes con la ley, o hasta los que consideraban que la pena que quería imponerse, la de la desposesión, era tan severa que seguramente jamás se llevaría a cabo.

Por eso pedían a su majestad revisase el decreto, prorrogase su término y cambiase la sanción penal por otra menos severa, como por ejemplo una multa proporcional al valor del terreno y al tiempo que tardase su manifestación. Lo anterior buscaba hacer más práctica la ejecución del decreto a favor de los intereses de particulares. Estos prometían verse precisados a reconocer y deslindar su situación territorial, para extirpar lo que reconocían como gérmenes de litigios interminables de tierras que ya habían absorbido más de una fortuna en tiempos anteriores.

Igualmente pedían considerar la situación de aquellos cuyas propiedades estaban situadas en los terrenos ocupados por mayas rebeldes, que habían perdido sus títulos al estallar la rebelión y por ese motivo no podían presentarlos. Asimismo era preciso tomar en cuenta la situación de aquellos que confiados en la tolerancia de los gobiernos anteriores, en sus redes de influencia, solidaridades de clase y parentesco, se habían posesionado de tierras nacionales, en las que habían fundado establecimientos agrícolas después de desplazar a poblaciones indígenas enteras.¹³¹

A las clases opulentas le parecía injusto e inequitativo que el gobierno imperial actuase con rigurosidad contra los blancos “detentadores de las tierras públicas”, es decir las tierras del pueblo, del que los mayas eran mayoría. El erario público no obtendría ventaja alguna si desposeía a la oligarquía local, antes al contrario sería ventajoso para la repartición del impuesto el regularizar su posición, al concederles títulos de propiedad como reiteradamente se había hecho antes respecto a otros detentadores.

Resolver este asunto, resultaba estratégico para la sobrevivencia del criollo en el poder, pues había muchos establecimientos, principalmente productores de azúcar situados en la proximidad de la colina Puuc, que atravesaban la península en dirección suroeste-noroeste hasta el extremo norte del Ah Canul prehispánico.¹³² Desde este punto, la serranía quebraba hacia la frontera oriental y en ella se encontraban muchos de los detentadores de tierras públicas, lo cual los hacía según sus defensores, más dignos de una gracia oficial pues

¹³¹ Javier Rodríguez Piña, *Op. cit.*, p. 12-14.

¹³² Antonio Benavides Castillo, *Op. cit.*, p. 39.

permanecían en constante peligro amenazados por los “bárbaros invasores”, y prestaban “un verdadero servicio al país conservándose allí en los límites del desierto como centinelas avanzados de la civilización y de la industria.”¹³³

Administración de justicia

Si bien este ramo de la administración pública guardaba en su jurisdicción un estado satisfactorio, aun dejaba mucho que desear. Las faltas que en él se notaban, se atribuían en general a la imperfección de las leyes imperiales vigentes, más bien que a la falta de observancia de ellas. Una de esas normas, sancionadas por el comisario imperial de la península, contenía disposiciones “tan extrañas” que rebelaban una falta sensible de conocimientos técnicos en su autor, así como de las dificultades prácticas de la ciencia jurídica.

“La parte sensata e ilustrada” del pueblo yucateco, miraba con profunda antipatía la existencia en su tierra de las cortes marciales, y atribuían al errado celo de las autoridades secundarias, el haberlas considerado aplicables a este suelo, “libre por gracia de la Divina Providencia del azote de la guerra civil y de esos crímenes odiosos que en otras partes las han hecho necesarias y justificables.”¹³⁴ La clase burguesa comentó a Maximiliano:

Aquí, del uno al otro extremo de la península, el gobierno de vuestra majestad es acatado y respetado; los pueblos están exentos de las pasiones revolucionarias, el robo y el plagio en los caminos son odiados, perseguidos y casi desconocidos en nuestras poblaciones. La justicia tiene libre su curso en todas partes, y todos piensan que las leyes y tribunales comunes, civiles y oficiales, serán suficientes para reprimir, en espera de sus atribuciones ordinarias, todos los delitos; sin la necesidad de que la administración se cargue con la adversidad inherente a las medidas excepcionales.¹³⁵

A la justicia civil también se le hacían observaciones. La principal era la desigualdad en que se hallaban repartidos los negocios entre los dos jurados encargados de administrarla en la capital del Estado. Ambos elegían siempre al juez que les inspiraba más confianza, y esto se convertía en una pesada carga para el que se había hecho merecedor de ella, el cual no por su trabajo recibía mayor remuneración. Por ello se proponía dividir en dos el distrito judicial y civil de Mérida, y se asignara a cada juez una jurisdicción limitada por el territorio que a cada una se designase.

¹³³ Informe de Pedro de Regil y Peón...

¹³⁴ *Idem.*

¹³⁵ *Idem.*

Independencia y respeto debían tributarse a las disposiciones de la justicia y a las personas encargadas de administrarlas, pues en Yucatán estos preceptos eran ignorados por las autoridades políticas y militares. Era bien sabido por ejemplo, que usualmente se dictaban a los jueces sus fallos, bajo el pretexto de vigilar y estimular la administración de justicia.

Era muy conocido el poco respeto con que los comandantes de las fuerzas armadas trataban las disposiciones judiciales y aun la persona de los jueces, principalmente los inferiores que residían en los pueblos lejanos de la capital, donde protegidos por la distancia creían que sus arbitrariedades quedarían impunes. Los jueces ultrajados tampoco tenían la entereza suficiente para resistir y quejarse de la violencia, y así la justicia perdía simultáneamente su prestigio y la violencia se anteponía a la ley para el gobierno de los pueblos peninsulares. Todavía durante el Segundo Imperio, podían verse estos nocivos efectos en las poblaciones de las líneas castristas yucatecas, en las que las autoridades judiciales y políticas continuaban subordinadas a las militares incluso en asuntos completamente ajenos a las atribuciones de estas.

Los militares se habían convertido en actores sociales importantes en el equilibrio político regional, y su influencia en la esfera del poder era decisiva. La Guerra de Castas reforzó su papel estelar. Los constantes enfrentamientos entre mayas del sur y los ataques de los rebeldes, les había ofrecido el pretexto para permanecer en el escenario político, así como la venta de mayas y el acaparamiento de las mejores tierras fronterizas la oportunidad de consolidar su patrimonio. La inconsistencia de la paz con los mayas los hizo un mal necesario. Bajo las críticas circunstancias de la guerra, los militares obtuvieron el control de los recursos y de la guerra misma.¹³⁶

El viaje de Carlota

Los deseos de la oligarquía yucateca porque la presencia de Maximiliano aliviara las fuertes tensiones que se padecían, se vieron frustrados cuando el propio emperador cambió los planes originales del viaje a la península y lo hizo sola Carlota. Planeado varios meses atrás, se consideró en un principio que lo harían en pareja. A pesar de estar todo listo, después de varias juntas de Consejo de Estado y de ministros, en vista de la crítica situación por la que atravesaba el país el emperador renunció al anhelado recorrido. Incluso se habían hecho

¹³⁶ Teresa Ramayo Lanz, *Op. cit.*, p. 72.

especulaciones de que su viaje al Este mexicano era con el fin de continuar a Europa si se agravaba la situación de su gobierno.¹³⁷

Desde su arribo, la emperatriz dio a conocer el decreto que derogaba la Ley de recluta de la guardia rural móvil de la península de Yucatán, expedida el 27 de septiembre de ese mismo año (1865) y que había generado gran descontento. Después de finalizado el viaje, Carlota destacó en sus informes la ríspida relación de la península y el centro desde tiempos de la dominación española. “No le pasó inadvertido el sentimiento autonomista de yucatecos y campechanos, que en buena medida consideró justificado, y en el cual se basaría para desaconsejar, más adelante, el envío de funcionarios del altiplano.”¹³⁸

Entre las finalidades ocultas del viaje de Carlota a Yucatán, destacaba el proyecto de Maximiliano de transformar a la región peninsular en un eje económico para las naciones del istmo centroamericano, con Mérida a la cabeza. “Eso explicaría la llegada de Carlota a la península por el puerto de Sisal en lugar de Campeche.”¹³⁹ A ello quizá también se debió la insistencia de la archiduquesa de dejar buena parte del gobierno local en manos de los peninsulares (en 1866 hubo dos nuevos comisarios imperiales: Domingo Bureau,¹⁴⁰ y el yucateco José Francisco Sosa en calidad de interino).¹⁴¹ Con todo, Carlota alertó a su esposo de la “desmedida ambición de ciertos ricos emeritenses”.¹⁴²

La emperatriz propuso estimular el espíritu mercantil, permitir la prosperidad de la propiedad y “levantar de su esclavitud a los pobres y humildes.” Se esforzó porque se enviasen 1, 500 hombres para que pacificaran el área rebelde, y porque empezaran a fluir los apoyos en metálico, en leyes y en nombramientos. La archiduquesa influyó en la legislación del cultivo del tabaco; en la reactivación del tránsito de naves estadounidenses para fomentar el comercio del henequén; esbozó las ventajas de armar nuevos puertos en el Mar Caribe; alentó los programas de colonización alemana y el establecimiento de un ferrocarril desde la costa, a partir de lo cual promovió las suscripciones que confiaba adquiriesen los

¹³⁷ José Luis Blasio, *Maximiliano íntimo: el emperador Maximiliano y su corte; memorias de un secretario*, México, Editora Nacional, 1973, p. 112.

¹³⁸ Mario Humberto Ruz, *Op. cit.*, p. 176.

¹³⁹ Raúl Vela Sosa y Raúl Vela Manzanilla, “La península de Yucatán y la Invasión Francesa”, en: Patricia Galeana (coordinadora), *La resistencia republicana en las entidades federativas de México*, México, Senado de la República, Gobierno del Estado de Puebla, Siglo XXI. 2012. p. 873.

¹⁴⁰ Mario Humberto Ruz, *Op. cit.*, p. 192.

¹⁴¹ Alberto María Carreño, “Francisco Sosa (historiador, biógrafo, poeta, periodista), 1848-1925”, en: *Enciclopedia Yucatanense*, T. VII..., p. 440.

¹⁴² Mario Humberto Ruz, *Op. cit.*, p. 192.

yucatecos, hombres con gran espíritu de empresa que sería, anotó la noble belga, “la mejor garantía para su venturoso porvenir.”¹⁴³

Triunfo de la República

Desde sus primeras conversaciones en el Castillo de Miramar (1863), la relaciones entre el conservador campechano José María Gutiérrez de Estrada y Maximiliano se habían enfriado. El primero había sostenido desde un principio, que el régimen de la República independiente no era oportuno para un país como México; defendía abiertamente la monarquía como la única solución, al dudar de la capacidad de los mexicanos para dirigir un Estado; y afirmaba la incompatibilidad de las razas latinas con los sistemas republicanos. México, de acuerdo con el idealista criollo, requería de un poder centralizado, firme y estable que encontraba su mejor expresión en los sistemas monárquicos,¹⁴⁴ razón por la cual, después de fracasar en su afán por traer un príncipe español y más tarde francés que sirviera a los intereses monárquicos mexicanos, se acercó en Viena a la Casa de Austria para sondear la posibilidad de su participación en el proyecto.

Contrariamente, Maximiliano dijo aceptar la corona para establecer en México instituciones “sabiamente liberales”, así como para colocar la monarquía “bajo la autoridad de leyes constitucionales”. De esta manera, desde las primeras pláticas en el Castillo de Miramar las relaciones entre el archiduque y Gutiérrez ya no fueron las mismas. Los puntos de vista entre ambos poco a poco se hicieron irreconciliables, al insistir el campechano en que los políticos de tendencias liberales tenían que ser excluidos del gobierno imperial y el príncipe austriaco debía fortalecer al partido conservador y unificar los mandos político y militar. Después de estas discusiones, no obstante la insistencia de Maximiliano, Gutiérrez se negó a colaborar directamente con su gobierno pues imaginó que en un breve plazo aquel imperio flotante llegaría a una catástrofe total.¹⁴⁵

En la península de Yucatán, pronto se extendió la defensa de las instituciones republicanas y del gobierno legalmente establecido representado por Benito Juárez. Desde 1862, un reformista motuleño, Manuel Cepeda Peraza, se había convertido en ardiente defensor de la causa juarista, “que supo calcular los momentos de la acción militar directa y los del repliegue táctico.”¹⁴⁶ Trabajaba en un principio para el régimen de Liborio Irigoyen,

¹⁴³ Luis Weckmann, reproducción de la *Relación del viaje* escrita por Carlota...

¹⁴⁴ Raúl Vela Sosa y Raúl Vela Manzanilla, *Op. cit.*, p. 865.

¹⁴⁵ José C. Valadés, *Op. cit.*, p. 197.

¹⁴⁶ Raúl Vela Sosa y Raúl Vela Manzanilla, *Op. cit.*, p. 869.

como comandante militar de Sisal, y a consecuencia de una asonada promovida por el coronel Pedro Acereto se le designó jefe de las tropas gobiernistas que rápidamente dominaron la revolución. Pero un nuevo movimiento surgió en mayo de 1863 y derribó al gobierno de Irigoyen. Su jefe era el general Felipe Navarrete, el cual pronto estableció en la península el régimen imperial.

Cepeda logró refugiarse en Campeche, y con auxilio del gobernador Pablo García invadió el estado de Yucatán para restablecer el régimen republicano. No obstante, resultó derrotado y tuvo que refugiarse nuevamente en Campeche, hasta que aquella plaza se rindió a las tropas imperiales en enero de 1864. A Cepeda al igual que a García y otros jefes republicanos se le reportó a La Habana. En 1866, el general reformista se hallaba de nuevo en Mérida. Al iniciar el siguiente año salió secretamente de la ciudad al tener noticias de que iba a ser aprehendido. Se puso al frente de la revolución que había comenzado el coronel Buenaventura Martínez contra el imperio. La campaña fue dura, pero después de 55 días de sitio la capital se rindió y el 15 de junio de 1867, con los títulos de gobernador y comandante militar, Cepeda hizo su entrada a Mérida para restablecer el régimen republicano.

Desde la restauración de la República en 1867, luego de la caída del imperio francés comenzó en Yucatán una nueva etapa de sangrientas luchas entre las que destacó la de Manuel Cepeda Peraza por hacer respetar en el Estado el triunfo nacional republicano. El territorio quedó sumergido en una constante convulsión que se agudizó particularmente después de la muerte de Cepeda, acaecida en 1869, y que continuó hasta proclamarse Porfirio Díaz como presidente de la República en 1876.

Durante ese lapso, el caos y la irregularidad volvieron a expresarse mediante una serie de actos inconstitucionales, sublevaciones, pronunciamientos armados, conspiraciones, cuartelazos y muchos otros movimientos violentos que respondían a los intereses políticos y económicos de las diferentes facciones de la oligarquía regional. Entre los intereses en juego predominaban los del grupo cepedista que había recibido una serie de concesiones para el desarrollo de la industria henequenera, apuntalada por el propio general republicano antes de su muerte. Por el otro lado estaba el grupo militar conformado en torno a la ciudad de Valladolid, que había establecido alianzas con hacendados, comerciantes y descontentos en

general desplazados de las concesiones del gobierno.¹⁴⁷ Estos enfrentamientos se hacían pasar como diferencias entre conservadores y liberales y utilizaron las supuestas diferencias de concepción política como razones de sus conflictos.¹⁴⁸

Los términos “liberales” y “conservadores” fueron simples denominaciones, pues una vez en el poder los procedimientos de unos y de otros se diferenciaban muy poco: las mismas venganzas, los mismos favores a los amigos, el mismo propósito de terminar la campaña contra los indios y fomentar la educación pública... Más tolerancia con el clero o más celo en el cumplimiento con las Leyes de Reforma, según el turno, y cuando las circunstancias del erario lo permitían, (se hacía) tal o cual mejora material. Ninguna ley protectora del obrero y la misma servidumbre feudal para el peón indígena del campo.¹⁴⁹

Justo en esos tiempos, se retomó y concretó desde el poder político la fundación del puerto de Progreso; se llevó a cabo el traslado de la Aduana a dicho punto costero (1871), se le comunicó telegráficamente con Mérida(1871) y se realizó la última fase de trabajos en el tendido de la vía férrea (inaugurada en 1881) entre otros adelantos, lo cual inclinó la balanza comercial hacia el primero y debilitó paulatinamente el debate entre los que abogaban por el desplazamiento de Sisal y los que lo rechazaban, todo como expresión de la defensa de alguno de los intereses políticos y/o económicos en pugna.

Políticos, comerciantes y hacendados de la época constituyeron en poco tiempo una poderosa oligarquía, partícipe del enorme crecimiento del comercio internacional y beneficiaria del desmesurado proceso de explotación de las haciendas henequeneras. Esto provocó desde los primeros años del porfiriato, que los intereses de políticos y empresarios que habían apoyado la fundación del puerto de Progreso resultaran enormemente favorecidos por los crecientes porcentajes de los productos del agave que salían al exterior. En este entorno, Sisal se convertiría progresivamente en un pequeño y descuidado pueblo de pescadores.

¹⁴⁷ José Luis Sierra Villarreal, “Yucatán, 1850-1910”, en: *Yucatán, peonaje y liberación*, México, INAH, Gobierno del Estado de Yucatán, 1981, p. 25; Ibid, “La hacienda henequenera, base estructural de una oligarquía regional”, en: *Hacienda y cambio social en Yucatán*, Mérida, INAH, 1984, p. 41.

¹⁴⁸ Eduardo Urzaiz, *Del imperio a la Revolución (1865-1910)*, Mérida, Gobierno del Estado de Yucatán, 1971, p. 64.

¹⁴⁹ *Idem.*

Reflexiones finales

Durante los últimos siglos de desarrollo mesoamericano, dentro del periodo Posclásico (900 d. n. e. hasta el encuentro con España), el renacimiento cultural maya tuvo su epicentro en la península yucateca. Lo anterior permitió en el siglo XVI a los conquistadores encontrar en el territorio centros urbanos importantes y gran variedad de poblaciones originales, cuyos habitantes se distinguieron como mayoría demográfica de enorme consideración en las decisiones políticas, sociales y económicas virreinales.

En este entorno, la posición de sometimiento estimuló desde un principio la rivalidad indígena con el vencedor, la cual se manifestó en recurrentes acciones de rebeldía. A dichos enfrentamientos se unieron las incursiones piratas sobre los dominios novohispanos, filibusteros en su mayoría de origen inglés que igual explotaban los recursos naturales peninsulares, principalmente maderables, dentro de un proceso comercial de exportación que generaba enormes ganancias y puso en alerta a las autoridades virreinales para defenderse de los ataques e intentar el desalojo definitivo de sus enemigos.

Entre las estrategias defensivas se dio el fortalecimiento de los puertos peninsulares. Así ocurrió en Sisal, que ante los ataques piratas y la lejanía de Campeche sirvió de alternativa durante el virreinato como puerta de entrada y salida de las riquezas que la capital meridana tenía necesidad de exportar e importar. Después de la Independencia, continuó el desarrollo de Sisal dentro del proceso de modernización yucateco, lo cual se manifestó en su desplazamiento urbano y en la construcción de la infraestructura necesaria para su crecimiento.

En la década de los cuarenta, inmersos en los conflictos interoligárquicos y el levantamiento indígena conocido como Guerra de Castas, surgió entre los hombres del poder en Mérida la idea de trasladar la aduana marítima de Sisal a Progreso, proyecto que más adelante apoyarían los gobiernos representantes del Segundo Imperio lo mismo que los liberales después del triunfo republicano. Después del establecimiento del régimen reformista, podemos observar la fundación de Progreso, el traslado de la aduana y la fundación del servicio ferrocarrilero de Mérida al nuevo puerto.

Capítulo II

Gestiones político-empresariales para el cambio a Progreso

Al inicio del régimen novohispano, la región correspondiente al actual Progreso, Yucatán, presentaba condiciones climáticas desfavorables. Mostraba un periodo de sequías, de pocas lluvias y con una producción salinera por debajo de la que se obtenía en lugares como Caucel en beneficio de la economía virreinal. A las anteriores adversidades se sumó la falta de condiciones geográfico estratégicas adecuadas: poblaciones que dificultasen la penetración enemiga a partir de la costa y que resultaran resistentes a los intentos de invasión de la capital meridana, como Hunucmá en el caso de Sisal.

El proceso de Independencia transformó aquel estado de cosas. Los grupos políticos y económicos, eventualmente en pugna, al terminar la primera mitad del decimonónico estaban involucrados en el complejo cambio hacia un nuevo paradigma. Para la segunda mitad del decimonónico, empezaron a consolidarse las discontinuidades que distinguían a las instituciones sociales modernas de los tipos de orden tradicional. Los proyectos políticos, sociales y económicos se hicieron distintos en su contenido a los del antiguo régimen.

En el caso de Yucatán, estos cambios se manifestaron, entre muchos otros aspectos, en la idea de establecer un nuevo puerto, donde la clase política y empresarial de Mérida realizase sus diversos proyectos estratégicos y comerciales, al igual que gestionase la construcción de una vía férrea que comunicase a la capital yucateca con el mar, proceso que en los siguientes párrafos habremos de analizar a través de las tres etapas de desarrollo en que lo hemos dividido.

Progreso prehispánico

En el actual puerto de Progreso, Yucatán, se desarrolló una población precolombina registrada arqueológicamente como El Cerrito, parcialmente destruida al iniciar el desplazamiento del moderno asentamiento. De los montículos y demás evidencias

arquitectónicas del lugar, los fundadores de la futura villa extrajeron materiales para concluir la calzada que venía de Mérida hasta la garganta del lago, sitio que finalmente se rellenó para edificar un puente de madera. Cercano a los montículos se hallaron osamentas, así como pudo observarse un canal proyectado por los antiguos mayas para unir la ciénaga con el mar.¹⁵⁰

Los orígenes del asentamiento mesoamericano, correspondiente al periodo Posclásico, estuvieron relacionados con el desarrollo del cacicazgo de Cehpech. A la llegada de los españoles, el territorio estaba gobernado por un *Halach Uinic* de nombre Naum Pech, que vivía en el altépetl de Motul¹⁵¹, el cual después de la caída de Mayapán se había convertido en capital de la jurisdicción.

Una vez superadas las tres etapas de conquista de Yucatán —dos primeros intentos fallidos y un tercero exitoso—¹⁵², se elaboró una crónica, acta y plano a través de los cuales es posible reconstruir las fronteras político-geográficas correspondientes al siglo XVI de la parte principal de la provincia de Cehpech. Asimismo existen documentos fechados para la siguiente centuria (XVII), relativos a las salinas del área, ubicadas a una distancia corta al oeste de Progreso, casi al sur de Punta San Andrés en algún punto cercano al término oriental de la laguna de Chuburná, hoy laguna de Progreso.¹⁵³

Entre los señoríos o partidos de origen mesoamericano que desde el siglo XVI quedaron dependientes de Mérida, estaba el de la Costa. Comprendía los antiguos territorios enemigos entre sí de Cehpech y Ah Kin Chel, cuyos pobladores se asignaron a encomenderos de la capital peninsular, entre ellos los Montejo, que lograron retener las poblaciones de Mocochoá, Noló y Tixcocob, aun después de la aplicación de las Leyes Nuevas de 1542-1543, debido a las cuales las otras encomiendas pasaron a la Corona.¹⁵⁴ La mayor parte de la población de la Costa era indígena, si bien había africanos y mulatos

¹⁵⁰ Delfín Quezada Domínguez y Romeo Frías Bobadilla, *Puerto Progreso, Yucatán; pasado y presente*, Mérida, Ayuntamiento de Progreso, Yuc. y Colegio Yucatanense de Antropólogos, 2006, p. 26.

¹⁵¹ El altépetl es una entidad territorial y política presente en las distintas regiones de Mesoamérica, unidades similares en sus formas de organizarse y legitimarse. Se constituye por la apropiación de una tierra extraña, la transformación de la tierra de caza en tierra agrícola y la fundación de una dinastía hereditaria (Enrique Florescano, *Los Orígenes del poder en Mesoamérica, México, FCE*, Arqueología Mexicana, 2009, p.23,60-61.)

¹⁵² Guillermo Goñi, *Las conquistas de México y Yucatán*, México, INAH, 2008, p. 11.

¹⁵³ Delfín Quezada Domínguez y Romeo Frías Bobadilla, *Op. cit.*, p. 28.

¹⁵⁴ Peter Gerhard, *The southeast frontier of New Spain*, Princeton New Jersey, Princeton University Press, 1979, p. 105.

libres. Ranchos y estancias del entorno eran propiedad de los españoles establecidos en Mérida.¹⁵⁵

Cehpech se caracterizaba por ser una región seca, de baja precipitación pluvial, y sus salinas no resultaban para la economía colonial tan fenomenalmente ricas como las de Caucel. No obstante, hacia 1605 se registró una producción para aquella zona de 10,000 a 15,000 fanegas de sal al año. Particularmente en Nitunchuay, se contabilizaron para esa época 2,000 fanegas de aquel importante producto mineral,¹⁵⁶ el cual durante el periodo novohispano, y aún después, Yucatán comerció con las más diversas regiones dentro y fuera de la península.

Primeras décadas de independencia

Al iniciar el México independiente, debido a los trastornos políticos que asolaban al país y en particular a Yucatán, la agricultura y el comercio peninsular prosperaban con lentitud. Presionados por estas circunstancias y por considerar que Sisal como puerto no reunía las suficientes medidas de seguridad para el tráfico comercial, la oligarquía meridana consideró imperiosa la necesidad de localizar una salida al mar “más cercana a la capital de Estado” y de mayor proximidad con el Caribe, región a la que la cabecera política peninsular dirigía un alto porcentaje de sus exportaciones.

Algunos políticos y comerciantes en Sisal, sobre todo los que vivían en Mérida, vieron con interés el proyecto de cambio portuario a Progreso durante su Primera Etapa (1840-1847). Entre aquellos hombres estaban Joaquín García-Rejón y Carvajal, Donaciano García-Rejón y Mazó, Antonio García-Rejón y Mazó (designado en aquellos años de manera alternada como alcalde de Mérida o como jefe político de dicha ciudad), Simón Peón y Cano, Darío Galera Encalada (hermano de Mónica Galera Encalada, casada con Antonio García-Rejón y Mazó) y Juan Miguel Castro Martín. Las anteriores familias tenían inversiones en Sisal, si bien se involucraron entre las autoridades y los empresarios que tomaron la decisión para el traslado de dicho puerto a Progreso; más tarde quedaron registrados entre los sucesivos rematadores y propietarios de lotes de la nueva población.¹⁵⁷

¹⁵⁵ Adela Pinet Plascencia (coordinación y estudio introductorio), *La Península de Yucatán en el Archivo General de la Nación*, México, 1998, p.45.

¹⁵⁶ Delfín Quezada Domínguez y Romeo Frías Bobadilla, *Op. cit.*, p. 26 y 28.

¹⁵⁷ Documentos *relativos a la fundación del puerto de Progreso*, Mérida, 1857 (1.- Copias certificadas de las actas de remates de los terrenos que deben formar la proyectada población de Progreso en este Estado; 2.- Documento de remates formado por Pedro de Regil y Peón; y 3.- Plano topográfico de la población). Los originales se encuentran bajo custodia en la Biblioteca Central de Yucatán.

Una segunda etapa (1847-1855) abarcó los más rudos combates de la Guerra de Castas; correspondió a un estado de menor confrontación entre los grupos de poder peninsulares y el enfriamiento de las gestiones para el traslado, el cual terminó durante la tercera etapa (1855-1867), enmarcada por la reactivación de las rivalidades entre conservadores y liberales y los años del Segundo Imperio en el ámbito nacional y regional. Una cuarta etapa (1867-1871) se vio reflejada en las confrontaciones internas de la oligarquía yucateca y la paulatina consolidación del sistema de gobierno republicano que enmarcó el traspaso de la Aduana Marítima de Sisal a Progreso; Finalmente la quinta etapa (1871-1881) muestra los resultados del cambio, durante los primeros 10 años, de la supremacía portuaria a Progreso.

El cambio de Sisal a Progreso; primera etapa, 1840-1847

Gestiones en corto

Desde principios de 1840, un amplio sector yucateco reivindicó su preferencia por el federalismo, y en este marco tomó la iniciativa de separarse del gobierno centralista representado por Antonio López de Santa Anna. Durante el régimen prevaleciente, la península dejó de ser un estado libre y soberano para convertirse en un departamento sujeto directamente al centro de la nación. Como respuesta, el territorio se erigió en una jurisdicción independiente y restableció la Constitución de 1824, además de declararse escindido del gobierno de México en tanto éste no volviese al orden federal. El cargo de presidente de la República de Yucatán lo asumió Juan de Dios Cosgaya y Rubio, hasta entonces gobernador del Departamento. En el equipo de trabajo de Cosgaya (fallecido en 1844 durante su administración) así como en los subsecuentes de José Tiburcio López, Santiago Méndez y Miguel Barbachano y Tarrazo hasta finales de 1846, destacaron los impulsores de la fundación del nuevo puerto entre las vigías de Chuburná y Chicxulub, identificados para entonces con el federalismo.

El sitio que más tarde sería conocido como Progreso, o El Progreso, correspondía a una aldea de pescadores. Así lo halló el poderoso grupo de políticos y capitalistas pertenecientes al sector dominante peninsular, que a partir de 1840 quiso convertirlo en el principal puerto comercial yucateco. Con esta idea, el jefe de agrimensores y comandante del resguardo Pedro Cámara y Vergara, Juan Miguel Castro Martín y Simón Peón y Cano hicieron un viaje en barco desde Sisal hasta el sitio donde ahora se encuentra dicha

población, con el fin de reconocer aquella parte de la costa.¹⁵⁸ “Frente a un playón de blancas y suaves arenas, sembrada de uvas, icaco y miraguano, el agrimensor De la Cámara verificó aquel lugar como el más corto de la costa a la ciudad de Mérida...”¹⁵⁹

Poco más tarde comenzaron las gestiones para poblar el futuro puerto. Los políticos, terratenientes y comerciantes Simón Peón y Cano ¹⁶⁰, Darío Galera ¹⁶¹ y Juan Miguel Castro Martín, ¹⁶² así como el político y militar Joaquín García-Rejón y Carvajal (en estos años diputado ante el congreso nacional, diputado de la Diputación de Comercio yucateca y secretario general de gobierno durante la administración de José Tiburcio López en 1844 y de la de Miguel Barbachano hasta 1846), ¹⁶³ se dirigieron el 10 de agosto de 1844 al primer mandatario y le expusieron que pretendían aprovechar las concesiones que ofrecía el departamento yucateco con relación a los terrenos baldíos, tal como lo prevenía el decreto de 18 de noviembre de 1843.

Solicitaron las tierras que comenzaban a partir de la cabeza del Petén Sabacuay y que después de recorrer dos leguas paralelo a la costa llegaban hasta la vigía de Chuburná. Previos los requisitos que exigía este tipo de concesiones, en base a la ley del 5 de abril de 1841, aquel grupo de hombres aguardó a que le fuese escriturada la propiedad. ¹⁶⁴

Dos días más tarde, el gobernador Tiburcio López se comunicó con el jefe político superior del distrito de Mérida, José Cosgaya –jurisdicción dentro de la cual se encontraba el terreno-, para que se cerciorase de que este cumpliera con las dos leguas que exigía el decreto respectivo, a fin de que fuese enajenado a favor de los demandantes. Para extender la constancia en el expediente, el jefe político debía nombrar un agrimensor que tomase las medidas y citase las colindancias y los peritos que hicieran la evaluación. Concluidas las operaciones de rigor, el jefe político habría de informar si todo se practicó con las formalidades legales y si se habían enviado copias del plano a las autoridades

¹⁵⁸ Delfin Quezada Domínguez y Romeo Frías Bobadilla, *Op. cit.*, p. 55.

¹⁵⁹ Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *Monografía histórica, geográfica, marítima y cultural del Puerto de Progreso de Castro, Yucatán*, Mérida, Ayuntamiento de Progreso de Castro, Yucatán, 2011, p.15.

¹⁶⁰ Arturo Guémez Pineda. “La rebelión de Nohcocab; prefacio inédito de la Guerra de Castas”, en: *Saastún, revista de cultura maya*, N. 1-3, Mérida, Universidad del Mayab, 1997.

¹⁶¹ Agnès Pierce, *Apuntes para mis hijos y mis nietos, 1812-1991*, México, INAH (Colección Papeles de Familia), 1997.

¹⁶² Raúl E. Casares G. Cantón (director), *Yucatán en el tiempo*, Mérida, Inversiones Cares, 1998, p.148.

¹⁶³ *La Revista de Mérida*, Mérida, domingo 21 de Diciembre de 1913.

¹⁶⁴ Carta de Simón Peón, Darío Galera, Juan Miguel Castro y Joaquín García-Rejón y Carbajal, dirigida a José Tiburcio López, Mérida, 10 de agosto de 1844, BVY (Biblioteca Virtual de Yucatán), Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856, en: sin autor, *Documentos e informes relativos a la proyectada población del Progreso*, Mérida, Imprenta de Rafael Pedrera, 1856, p. 6. (Una segunda edición se realizó en Mérida, Imprenta El Iris de I. Estrada y Zenea, 1869.)

correspondientes. La orden la firmaba el gobernador López y su secretario general, el propio Joaquín García-Rejón y Carvajal.¹⁶⁵

En seguida, el jefe político envió la orden al alcalde segundo de Mérida Lucio Pasos, para que procediera a recabar información que comprobase que aquellas tierras tenían las condiciones prevenidas en la ley del 5 de abril de 1841 e informase sobre los resultados. Pasos reunió a cuatro testigos para que comparecieran y declarasen en sujeción al decreto, a fin de justificar como correspondía si el terreno denunciado era baldío. El testimonio quedó suscrito por el propio Pasos y por Manuel Barbosa¹⁶⁶, este último, futuro propietario de uno de los solares rematados en Progreso.

Sin demora se nombró al agrimensor titulado Pedro de la Cámara y Vergara –que junto con Juan Miguel Castro y Simón Peón había hecho en 1840 el primer reconocimiento de Progreso como el punto costero más cercano a Mérida-, para que midiese con precisión el terreno pretendido con sujeción a las disposiciones vigentes de la materia, de cuyo nombramiento dio fe el titular de la jefatura política.¹⁶⁷ Una vez concluida la operación, De la Cámara entregó al gobierno peninsular los resultados, incluidos los planos prevenidos en el artículo 14 de la ley anteriormente citada.

Las dificultades con el régimen centralista, reflejadas para esa época en las confrontaciones políticas y económicas con Campeche, en nada inhibieron las tareas que los hombres del poder en Mérida realizaban para conectar de manera fluida la capital con la costa. Es de hacer notar que Joaquín García-Rejón, Simón Peón y Darío Galera eran oriundos de Campeche, así como Castro Marín había nacido en Hecelchakán, actual estado de Campeche; con todo, los cuatro estaban avecindados en Mérida. Estos dieron a conocer su proyecto al nuevo gobernador Barbachano (igual nacido en la Ciudad Amurallada) en los primeros meses de 1846. De esta manera, políticos federalistas en funciones, inversionistas involucrados, amigos y familiares de unos y de otros, empezaron a interesarse en la prometedora empresa portuaria.¹⁶⁸

¹⁶⁵ Oficio firmado por José Tiburcio López y Joaquín García-Rejón y Carvajal, dirigido a José Cosgaya, Mérida, 12 de agosto de 1844, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p.6.

¹⁶⁶ Declaraciones de los testigos Juan Pantoja, Manuel Kú, Hilario Pech y José María Manzano, suscritas por Lucio Pasos y Manuel Barbosa, Mérida, 14-17 de agosto de 1844, en: BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p.6.

¹⁶⁷ Nombramiento que extiende José Cosgaya a favor de Pedro de la Cámara y Vergara como agrimensor de los terrenos de la futura población de Progreso, Mérida, 17 de agosto de 1844, BVY, Clasif F1376.9 .976 .C37 .1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p.7-8.

¹⁶⁸ Solicitud hecha por “simples particulares” (ochenta firmas de ciudadanos vinculados con la política y empresa yucateca) al gobernador Miguel Barbachano y Tarrazo, Mérida, 17 de abril de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856, en: sin autor, *Documentos e informes...* p.8-14.

Persuadida la Junta Directiva de Caminos de las muchas ventajas que produciría una fácil y pronta comunicación entre Mérida y la costa de barlovento hacia las inmediaciones de la vigía de Chicxulub, mandó que se tirase una línea recta desde la *Ciudad Blanca* hasta la playa y que se ofreciesen por aquel rumbo todos los hombres que fuese posible para realizar las labores. Para entonces se habían avanzado veinticinco mil varas de un camino de rueda de diez varas de ancho, que era utilizado para trasladarse a Mérida por parte de una población de cerca de cuarenta mil individuos, repartidas según los promotores del plan entre cuatro pueblos, sitios, ranchos y haciendas, asentadas sobre el camino o en sus inmediaciones.

Para esas fechas, el número de fajinas, el trabajo de hombres de las poblaciones a los que según la ley podía exigirse su participación, ya estaba agotado. Debido a ello, el grupo que suscribía la solicitud a Barbachano y se autodefinía como “simples particulares”, exhortaba al gobernador a que usara de la facultad que le concedía el artículo 20 del decreto de 20 de enero de 1841, por el que le autorizaba invertir anualmente la cantidad de dos mil pesos de los fondos públicos en beneficio de cualquier camino cuya conclusión fuera en beneficio de la clase industrial yucateca.

El interés público, de acuerdo con la oligarquía peninsular, sólo se podía formar por la suma de los intereses privados, motivo por el cual le daban tanta importancia a la conclusión de la referida calzada, y cuyo término se basaba en que Barbachano desembolsase la suma referida. El capital industrial, sostenían los prácticos hombres de negocios yucatecos, no habría de prosperar sin las fáciles y prontas comunicaciones que acercarán entre sí a los productores con los consumidores. Porque el consumo, decían, en razón directa con la producción era mayor en tanto más baratos pudieran obtenerse los productos. No era exagerado agregar, adelantaba aquella facción de la casta dominante, que el camino de Mérida al futuro puerto de Progreso era muy superior al que de la capital peninsular se dirigía a Sisal, y por ello sugería el traslado de la aduana al primero de los puntos referidos.

Desde la catedral de Mérida hasta la playa de Sisal, según las medidas que se habían tomado, se registraba una distancia de sesenta y tres mil setecientas varas castellanas, y partiendo del mismo punto hasta la playa por el camino que se había empezado a abrir, habían cuarenta mil seiscientas, es decir una diferencia entre una y otra de veintitrés mil cien varas, o sea: en lugar de doce leguas y tres cuartos que habían de Mérida a Sisal, iban a haber ocho leguas y seiscientas varas para llegar a la playa por el nuevo camino.

Los carros y caballerías que servían como vehículos de transporte entre Mérida y Sisal, necesitaban de treinta y seis horas para pasar de uno a otro punto, pero con la carretera en construcción el recorrido solo llevaría doce horas para poner en manos del comerciante lo que importase para los consumidores de la capital, así como podía embarcar lo que le sobraba del mercado local para su exportación. A ello sumaban los promotores, el abaratamiento en los fletes, que habrían de reducirse a la mitad de lo que hasta entonces importaban. La clase comerciante dedicada al tráfico con puertos nacionales y extranjeros, no solo iba a gozar de estas ventajas, igual se beneficiaría el comercio costero y la industria agrícola, al aproximar a la playa a uno de los dos mercados de mayor importancia que había en Yucatán.¹⁶⁹

CUADRO 1: VARAS DE CAMINOS CONSTRUIDOS Y RECONSTRUIDOS EN YUCATÁN, 1846¹⁷⁰

Partidos	Varas que se han construido	Varas recompuestas
Izamal	10, 000	11, 195
Motul	6, 000	9, 268
Tecoh	18, 698	
Peto	24, 846	
Total	59, 544	20, 463

Hasta entonces eran pocos e insuficientes los caminos carreteros, lo cual hacía que las mejores y más productivas tierras, distantes de los consumidores, permanecieran sin cultivo y sin población. La población indígena en su mayoría se aglomeraba en los lugares menos feraces, lo cual significaba de acuerdo con la clase político-empresarial un perjuicio para la riqueza pública. Si bien por el contrario, el hecho de establecerse la mano de obra a corta distancia de Campeche o Mérida, centro de donde emanaban todos los proyectos, generaba circunstancias especiales para el buen funcionamiento de los negocios.

¹⁶⁹ *Ibid*, p.10.

¹⁷⁰ Documento N. 15. Razón que demuestra las varas de camino que se han construido y de las que se han recompuesto en los partidos que se expresan, formada con vista de las noticias de sus respectivos inspectores. Secretario Sebastián Rubio. Mérida, 14 de mayo de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1870, Juan Miguel Castro, *El triunfo de la verdad en favor de El Progreso*, Mérida, Imprenta de Mariano Guzmán, 1870.

CUADRO 2: VARAS DE CAMINOS CONSTRUIDOS, CAMINOS RECONSTRUIDOS Y ESTADO QUE GUARDAN SUS FONDOS EN YUCATÁN, 1846¹⁷¹

Partidos	Varas construidas	Varas reconstruidas	Estados de sus fondos
Izamal	10, 000	11, 195	salen alcanzados
Motul	6, 000	9, 268	

Facilitar las comunicaciones del interior a las playas, iba a hacer posible fomentar en Valladolid, Tizimín, Espita y otros puntos lejanos establecimientos de importancia, que no tuviesen que llevar a vender sus productos a Campeche y sí verse estimulados de transportarlos a Mérida. Otra dificultad era la distancia en que se encontraba Sisal, y la necesidad de conducir hasta allá los artículos en caballerías y el consiguiente recargo de gastos que causaban estas operaciones.

Se sugería remover estos inconvenientes, proporcionar a los hacendados y comerciantes el medio fácil de conducir sus productos y de venir cómodamente y a poca costa a esta ciudad para abrir un nuevo mercado con notoria conveniencia suya y con ventajas para la agricultura, que al atraer hacia sí nuevos especuladores proporcionaría al país yucateco una mayor y más sólida riqueza. Eran tan evidentes las ventajas que se ofrecían, presumía a Barbachano la élite promotora de la fundación de Progreso, “tan irresistibles nuestros raciocinios, que no concebimos cómo no se han alegado antes, y cómo no se ha llevado a cabo el proyecto que sometemos al recto juicio de vuestra excelencia de trasladar la aduana de Sisal al punto de la costa a donde va a parar el camino que da lugar a la presente exposición.”¹⁷²

También se contaba con la opinión de náuticos facultativos contratados por los promotores del plan. Para ellos, la ejecución del proyecto no iba a ser impedida por algún inconveniente de la naturaleza, ya que la playa referida era más apacible que la de Sisal. Aunque era igualmente fácil el acceso a cualquiera de las dos, aquella proporcionaba un fondeadero más seguro contra los fuertes vientos del norte, perjudiciales en ambas, y ofrecía mayor facilidad para darse a la vela si era necesario.

¹⁷¹ Documento N. 16. Razón que demuestra las varas de camino que se han construido, las que se han recompuesto en los partidos que se expresan, y el estado que guardan sus fondos, formada con vista de las noticias que han presentado sus respectivos inspectores, Secretario Sebastián Rubio. Mérida, 19 de noviembre de 1846, BVY, F1376.9 .976 .C37 1870, en: Juan Miguel Castro, *El triunfo de la verdad...*

¹⁷² Solicitud hecha por “simples particulares”..., p.11.

El punto donde debe formarse la población, es infinitamente mejor que Sisal, porque a sus inmediaciones se encuentran abundantes ojos de agua que la proporcionan de muy buena clase y que forma como a mil varas de la playa, una especie de lago que se extiende sobre tres leguas paralelo a la costa, con una profundidad de tres palmos en lo general, y hasta cinco en ciertos lugares, con abundantes charcos de sal a sus orillas, distantes a veces una de otra tres cuartos de legua, facilitando su proximidad a la playa el poder hacer a poca costa un corto canal que proporcione seguro abrigo a los buques menores, que ninguno absolutamente tienen en Sisal; es mejor, porque a sus cercanías hay abundantísima y excelente pastura para los animales, no encontrándose ninguna o de muy mala clase a algunas leguas de distancia de Sisal; es mejor, porque la Ciénega en este puerto es de una legua de ancho, y la de aquel solo tiene media; es mejor finalmente, porque la población, situada muchas veces sobre el mismo camino, está diseminada por todo el tránsito y a cortas distancias, no encontrándose casi ninguna en las seis leguas que hay de Sisal a Hunucmá; porque la población, arraigada en aquellos lugares, ha sido siempre tan industriosa, que a pesar de la falta absoluta de camino, ha provisto a la capital de sal, faisán, henequén en rama y labrado, proporcionando a sus habitantes abundante pescado, que hace las delicias del rico en la mesa, y cubre en parte las necesidades del pobre. Ninguno o muy pocos son por el contrario los productos que vienen a Mérida de Sisal o Hunucmá.¹⁷³

No obstante, mucho iba a ser el perjuicio ocasionado contra estas dos últimas poblaciones si se removía la aduana. Pero no había marcha atrás, la poderosa clase promotora del nuevo puerto se asumía como el reflejo de un siglo de ilustración y progreso, cuando se creía que los intereses materiales de los pueblos, más que ninguna otra cosa, decidían las cuestiones políticas y administrativas más importantes, cuando el poder y la riqueza de las naciones se contaba por el número de sus ciudadanos poseedores de industria, de mayores goces y de más posibilidad de satisfacerlos. Por eso había que poner en ejecución el proyecto de traspaso, porque si bien perjudicaba a pocos, redundaría -decían sus apologistas- en beneficio de muchos.

Pese a todo, de llevarse a cabo la medida Hunucmá y Sisal entrarían en una clara decadencia, que sin industria propia se conservaban casi exclusivamente por ser los puntos de tránsito y depósito del comercio de Mérida. Pero la minoría en el poder entendía que estas consideraciones no podían ser superiores a las ventajas que ofrecía el plan de traspaso. Los intereses de la agricultura y el comercio, fuentes inagotables de riqueza pública, no podían subordinarse al de dos poblaciones cuya pérdida, aunque sensible, sería pronto reparada por la formación de otras nuevas riquezas. Ni tampoco iba a preferirse el bien particular al general de la comunidad.

¹⁷³ *Idem.*

Según las cuentas del grupo que dirigía la política y los negocios yucatecos, el importe de los fletes que había pagado el comercio por las mercancías introducidas y exportadas por Sisal en los seis primeros meses del año de 1844, registraba un total de \$ 11,200, y a esto agregaban una cantidad similar a invertir en los segundos seis meses del año. Pero por el nuevo camino, los fletes bajarían a la mitad de su precio, debido a las dos terceras partes de tiempo que se ahorraría en el transporte de las mercancías, lo cual iba a generar un ahorro de \$11,200 al año.

Por su parte los contrarios al proyecto alegaban que únicamente cuatro propietarios serían los que usufructuaran y decidieran sobre los terrenos donde se establecería la nueva población, ya que venderían las propiedades a su arbitrio a los que desearan establecer sus casas en el sitio. Pero los *progresistas* a los que se concedieron las tierras, dijeron que estaban en la mejor disposición, “para ceder con gusto, en beneficio de la nueva población”, todo lo que produjese la venta pública de los solares. Presionados por la opinión pública y con el fin de resumir sus objetivos, los socios del proyecto y cerca de 80 vecinos de la ciudad de Mérida -exgobernadores, funcionarios en activo, parientes y amigos entre otros- solicitaron a su líder Barbachano el 17 de abril de 1846:

- 1.- Que en uso de la facultad que le concede el artículo 20 del decreto del 20 de enero de 1841, se sirva disponer que se faciliten por el tesoro público dos mil pesos para la continuación del camino que se ha empezado a abrir desde esta capital a la playa, entre las vigías de Chuburná y Chicxulub.
- 2.- Que, apoyando nuestra idea, ejerza vuestra excelencia su respetable, eficaz y poderoso influjo para que la excelentísima junta departamental disponga se traslade la aduana de Sisal al punto de la costa más conveniente entre la referidas vigías, haciéndose un previo reconocimiento científico del lugar.
- 3.- Que con el objeto de regularizar la nueva población que en consecuencia se forme, y dar a los extranjeros que han de concurrir a ella una idea ventajosa del país, mande vuestra excelencia levantar un plano topográfico, delineando las calles y plazas, y demarcando los solares que deban venderse, reservándose los que sean necesarios para la iglesia, la aduana, casa municipal y demás lugares que demanden la necesidad, comodidad y ornato de la población.
- 4.- Que para alejar toda idea de interés y miras privadas de parte de los que solicitaron u obtuvieron la concesión de las dos leguas de terreno entre las cuales es probable se establezca la población, considere vuestra excelencia como nula la concesión y determine el modo como se ha de efectuar la venta de dichos solares y las personas que deban intervenir en ella y en la inversión de su producto, siempre que se destine en su totalidad y exclusivamente para la conclusión y perfección del camino, o en la construcción de los edificios públicos que sean más necesarios, y

finalmente, en beneficio exclusivo de la misma población que legará a la prosperidad, así como nosotros, gratos recuerdos de vuestra excelencia.¹⁷⁴

Uno de los firmantes era al mismo tiempo secretario de Gobierno: el militar campechano vecino de la ciudad de Mérida Joaquín García-Rejón y Carvajal. Tanto el gobernador como el secretario García Rejón Carbajal propusieron que a reserva de proveerse lo relativo a los puntos 2, 3 y 4, se pasara la anterior exposición al jefe político superior del distrito meridano, para que informase de la utilidad y beneficios que habrían de resultar a la industria y al progreso del país con la apertura y conclusión del camino que se abría de dicha capital hacia la playa, a inmediaciones de la vigía de Chicxulub, y así resolver lo correspondiente a la primera propuesta.¹⁷⁵

En tal virtud, el jefe político de Mérida José Cosgaya recordó a Barbachano el estar facultado según el artículo 20 del decreto de 20 de enero de 1841, para invertir hasta dos mil pesos de los fondos públicos cada año, para la conclusión de cualquier camino que fuese indispensable a la industria y progreso yucateco. Entendía Cosgaya que nunca más como entonces, se había presentado “la ocasión de llenar aquella facultad, si se atienden las fuertes razones vertidas en el escrito justo que precede, y los adelantos que no deben ocultarse a la penetración de vuestra excelencia, que cree serán los que impulsen a hacer uso de la cantidad expresada para la pronta conclusión del camino indicado, y que satisfagan de un modo ostensible la necesidad que mueve a vuestra excelencia al decretar aquella inversión.”

¹⁷⁶

Al ser tan incontrovertibles las razones que alegaban los comerciantes establecidos en Mérida, el mandatario peninsular dispuso que se destinaran dos mil pesos para la obra. El tesorero general del Estado los iba a entregar a Pedro Regil y Estrada, al que el gobierno yucateco nombró depositario y que estaría sujeto a las órdenes del jefe superior político e inspector de caminos del distrito meridano, el cual, además, supervisaría que los dineros efectivamente se invirtiesen en la conclusión de la referida calzada.¹⁷⁷

¹⁷⁴ *Ibid*, p. 14.

¹⁷⁵ Resolución del gobierno del Estado, suscrita por su titular Miguel Barbachano y el secretario de Gobierno Joaquín García-Rejón, dirigida al jefe político superior del distrito de Mérida José Cosgaya, Mérida, 20 de abril de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor *Documentos e informes...*, p.14.

¹⁷⁶ Respuesta de José Cosgaya a Miguel Barbachano y Joaquín García-Rejón, Mérida, 23 de abril de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p.15.

¹⁷⁷ Disposición oficial firmada por Miguel Barbachano y Joaquín García Rejón, Mérida, 27 de abril de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p. 15-16.

Miradas de un piloto y de un cónsul

Con la finalidad de hacer un reconocimiento del punto donde iba a terminar el camino que se construiría de Mérida hacia la costa norte yucateca, el gobierno de Barbachano comisionó a los pilotos de barco Buenaventura Vivó y Francisco Alcina, para que una vez ejecutada la operación informasen de la buena o mala calidad del fondeadero, del fácil o difícil acceso que tuvieran las embarcaciones que se dirigiesen a él y de la seguridad que pudiera prestarles aquel pedazo de costa durante los fuertes vientos del Norte, con la facilidad de hacerse a la vela en caso necesario y evitar cualquier riesgo o peligro inminente que los amenazara. Buenaventura y Francisco debían acompañar sus informes con un plano del puerto reconocido, lugar donde se establecería la nueva población.¹⁷⁸

Los pilotos comisionados partieron para dicho lugar en compañía del jefe político del distrito de Mérida José Cosgaya y del alcalde de la misma Antonio García-Rejón y Mazó, hijo del secretario de gobierno estatal García-Rejón y Carbajal. De regreso de aquel punto costero, los timoneles dieron cuenta del sitio, situado al extremo del camino y destinado a contener la nueva población, cuyos litorales corrían en toda la distancia que podía alcanzar la vista del Norte 81° Este, al Sur 79° Oeste, sin tomar puntas salientes del mar y ajena de las ensenadas que ellas formarían. Era una costa corrida, sin abrigo alguno para los vientos del primer y cuarto cuadrante, en particular los del Norte y Noroeste, que eran los que mayores y más fuertes vientos ofrecían durante la temporada en que predominaban, debido a lo cual merecían una privilegiada atención, “ora sea por su fuerza, ora por la mar que levantan...”¹⁷⁹

Resultaba innegable que el nuevo fondeadero presentaba los mismos riesgos y peligros que el de Sisal, con la diferencia, según los marinos contratados, de que los buques durante un recio Norte podían más fácilmente hacerse a la vela. Igual podían aguantar mayor espacio de tiempo al abrigo de la boya, dado que la costa no formaba alguna ensenada y por tanto estaba libre de puntas salientes. Tampoco corrían el riesgo de irse sobre ellas con tanta facilidad al hacerse a la vela, como podía acontecer en el fondeadero de Sisal, dado que éste se hallaba encerrado en una pequeña ensenada que al tener dos puntas, una al Este y otra al Oeste, presentaba dos obstáculos más que vencer sobre todo para las

¹⁷⁸ Nombramiento del gobierno del estado de Yucatán a los pilotos Francisco Alcina y Buenaventura Vivó, para el reconocimiento del fondeadero de El Progreso, Mérida, 14 de mayo de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p.16.

¹⁷⁹ Informe de Buenaventura Vivó y Francisco Alcina, Mérida, 23 de mayo de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p.17.

naves mercantes desprovistas de suficientes brazos para hacer maniobras con la prontitud y precisión que se requería.

En corroboración con el parecer de los pilotos, ni Sisal ni el nuevo fondeadero eran puertos sino radas, y marineramente, sostenían, estaba demostrado hasta la evidencia que de todas las radas las mejores eran las que en igualdad de circunstancias no se hallaban en recodos y desde luego aquellas que presentaban menos cabos al mar. En base a ese principio, la rada de Sisal formaba ensenada y la del nuevo fondeadero no la formaba, razón por la cual los prácticos concluyeron que: “rada por rada, no podemos menos sino preferir esta última...”¹⁸⁰

No obstante, los expertos se dejaban objetar. Admitían que la corta distancia que mediaba de Sisal a Punta de Piedras, donde la costa perdía mucho al sur, ofrecía una ventaja a este fondeadero, de la cual carecía el de Progreso. En Sisal tenían las embarcaciones más agua en donde poder aguantarse y correr, ya que la mayor dificultad que experimentaban los buques fondeados en radas, era la de hacerse a la vela cuando saltaba el viento recio a la travesía, en cuyo caso su afán era alejarse de la costa, porque los riesgos que entonces corrían, estaban en razón directa con la distancia que de ella se hallaban separados.

Así, era innegable que las naves ancladas tanto en Progreso como en Sisal tenían que hacerse a la vela tan luego como los acometiera un duro viento de travesía. Permanecer en ambos puntos era fatal, pues si faltaban las amarras, las anclas o si el buque tomaba las malas pasas u ocurría cualquier otro accidente imprevisto, las embarcaciones se habrían de estrellar contra la playa, es decir, no era prudente que permanecieran en ambas radas al ancla durante los vientos del Norte y Noroeste.

Igual habían casos fortuitos, como los huracanes que no permitían ni en Progreso ni en Sisal zafarse de la costa, por lo que no les quedaba más recurso que el de ceder a la fuerza del elemento y, al navegar el timón sin amarras, embarrancar las barcas en la playa.

Debido a lo anterior -admitían Buenaventura y Francisco-, no podemos dejar de reconocer que para los vientos del Este y Estenordeste tiene más abrigo el de Sisal, a causa de que ganando su costa para el Norte, el viento que sople del Estenordeste sale de tierra y por lo mismo no puede levantar la marejada que en igual caso levantará en el Progreso, costa completamente desabrigada. De esto se sigue que cuando los vientos soplen del Estenordeste no será tan fácil el laboreo de las canoas

¹⁸⁰ *Idem.*

para la carga y descarga, aunque para estas faenas se empleen las primeras horas del día en las cuales reina el terral.¹⁸¹

Respecto del tenedero del nuevo surgidero, los expertos observaron que guardaba idénticas características que el de Sisal, pues estaba compuesto lo mismo de piedra que de arena fina o conchuela. Aunque los pilotos dibujaron algunas sondas con arena en el plano que les solicitaron, estas no eran más que capas superficiales sobre lajas que acusaban la presencia del *scandallo*, frecuente en toda la costa Norte de Yucatán, de acuerdo con estudios de esa época atribuidos a Ciriaco Ceballos.¹⁸² Por último se citaba la profundidad de todo el tenedero, la cual era de cantidades similares a las de Sisal.

Segunda Etapa, 1847-1855

Un entorno de guerra

Desde el inicio de la Guerra de Castas (1847) hasta por lo menos 1855, Yucatán entró en una etapa de luchas intensas entre mayas y blancos. La lucha por el poder entre los grupos que surgieron con la independencia, los conflictos entre liberales y conservadores, los encontrados intereses políticos y económicos entre Campeche y Mérida –las dos principales ciudades de la península-, y la negativa de los meridianos de incorporarse a México como parte de una sola nación, habían sido motivo frecuente de conflictos entre los criollos yucatecos y una de las principales razones para el estallido de la rebelión indígena. Esta se debió a dicha coyuntura política, expresada en la constante inestabilidad de la península y, sobre todo, a la práctica de hacer participar a los mayas (en 1839 se inició la costumbre de armar a los indios para hacerlos pelear a favor de uno u otro bando) como carne de cañón en la lucha por el poder entre los distintas facciones blancas.¹⁸³

Capitaneados por el feroz mulato Bonifacio Novelo¹⁸⁴, los indígenas comenzaron a dedicarse al asalto en las inmediaciones de Valladolid. El grupo en el poder intentó controlarlos por la vía armada, pero los mayas se refugiaban en los montes, de donde surgían eventualmente para continuar sus ataques. El desorden cundió en Yucatán. Indios y fuerzas pronunciadas dispersas por los bosques se dedicaron a saquear pueblos, en tanto el ejército, desorganizado, se tornó incapaz de someterlos. “Las finanzas públicas se

¹⁸¹ *Ibid*, p.19.

¹⁸² *Idem*.

¹⁸³ Javier Rodríguez Piña (Prólogo), *La Guerra de Castas. Testimonios de Justo Sierra O'Reilly y Juan Suárez y Navarro*, México, Conaculta, 2002, p.14.

¹⁸⁴ Albino Acereto, “Historia política desde el descubrimiento europeo hasta 1920”, en: *Enciclopedia yucatanense*, T. III, México, Gobierno de Yucatán, 1997, p.227.

encontraban en bancarrota, más que nunca; en fin, el aparato estatal estaba en una situación crítica y caótica.”¹⁸⁵

A pesar de los tratados iniciales para restablecer la paz, estos quedaron sin efecto y la guerra continuó con éxito para los mayas. Sus ejércitos eran numéricamente superiores, su conocimiento de los montes les permitía desarrollar una táctica militar sustentada en las emboscadas y contaban con armamento y municiones ingleses introducidos por Belice. Además del apoyo a los indígenas, los británicos que gobernaban este territorio ofrecieron mediar en la lucha entre blancos e indios, lo cual significó un doble peligro para la casta yucateca en el poder.

Los criollos intentaron poner término a los conflictos. A México, aseguraron, no le faltaban recursos para terminar la guerra en Yucatán, y ésta se resolvería “con solo mandar treinta mil pesos mensuales, jefes y oficiales de instrucción, honradez y humanidad... Ya media nación se llevaron los americanos -se lamentaban los descendientes de los conquistadores españoles- y ahora los ingleses pretenden hacerse dueños de la mitad más preciosa de Yucatán.”¹⁸⁶ Pero, además de haber agotado sus propios recursos, los dirigentes peninsulares no tenían una definición clara respecto a su relación con los gobiernos nacionales, lo cual impidió a Barbachano contar con el apoyo de México.

Protagonistas y henequén

Durante los años cuarenta del decimonónico, entre de los principales objetivos de los terratenientes yucatecos estaba el inventar una máquina desfibradora de henequén e instalar corcheterías en el territorio estatal. Una de las primeras haciendas en contar con tales adelantos fue la espléndida hacienda de San Pedro Chimay, ubicada dentro de la jurisdicción del municipio meridano sobre el Camino Real a Campeche³⁸. Había sido fundada por uno de los lugartenientes de Francisco de Montejo. Hacia finales del siglo XVIII se hizo propiedad de una familia de apellido Lara descendiente de los españoles Lara Bonifaz. A mediados del XIX, se había adjudicado a María Josefa de Jesús de Lara y Lara de Castro Martín, esposa de Juan Miguel. Aunque en principio destacó como una plantación maicero ganadera, paulatinamente se convertiría en hacienda algodónera y azucarera, y ya a

¹⁸⁵ El *Siglo XIX*, México, 7 de noviembre de 1847.

¹⁸⁶ *Idem*.

mediados del decimonónico en un emporio henequenero¹⁸⁷ a través del cual Castro Martín se hizo de una considerable fortuna.

Otro integrante de la plutocracia peninsular, era Simón Judas Rafael María de Peón y Cano, miembro de una acaudalada familia que poseía extensas y fabulosas haciendas en un gran corredor que iba de Mérida a Uxmal y en otros puntos de Yucatán, además de varios edificios urbanos, entre otros la legendaria Casa Montejo en el zócalo de Mérida.¹⁸⁸ El viajero americano John Stephens y el arquitecto británico Frederick Catherwood, huéspedes de Simón Peón y Cano en sus expediciones de 1839 y 1841-1842, quedaron maravillados frente a aquellas propiedades. Cuando Stephens conoció a Peón y Cano en el Hotel español de Fulton Street, lejos estaba de pensar que viajaría por más de cincuenta millas en tierras suyas, llevado en hombros de sus indios, y que iba a almorzar, comer y dormir en aquellas magníficas estancias. Ya de vuelta, Simón condujo a John a otras de sus haciendas, una de las cuales era la más grande de todas las que el viajero había visto en su vida. Era la llamada Uxmal, con su anexa Chetulix.

Contaba con diez leguas cuadradas de tierras, pero solamente una pequeña porción estaba sembrada; el resto se componía de tierra de pasto para el ganado. Las condiciones de los indios radicados en ella no se diferenciaban de las que imperaban en la mayoría de las haciendas de esa época, estaban dedicados tanto a las actividades de la ganadería como de la agricultura que controlaba el amo o el mayordomo investidos de un poder casi absoluto.¹⁸⁹

Darío Manuel Galera Encalada era otro rico terrateniente. De ascendencia española nacido en Campeche, había iniciado sus actividades como comerciante hasta amasar una respetable fortuna, dinero que, ya establecido en Mérida, empleó de manera progresiva en la adquisición de nuevas propiedades¹⁹⁰, entre otras la suntuosa mansión conocida como Edificio del Gallito¹⁹¹, construida en el zócalo de la capital yucateca. La lujosa habitación, originalmente construida como parte de mayorazgo de Francisco de Montejo, con el tiempo se dividió y pasó a diferentes personas y familias hasta ser propiedad de Galera Encalada.¹⁹²

¹⁸⁷ En: sin autor, "Hacienda San Pedro Chimay", www.especiales.yucatan.com.mx

¹⁸⁸ Simón Peón y cano era dueño (por herencia de su madre), de la Casa Montejo(www.porestonet.net/ver_notas.php?zona=yucatan&idSeccion=24). Hoy el inmueble es parte del consorcio estadounidense City Bank, bajo el control del gobierno de Estados Unidos.

¹⁸⁹ Arturo Guémez Pineda, *Op. Cit.*

¹⁹⁰ *Agnés Pieve, Op. Cit.*

¹⁹¹ "Las famosas y las olvidadas; casonas meridianas que han resistido al paso del tiempo", *Diario de Yucatán*, Mérida, 11 de abril de 2013.

¹⁹² "Edificio el Gallito", *Ceoquet; topics, art and design*, 30 de octubre de 2010.

En 1865, fue la casa que se escogió para dar hospedaje a la emperatriz Carlota durante su estancia en la cabecera política peninsular.

José Joachim Benito García-Rejón Carvajal también estaba dedicado al comercio pero sobre todo al desempeño de los más importantes cargos públicos.¹⁹³ Junto con Castro, Peón y Galera se consolidó como uno de los principales promotores del cambio de la supremacía portuaria de Sisal a Progreso. Los cuatro formaban parte de aquella élite política y económica que se percató de la creciente importancia de la fibra henequenera, que buscó lucrar tanto con el henequén como con el desarrollo de un nuevo puerto, incluida la construcción de un ferrocarril que lo comunicara con Mérida. Para entonces, la oportunidad de hacer dinero resultaba tentadora. En aquellos grandes proyectos confluyeron políticos y empresarios, donde la información y capacidad de decisión de los políticos habría de quedar íntimamente relacionada con la ambición de los hombres de negocios.

Para entonces, la producción henequenera destinada a los mercados externos se convirtió, de acuerdo con el propio Barbachano, en la tabla de salvación del naufragio general peninsular. La plutocracia yucateca había logrado definir su futuro económico, “y el proyecto largamente soñado y acariciado por los conquistadores de desarrollar sus propias empresas para amasar fortunas, se hacía realidad en manos de sus lejanos descendientes...”¹⁹⁴ En esa época, casi todas las haciendas y los ranchos cañeros y maiceros de los distritos de Tekax y Campeche se habían perdido, en tanto que en los distritos de Mérida e Izamal el ganado y el maíz habían sido consumidos por la población y las fuerzas militares, todo lo cual provocó que hacia 1855 –pese a haber concluido este año los combates más intensos de la Guerra de Castas- la situación se convirtiera en catastrófica.

Tercera Etapa, 1855-1881

Al avanzar la Guerra de Castas todo había quedado en parálisis y abandono, incluida la carretera Mérida–Progreso, cuyas 25, 000 varas que ya tenía de extensión se abandonaron durante seis años y quedaron enmontadas por la falta de tráfico. Con dificultades, hacia 1853 se restablecieron las fajinas y para 1855 se había avanzado 10, 000 varas más. Únicamente faltaban por construir 5, 000 varas para llegar a la orilla del mar. Por aquellos tiempos, el gobierno de Santiago Méndez estaba convencido que la construcción de los ferrocarriles era el futuro económico de Yucatán, por lo que se esmeró en terminar la

¹⁹³ *La Revista de Mérida*, domingo 21 de diciembre de 1913.

¹⁹⁴ Sergio Quezada, *Yucatán. Historia breve*, México, El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, 2011, p.163.

importante calzada que uniría a Mérida en línea recta con la costa norte, así como insistió en fundar el puerto de Progreso.

También el agente del Ministerio de Fomento de Mérida, José María Peón, protestó públicamente en esas fechas, pues algunas personas se habían acercado a él para solicitarle terrenos en dicho punto y para establecer sus casas, ya que lo suponían autorizado para concederlos. Aleccionado por Méndez Ibarra, el agente se manifestó contra toda ocupación de terreno que se hiciese sin autorización del supremo gobierno mexicano, representado nuevamente por Antonio López de Santa Anna. Peón aprovechó la oportunidad para promover ante su alteza serenísima, lo que más convenía a su proyecto, a fin de que se sirviese dictar las normas que estimase oportunas en el caso. Propuso entonces al ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la república mexicana, Joaquín Velázquez de León, solicitar al mandatario decretara el permiso para establecer dicha población bajo las siguientes reglas:

- 1.- Se declara ejidos de la población del Progreso, una legua cuadrada, contada desde la orilla del mar que quede frente al centro de la población.
- 2.- Antes de adjudicarse algún terreno se trazarán las calles, plazas y demás que correspondan, conforme al modelo o plano que de ella formará el Ministerio de Fomento.
- 3.- Que de cada manzana se harán cuatro lotes, sacándose en subasta pública de uno en uno y debiendo adjudicarse al mejor postor.
- 4.- A nadie le será permitido comprar sino un solo lote, el cual no podrá ser enajenado a otro que posea alguno en la población, sino pasados cuatro años, excepto en caso de fallecimiento.
- 5.- Todo el que pasados seis meses de adjudicado un lote, no le estuviese cercado con estacas o albarradas, por el mismo hecho pierde su acción a él, quedando sin derecho a reembolso ni indemnización de alguna especie.
- 6.- En la pena establecida en el artículo anterior, incurrirá todo el que, transcurrido un año de la adjudicación, no hubiese plantado una casa de cualquier tamaño y material, aun cuando el terreno se encuentre cercado.
- 7.- El plazo de un año, señalado en el artículo anterior, se prorroga a dos, para los que se obliguen a labrar sus casas de mampostería y azotea.
- 8.- Los productos de las ventas de los lotes, se invertirán precisamente en las obras públicas de la misma población, como iglesia, casa municipal, cárcel, etc. Solo una cuarta parte de dichos productos se distraerá para concluir y perfeccionar el camino.

195

¹⁹⁵ Propuesta de José María Peón a Joaquín Velázquez de León, Mérida, 10 de marzo de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p.21.

Simultáneamente, José María Peón consideró que las restricciones establecidas en el artículo 4 podían dar un resultado contrario al que se proponía, debido a lo cual corrigió: “sería más conveniente no ponerle y dejar expedito el camino a las especulaciones...”¹⁹⁶ El agente de Fomento emeritense acompañó la misiva a sus superiores en México con un toско croquis del trazo que pensaba debía darse a la futura población, para que reformado por Velázquez de León se formasen las manzanas y calles. Aunque en el croquis las cuabras y avenidas estaban originalmente orientadas Norte-Sur, Peón igual quiso enmendar el error:

Creo que en consideración del clima y de los vientos reinantes, convendría que las calles corriesen de Noroeste a Sureste. Esta situación, fuera de las consideraciones insinuadas, daría por resultado que todas las calles expirasen en el mar, lo cual para un pueblo marino es conveniente, y además quizá sería también ventajoso bajo el punto de vista estratégico.¹⁹⁷

Velázquez de León consideró que debía aprobarse la idea surgida en Yucatán en 1844 para el establecimiento de la población indicada, motivo por el cual debía concedérsele no sólo los terrenos necesarios, sino también algunas extensiones que sirvieran de aliciente para su próxima formación y desarrollo. Mas como por su situación a la orilla del mar podía llegar a ser un puerto de más o menos importancia, el funcionario mexicano creyó necesario que antes de decretarse la erección de la población dispusiera el agente Peón de una persona con conocimientos científicos que reconociese el lugar en que habría de situarse el centro urbano, de acuerdo con la dirección que llevaba el camino, la distancia a que quedaba el mar, y si la configuración de las costas y profundidad de las aguas presentaba algún sitio que prestase cómodo abrigo a los buques que arribaran. En esta ocasión, además, debían dictarse providencias que pusieran a cubierto la seguridad de la población y que impidiesen los malos manejos de los recursos que se hicieran en perjuicio del erario.

Nuevamente se pidió que la persona encargada del reconocimiento informase sobre todas las demás circunstancias que tuviere el punto donde pensaba establecerse la población, y que levantase *in situ* el plano respectivo, según las instrucciones que le diera el Agente acerca de la regularidad y tamaño de las manzanas en que iba a dividirse y de la

¹⁹⁶ *Ibid*, p.21-22.

¹⁹⁷ *Ibid*, p.22.

dirección y anchura de las calles. Con la mayor precisión debían marcarse los terrenos donde se levantarían la aduana y las fortificaciones.¹⁹⁸

Criterios de un topógrafo y un ex oficial real

Para practicarse el reconocimiento facultativo exigido por el gobierno central, la Agencia del Ministerio de Fomento en Mérida encargó los trabajos al José D. Espinosa, al cual los señores de la política y el capital yucateco le profesaban la más “entera confianza por sus conocimientos teóricos y prácticos como agrimensor.”¹⁹⁹ Se le ordenó pasar a aquel punto, proceder al reconocimiento y examen de la solidez del terreno, su altura sobre el nivel del mar, su extensión, las desigualdades o accidentes de la superficie, configuración de los litorales y todo lo demás que el profesional juzgase necesario para el objeto insinuado de formar una población en dicho sitio.

Se pidió al ingeniero acompañase su informe con el plano respectivo, además de otro plano a escala que manifestase cuál era, de acuerdo a su criterio, el trazo que debía darse a la futura población, el espacio que debía asignarse a las manzanas, la amplitud de las calles, dirección de ellas, ubicación de las plazas, mercados y edificios públicos, así como de las fortificaciones que pudieran convenir para la protección del pueblo. Antes de salir a la comisión, Espinosa debía dar aviso de ella a Antonio García-Rejón y Mazó, que se había brindado acompañarlo y estaba encargado por la Agencia referida de proporcionar al agrimensor todo lo que necesitase, así como darle las facilidades para el mejor desempeño de las actividades de topografía.

También la Agencia del Ministerio contrató al ex oficial real de la Armada Española Gerardo Tizón para practicar un reconocimiento facultativo y determinar la configuración de aquella costa; para elaborar un informe y presentarlo a la agencia de Fomento acompañada del respectivo plano.²⁰⁰ En esos días, asumió Tizón que no tenía los conocimientos suficientes para calificar con precisión las contras o ventajas que sobre los demás puertos podía tener el referido Progreso; sin embargo, emitiría su opinión franca y leal y de acuerdo a sus “escasos alcances”.

¹⁹⁸ Respuesta de Joaquín Velázquez de León a José María Peón, México, 14 de mayo de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p. 22-24.

¹⁹⁹ Comisión otorgada por el Ministerio de Fomento en Mérida al agrimensor José D. Espinosa, Mérida, 18 de julio de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p. 24-25.

²⁰⁰ Comisión otorgada por el Ministerio de Fomento en Mérida a Gerardo Tizón, Mérida, 19 de julio de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p. 26.

No cabiendo (sic) en ella ninguna clase de interés, pues que ni es yucateco, ni menos se halla establecido en el país, cuya circunstancia pudiera hacerla aparecer interesada en tal o cual punto, como tal vez algunos lo creerían al verle disentir en opinión de la de los antiguos y célebres marinos, cuyo informe de personas tan respetables debió ser causa que el gobierno español formase el puerto en Sisal, sin tener presente la razón que había para que se le considerase el más perjudicial de toda la costa, como más adelante daré la razón para juzgarlo así.²⁰¹

En las descripciones generales respecto a la zona, Tizón aceptó coincidir con Alcina y Vivó, además de señalar que el alfaque que tenía el punto de Progreso se hallaba a una distancia tal de la playa, que la mar reventada en él llegaba muerta a ésta, de manera que las embarcaciones menores no sufrían su embate. Por consiguiente no estaban expuestas a sufrir las averías que de continuo experimentaban las de Sisal, puerto que tenía el alfaque más próximo, debido a lo cual la mar reventaba en él y era ésta la misma que batía en la orilla y hacía pedazos las embarcaciones menores. Después de recorrer la zona, Tizón desacreditó con dureza la evolución de tres siglos —principios del XVI a inicios del XIX— en el conocimiento marítimo español:

Pasando ahora a probar la principal ventaja del punto Progreso a Sisal, es cuando debo manifestar el error o distracción que en mi concepto han padecido aquellos científicos navegadores antiguos al informar sobre la formación del puerto, pues al darlo sobre Sisal no tuvieron en cuenta una corriente constante que recorre la costa Norte de Yucatán en dirección de oriente a occidente, que siguiendo a longo de costa, próximo a ella se precipita por el Sur tan luego como llega a Punta de Piedra. Dicha corriente en el punto del Progreso no hace sentir sus efectos, por ser costa seguida, como queda dicho; pero no así en Sisal, que a causa de formar ensenada, oblicua buscando la dirección de la costa, en cuya inclinación choca con la marejada de los vientos reinantes del primer cuadrante, y en el choque que forma un escarceo que batiendo de continuo en la playa, imposibilita no solo el embarque y desembarque de los efectos, sino también el de las personas, y siendo también en mi concepto el principal móvil de tener obstruido el muelle con las arenas, pues la continua agitación del mar las tiene en movimiento, hasta que encontrando un punto de apoyo se depositan en él, y dicho punto son las estacas del muelle, resultando a la larga quedar obstruido totalmente.²⁰²

De acuerdo con Tizón, Progreso no sufría ese choque de corriente y marejada por llevar ambas una misma dirección. De esta manera quedaba claro que el muelle progresense, además de facilitar los trabajos quedaría menos expuesto a obstruirse con las arenas. En

²⁰¹ Informe de Gerardo Tizón al Ministerio de Fomento en Mérida, Mérida, 10 de septiembre de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p. 26.

²⁰² *Ibid*, p.27.

base a lo informado, concluía el ex oficial real de la armada española, el sitio considerado por la parte del mar era bajo cualquier concepto preferible a cualquier otro de la costa Norte de la península. Y si a ello se agregaba la menor distancia con la capital y las diferentes comunicaciones que ya tenía hacia diferentes puntos del interior, los cuales exportaban diversos artículos, no debía titubearse ni un momento en hacerlo puerto habilitado.

José D. Espinosa igual envió su informe al gobierno yucateco. Describió el camino de Mérida a Progreso que para ese momento ya era de diez varas de ancho y abarcaba una distancia construida de siete leguas un mil novecientas diez varas, comunicado con catorce poblaciones entre haciendas de cría de ganado vacuno, ranchos y sitios de labradores durante su recorrido, tan inmediatas unas de otras que la mayor distancia entre ellas era la de tres mil varas.

Para terminar el camino carretero hasta la playa faltaba una legua cuatrocientas cincuenta varas. De éstas, todavía era de piedra por ser un terreno fangoso, un tramo de mil setecientas varas con cinco varas de ancho. Para entonces ya estaba reunido el material necesario para llegar a un total de cuatro mil doce varas que iban a abarcar la construcción de un puente de diez varas de ancho para el curso de las aguas que se dirigían hacia lo que se conocía como el río Fraga, que no era sino un estero que corría paralelo a la orilla del mar. Entre éste y el muelle había además un arenal de piso firme de quinientas treinta y nueve varas.

El referido estero, era atravesado no lejos de su extremidad oriental a través de una angosta garganta, la cual conservaba aguas vivas tanto en la temporada de lluvias como de secas. De hecho, reiteraba Espinosa, toda la costa Norte de Yucatán, a unas mil varas al interior había estado ceñida por una ciénaga corrida y casi paralela a la rívera marítima, cuyo piso, siempre falso y fangoso en ciertas épocas del año era malsano por la fetidez que arrojaba y por sus emanaciones deletéreas.

Pero, el punto designado para el establecimiento de la población se anunciaba felizmente exento de este grave inconveniente de la insalubridad, pues teniendo el mar a su frente y a sus espaldas en vez de la pestilente y ancha ciénaga el estero citado llamado río de Fraga, era de aguas saladas vivas, perennes y de una extensión de cinco leguas, cuya anchura variaba desde cincuenta hasta cuatro mil varas:

Siendo su profundidad en lo general de tres palmos y llegando hasta nueve en algunos lugares. El camino atraviesa el estero cerca de su extremidad oriental, y en

aquellas aguas hay variedad de peces en todas las estaciones del año, que proporcionan el alimento a multitud de los indígenas que viven en las cercanías; y cuando la pesca es escasa en la mar por los malos tiempos, se provee a esta capital, aunque en cantidades pequeñas por no haber pescas formales; en el invierno es extraordinaria la abundancia de patos para la caza; a orillas del río, poco explorados aún, se encuentran muchos ojos de agua potable, y con esperanzas de grandes beneficios se ha encontrado por ahora a orillas del camino ya cinco mil cuatrocientas cincuenta varas del mar, un ojo brotante con más de seis pulgadas de diámetro de agua dulce, superior e igual a la de los mejores pozos de esta ciudad; y finalmente, uniéndose en las lluvias el río con la ciénaga, lo comunica por la mar por la boca de las salinas de Celestún, diez leguas a sotavento de Sisal, lo que le proporciona abundante entrada del pez de la mar, así como en el rigor de la seca, reduciéndose a su lecho natural, absorbe las aguas de la ciénaga inmediata, evitando lo salubre y malsano, como lo es el resto de la que ciñe la costa del Estado.²⁰³

En cuanto a las pasturas, en el camino de Mérida a Progreso se hallaban de acuerdo con Espinosa las mejores que se conocían en el país para la cría de toda clase de ganado. Era éste un gran recurso para las poblaciones, sobre todo para las que recién se formaban. Su existencia era permanente todo el año; su reproducción de una brevedad extraordinaria aun acabada de devorar por el fuego; la extensión que para entonces ocupaba, comenzaba en las inmediaciones del camino de la vigía de Chuburná, y su término se perdía sobre las vigías de Telchac y Santa Clara, a unas veinte o veinticinco leguas de largo, con la singularidad de servir dicha pastura, llamada *koxolak* y consistente en un zacate largo y fuerte, para cobijar o cubrir las casas de la mayoría pobre yucateca. Respecto al punto en que debía situarse la población, Espinosa anotó en su informe:

De la orilla del río, en que ya comienza a encontrarse piedra, empieza el arenal hasta la extensión de un mil quinientas treinta y nueve varas hacia el Norte. Su extensión a uno u otro lado puede estimarse en la que se quiera, y aun para prolongar su ancho se puede conseguir con facilidad por los terraplenes. El terreno es plano y se eleva de dos a tres varas sobre el nivel del mar. Está cubierto de uveros silvestres de fruto agradable, palmitos llamados *chit*, que sirven para cubrir casas y otros usos y aun para pasto de los animales, no faltando para esto último zacate de buena calidad. El plano adjunto demuestra que el camino parte al Norte 16° Oeste, aparente, que se dirige de esta al Progreso, termina con el de Norte 14° Oeste, atravesando la población por una calle de veintidós varas catorce pulgadas de ancho, dándole diez y seis a las del mar. El trazo de las demás calles es enfilando todas a la marina, corriendo unas de Noreste a Suroeste, y otras de Noroeste a Sureste aproximativamente. Este trazo hace que la calle principal divida en dos triángulos

²⁰³ Informe de José D. Espinosa al Ministerio de Fomento en Mérida, Mérida, 15 de septiembre de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p. 29.

varias manzanas, y así los claros que estas dejan se destinan para plaza principal, mercados y paseos. Las demás manzanas no sufren desmembración de ninguna clase, porque empiezan en la orilla de la calle principal. A cada manzana se le dan ciento treinta y seis varas por cada lado, dividiendo cada una en cuatro partes iguales para su enajenación. El examen del plano y la explicación que en él se hace, pondrá en conocimiento de los puntos señalados para iglesia, casa municipal, cárcel, cuartel, aduana y hospital, sin dejar de tomar en consideración el suficiente para los trabajos de la marina y obras de fortificación, que si son necesarias se deberán poner en los claros que se dejan en los extremos de la población. La orilla del mar, sin formar ensenada, corre de Norte 76° Este a Sur 76° Oeste, aparente de la aguja, que tiene 8° Noreste, de variación, y esta regularidad en un terreno sólido dará una vista de bello efecto a la población.²⁰⁴

La orientación que Espinosa quiso dar a las calles, se fundó en la manifiesta ventaja de presentar una población menos castigada por el sol, y que los vientos reinantes las cruzasen con entera libertad, lo cual la haría más ventilada y por consiguiente más saludable. Igual se iba a evitar la formación de médanos de arena en las avenidas, tal como hubiera sucedido si estas corriesen de Norte a Sur y de Este a Oeste. Además, reiteraba el especialista, Progreso iba a presentar una vista muy agradable, ya que en cualquier punto de la población se descubriría el mar en un extremo y el campo en el opuesto.

También se informó que para la construcción de un muelle no se presentaría inconveniente alguno, opinión en la que coincidieron el ingeniero Espinosa y el capitán Tizón. Tampoco se creyó difícil canalizar de mil a mil quinientas varas que había del mar al estero, para asegurar y dar abrigo en él a embarcaciones de poco porte, proyecto que aseguró el agrimensor contaba con muchos partidarios, los cuales habían estimado tenía la misma importancia que la construcción de un muelle en el sitio.

Se decreta la nueva población de Progreso

Al finalizar el año de 1855, después de derrocar a Santa Anna, Ignacio Comonfort había sido designado como presidente interino. En Yucatán, donde los federalistas apoyaron los principios y tendencias del Plan de Ayutla, se consolidó la figura del líder Santiago Méndez, que ocupó la gubernatura en sustitución del general Pedro de Ampudia. Para el año siguiente, Méndez había nombrado entre los más importantes consejeros de su administración a Antonio García-Rejón y Mazó, al cuñado de éste Darío Galera Encalada y a Pedro de Regil y Peón, hijo de María Joaquina Peón y Cano, hermana de Simón Peón y Cano, involucrados todos, en forma directa, con la fundación de Progreso.

²⁰⁴ *Ibid*, p. 30.

De Regil se desempeñaba simultáneamente como agente del Ministerio de Fomento de Mérida, después que su antecesor José María Peón y Cano, su tío, le entregara el cargo. Desde sus oficinas, el primero le hizo un recuento sumario a Manuel Siliceo, oficial mayor del Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la república mexicana, sobre las gestiones respecto a establecer una nueva población en el punto marítimo conocido como Progreso. También le comunicó sobre los informes de los reconocimientos realizados en el sitio por Espinosa y Tizón, al igual que sobre los anteriores hechos por Alcina y Vivó.

De Regil comentó al oficial mayor sobre los beneficios que el proyecto ya iniciado proporcionaría al comercio y a la agricultura. Las utilidades a favor del comercio eran notorias, le reiteró, porque el plan preveía que con el tiempo Progreso se convertiría en un puerto de altura, y porque acotada la distancia entre el mar y la capital peninsular se reduciría a la mitad el costo de los fletes que tenían que pagar las mercancías de importación y exportación que constituían su tráfico; además habría una mayor facilidad para asistir personalmente al despacho de ellas por la aduana. Respecto a los beneficios a la agricultura, al formarse la población y puerto se prolongaría el camino en línea recta hasta el corazón de la parte de la península llamada Sierra Baja, a la que se consideraba en aquellos tiempos el granero de Yucatán, y todos sus productos podrían ponerse en la playa con grande economía de gastos y aumentar así la facilidad y ventajas de su exportación para el resto de la República y el extranjero.

A la notoria utilidad de la aproximación a Mérida, De Regil agregaba la salubridad de los terrenos en que se iba a situar la población, el progreso que adquirirían las numerosas fincas de campo que se encontraban a la orillas del camino, la abundante pastura que había en el tránsito, la cual prestaba su eficaz e inagotable auxilio a los que se dedicaban al importante ramo de la transportación de mercancías: y, finalmente, la caza y la pesca que abundaban en los alrededores de Progreso y facilitaban -decía el funcionario- medios baratos y saludables de alimento a las castas pobres de la capital y sus cercanías.

El yucateco enviaba al oficial mayor informes y plano, que le sirvieran de guía para lo que pudiera resolverse, además de exhortar al gobierno mexicano a procurar que los planes se desarrollasen de la manera más pronta y eficaz. Para lograr dichos objetivos, en nombre del núcleo de políticos y empresarios interesados desde 1840 en la promoción de la apertura de Progreso, De Regil propuso a Siliceo solicitar al presidente Comonfort decretase el permiso para la erección del nuevo asentamiento. Las bases para el

establecimiento de la población, con sus respectivas modificaciones, eran similares a las enviadas nueve meses atrás a Santa Anna.

- 1.- Se declaran ejidos de la población de Progreso una legua cuadrada, que se contará desde la orilla del mar que quede frente al centro de dicha población.
- 2.- Antes de adjudicarse algún terreno, se trazarán las calles, plazas y demás que corresponda, conforme al plano formado por el señor Espinosa.
- 3.- Los terrenos de la población serán libres por cuatro años en su compra y venta, del pago de derecho de alcabalas.
- 4.- De cada manzana se harán cuatro lotes, sacándose en subasta pública de uno en uno y debiendo adjudicarse al mejor postor.
- 5.- Todo el que un año después de adjudicado un lote no le hubiere cercado con estacas o albarradas, por el mismo hecho pierde su acción a él, quedando sin derecho a reembolso ni indemnización de ninguna especie.
- 6.- En la pena establecida en la base anterior incurrirá todo el que, transcurrido un año y medio de la adjudicación, no hubiere plantado una casa de cualquier tamaño y material, aun cuando el terreno se encuentre cercado.
- 7.- El plazo de un año y medio se prorroga a dos para los que se obliguen a labrar sus casas de madera o mampostería y azotea.
- 8.- La madera necesaria para la construcción de las casas, y que se pruebe y asegure con la fianza correspondiente que ha de emplearse exclusivamente en ese objeto, será libre por dos años de derechos de importación y de los municipales.
- 9.- Las ventas de los terrenos correrán a cargo del agente del ministerio de Fomento o de alguna persona que se nombre para el efecto, y estará obligada a dar cuenta al Ministerio cada dos meses de las ventas que hubiere hecho, y cuidará especialmente que la distribución y arreglo de la población sea igual a la del plano trazado por el señor Espinosa.
- 10.- Las fincas que se construyan no pagarán en cinco años ninguna clase de contribución.
- 11.- Todos los individuos que durante el primer año después de decretada la nueva población, se avecindaren en ella, quedarán exceptuados durante cinco años de toda clase de servicio militar de mar o tierra.
- 12.- Los productos de la venta de los terrenos se invertirán única y exclusivamente en la construcción de las obras públicas de la referida población, como cárcel, muelle, casa municipal, iglesia, etc., a excepción de una tercera parte de ellos que se ingresará en la tesorería de la Junta de Caminos para que se invierta precisamente en concluir y perfeccionar el que conduce a la capital.²⁰⁵

El Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la república mexicana acogió con gusto aquella polémica idea concebida once años atrás en Yucatán, razón por la cual presentó al Presidente el proyecto de decreto para la formación de la

²⁰⁵ Informe y propuesta de Pedro de Regil y Peón, encargado de la Agencia del Ministerio de Fomento en Mérida, a Manuel Siliceo, secretario del Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, Mérida, 31 de diciembre de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p.34.

nueva población. Éste lo aprobó y concedió todas las gracias y exenciones que había propuesto el grupo promotor desde Mérida.²⁰⁶ Así, el tan ansiado decreto se suscribió en los términos siguientes:

El ciudadano Ignacio Comonfort, presidente sustituto de la república mexicana, a los habitantes de ella, sabed: que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido a bien decretar lo siguiente.

Artículo 1º.- Se concede permiso para la erección de una nueva población en el lugar nombrado El Progreso, que se halla situado en la costa Norte del estado de Yucatán, entre las vigías de Chicxulub y Chuburná.

Artículo 2º.- Para fundo legal y ejidos de dicha población, se concede una legua cuadrada de terreno baldío, que se contará desde la orilla del mar que quede frente al centro de la misma.

Artículo 3º.- Antes de adjudicarse alguna parte de ese terreno, se trazarán las calles, plazas y edificios públicos, con total arreglo al plano formado por el agrimensor don José Dolores Espinosa, haciéndose de cada manzana cuatro lotes, que se venderán en pública almoneda de uno en uno en el mejor postor, siendo la compra y venta de ellos libre del pago del derecho de alcabala.

Artículo 4º.- Todo individuo que un año después de haber adquirido un lote, no le hubiere cercado con estacas o de alguna otra manera, perderá por el mismo hecho su acción al terreno, sin que pueda pedir indemnización de ninguna especie. En la misma pena incurrirá el que transcurrido un año y medio de la adjudicación, no hubiere construido una casa de cualquier tamaño y material, aun cuando el terreno se encuentre cercado.

Artículo 5º.- El plazo de año y medio señalado en el artículo anterior para la construcción de casas, se extenderá a dos respecto de los propietarios que se obliguen a labrarlas de madera o mampostería con azotea.

Artículo 6º.- La madera necesaria para la construcción de casas, será libre por dos años del pago de derechos de importación y municipales, siempre que se haga constar y asegure con la fianza correspondiente, que ha de emplearse exclusivamente en aquel objeto. Para que tenga efecto esta gracia, el Ministerio de Hacienda hará las prevenciones convenientes a fin de evitar cualquier fraude.

Artículo 7º.- La enajenación de los terrenos destinados a la población de que se trata, correrá a cargo del agente del ministerio de Fomento en Mérida, quien dará cuenta cada tres meses de las ventas que se hicieren, cuidando especialmente de que la distribución y arreglo de la misma población sea igual a la del plano trazado por el agrimensor don José Dolores Espinosa.

Artículo 8º Durante cinco años contados desde el día en que empiecen a construirse las casas, no pagarán contribución de ninguna clase.

Artículo 9º.- Todos los individuos que durante el primer año después de decretada la formación de la nueva población, se avecindaren en ella, quedarán exceptuados, durante cinco años, de toda clase de servicio militar, excepto en el caso de guerra extranjera.

Artículo 10º.- Los productos de las ventas de los terrenos se invertirán única y exclusivamente en la construcción de obras públicas de la nueva población, excepto

²⁰⁶ Respuesta de Manuel Siliceo a Pedro de Regil y Peón, México, 29 de febrero de 1856; y 26 de mayo de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p .34-35.

una tercera parte, que el Agente destinará a la conclusión y perfección del nuevo camino que conduce a la capital del Estado, para lo cual se pondrá de acuerdo con la Junta de Caminos que existe en el mismo Estado.

Por tanto mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio Nacional de México, el 25 de febrero de 1856.- Ignacio Comonfort.- Al ciudadano Manuel Siliceo.²⁰⁷

CUADRO 3: MEDIDAS DEL CAMINO DE MÉRIDA A PROGRESO, 1856²⁰⁸

DE MÉRIDA A:	LEGUAS	VARAS
Buenavista, frente a la noria del Sur	1	20
Camino de Chuburná	1	768
Zabcán	1	2547
Hacienda Cumpich	1	3703
Hacienda Bobat	1	4653
Hacienda Chuichén, frente a la Noria	2	853
Camino del sitio de Ochil	2	2203
Hacienda Xcanatún	2	4253
Hacienda Mulsay	2	4850
Hacienda San Antonio Yaxché, frente a la Noria	3	1928
Camino de la Hacienda Koyol	3	3228
Hacienda Santa María, frente a la Noria	3	3958
Hacienda Tamanché	4	2153
Hacienda San Ignacio	5	153
Orilla de la Sabana	7	1910
Rancho Tzuculú	7	2010
Orilla de la ciénaga	7	3610
Las 78 Varas de Ancho de la Ciénaga	8	921
Del piso firme a la orilla del mar	8	2460

En base al anterior decreto, el consejero de Gobierno y agente del Ministerio de Fomento de Mérida Pedro de Regil y Peón, solicitó informes al también consejero de Gobierno y presidente de la Real Junta de Caminos de Yucatán, Antonio García-Rejón y Mazó, sobre el estado que guardaba para entonces el camino que conducía a Progreso. A su

²⁰⁷ Decreto de erección de la población de Progreso, presidente Ignacio Comonfort, México, 25 de febrero de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p. 37.

²⁰⁸ Distancias entre las poblaciones integradas al camino Mérida-Progreso. Medidas realizadas por Miguel Manzanilla, Mérida, 17 de junio de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p. 40.

vez le pedía manifestar el tiempo en que tardaría en hacerse fácilmente transitable la carretera y los recursos y medios necesarios para conseguirlo, todo con la finalidad de darse una idea precisa del estado general de la obra.

**CUADRO 4: DISTANCIA ENTRE COMUNIDADES DEL CAMINO DE
MÉRIDA A PROGRESO, 1856²⁰⁹**

SITIOS	LEGUAS	VARAS
Catedral de Mérida a Buenavista, frente de la noria del Sur.	1	20
Buenavista al Camino de Chuburná	0	748
Chuburná a Zabcán	0	1779
Zabcán a la Hacienda de Cumpich	0	1156
Hacienda de Cumpich a la Hacienda Bobat	0	950
Hacienda Bobat a la Hacienda Chuichén, frente a la Noria	0	1200
Hacienda Chuichén al Camino del sitio de Ochil	0	1350
Camino de Ochil al Camino de la Hacienda Xcanatún	0	2050
Hacienda Xcanatún a la Hacienda Mulsay	0	597
Hacienda Mulsay a la Hacienda San Antonio Yaxché, frente a la Noria	0	2078
San Antonio Yaxché al Camino de la Hacienda Koyol	0	1300
Camino de la Hacienda Koyol a la Hacienda Santa María Yaxché	0	730
Santa María Yaxché al Camino de la Hacienda Tamanché	0	3195
Camino de la hacienda Tamanché al de la Hacienda San Ignacio	0	3000
Camino de la Hacienda San Ignacio a la Orilla de la Sabana	2	1757
Orilla de la Sabana al Camino Rancho Tzuculú	0	100
Camino del Rancho Tzuculú a la orilla de la ciénaga	0	1600
Orilla a Orilla de la ciénaga (78 varas)	0	2311
Del piso firme a la orilla del mar	0	1539
Total	3	27460

De las 42, 460 varas en línea recta que el mar distaba por dicha vía de la plaza principal meridiana, para el año de 1856 ya se habían construido para el tránsito de carros 40,004 varas. Faltaban las 1, 539 varas que abarcaba el arenal contiguo al mar más las 917

²⁰⁹ *Idem.*

varas restantes para terminar de construir el camino carretero, el cual, se dijo, “promete un porvenir halagüeño a este desventurado país...”²¹⁰

Con todo, el último tramo presentaba serias dificultades para la construcción de una buena carretera. Se hallaba en la faja de la ciénaga que ceñía toda la costa del Estado y cruzaba sobre la garganta del lago Fraga. La obra solo podía emprenderse sobre la temporada de secas y el piso había que levantarlo a tres cuartas de vara, embutido de pura piedra con los costados apoyados en una buena estacada. Además, había que construir un puente sobre el lago, de aproximadamente cuarenta varas, al que se le debían dejar cada diez varas de construcción sólida (hecha con estacadas y piedras) claros de tres a cuatro varas para el curso de las aguas.

No obstante que los permisos para la fundación de Progreso ya se habían conseguido, el camino parecía no tener fin. La Junta Directiva de Caminos disponía de escasos recursos y no podía dar término a la obra “sino en mayo del año entrante, aunque no sea con la solidez y perfección conveniente, sin tener en cuenta alguno de tantos accidentes que sin poderlo impedir se presentan a cada paso en nuestra decadente situación que todo lo paraliza...”²¹¹

La Junta consideraba oportuno referir que entre los muchos bienes que la nueva vía proporcionaría al Estado, el más importante era la construcción de un ferrocarril. El camino ya nivelado, permitiría recibir en las mejores condiciones la futura obra ferroviaria. El monto del comercio yucateco de importación y exportación daría el flete más valioso del país partiendo de la capital de Mérida. El producto de los pasajes que –aseguraba optimista Antonio García-Rejón - excedería al de los fletes por lo corto de la distancia y los nuevos y variados objetos que movían hasta a los más indiferentes a salir de sus hogares, iban a motivarlos a recorrer la zona no con el objeto de lucrar sino por el simple gusto del recreo y la distracción. Dicho lo anterior, García-Rejón y Mazó conminó a De Regil y Peón:

Muy felices seremos, señor Agente, si tocando usted los resortes que están en su mano, consigue los recursos necesarios para empezar a gozar cuanto antes la dicha que todos se proponen en tan interesante obra, teniendo la satisfacción de ser entre los primeros los que señalen a nuestra posteridad el verdadero camino de los adelantos de que gozan los otros pueblos, marchando a su felicidad y

²¹⁰ Informe de Antonio García-Rejón y Mazó, presidente de la Junta Directiva de Caminos, a Pedro de Regil y Peón, agente del Ministerio de Fomento en Mérida, Mérida, 17 de junio de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 976 .C37 1856, en: sin autor, *Documentos e informes...*, p. 38.

²¹¹ *Idem.*

engrandecimiento, debido a la cordura de los que han sabido gobernarlos y ellos dóciles en obedecerlos.²¹²

El remate de lotes

El 16 de julio de 1857, ante el notario Gumercindo Poveda se sacaron a remate para ser obtenidos por el mejor postor, cincuenta de los solares en los que se iba a establecer la población de Progreso. Cada solar contaba con 2, 400 varas cuadradas de superficie. Los de menor precio –de veinte y veinticinco pesos cada uno- serían los que tuviesen frente para la calle principal, y los demás de a doce pesos. El plano respectivo, con arreglo al cual estaba trazada la nueva comunidad y en el que se puede ver la situación de los solares, se anunció se podían ver, para los que gustasen examinarlos, en las oficinas de la agencia del Ministerio de Fomento en Mérida, donde también estaría dispuesto el agente De Regil y Peón a dar todas las noticias relativas a las gracias y privilegios que el gobierno de la República había concedido a sus primeros pobladores.²¹³

El día fijado, a la anunciada venta de terrenos acudieron el agente de Fomento y el notario de aquel oficio, además de una porción numerosa de rematadores. Por disposición de Pedro de Regil y en cumplimiento de la ley del 25 de febrero de 1856, se procedió a pregonar los solares que habrían de formar la proyectada población de Progreso, por voz y medio del joven Pedro Guerra que le hizo de pregonero. Entre las once y las 15.30 horas salieron a remate las propiedades, procedimiento que al finalizar mostró el siguiente resultado:

CUADRO 5: REMATE DE PROPIEDADES EN PROGRESO, 1856

Nombre de los Rematadores	Cuartel en el que se hallan los solares	Manzana de los Solares	No. De los Solares	Valor de los solares
José María Domínguez	1°	13	1	\$32
Pedro de Regil y Peón	2°	7	1	\$65
Vicente Rendón	1°	13	3	\$60
Joaquín Pinelo	2°	14	3	\$71
Darío Galera	2°	14	2	\$50
José Negrín Domínguez	1°	13	2	\$45
Domingo Tenreiro	2°	14	6	\$36

²¹² *Ibid.*, p. 39.

²¹³ Documentos relativos a la fundación del puerto de Progreso, Mérida, 1857...

Darío Galera	1°	13	4	\$56
Domingo Tenreiro	1°	6	1	\$40
Darío Galera	1°	6	4	\$40
Juan Miguel Castro Martín	2°	1	1	\$57
Antonio Cupul	2°	7	3	\$67
Juan Miguel Castro Martín	2°	7	2	\$68
Tomás Mendiburu Molina	2°	2	2	\$26
Juan Miguel Castro Martín	2°	7	4	\$60
Enrique Fremont	2°	7	5	\$40
Luis Casares	2°	14	1	\$80
José Avelino Castilla	1°	20	2	\$65
Darío Galera	1°	20	1	\$40
Manuel Mendiburu	4°	7	1	\$72
Juan Abad González	1°	12	1	\$40
Francisco Zavala	1°	20	4	\$26
Ramón Coral	1°	3	1	\$17
Ramón Peón	1°	4	1	\$20
Joaquín Molina	1°	3	4	\$17
Joaquín Castellanos	1°	5	1	\$22
Rita Mimenza	2°	1	4	\$20
Cosme A. Villajuna	1°	15	1	\$23
Juan Peón	1°	15	2	\$22
Camilo Cámara	2°	7	6	\$22
Antonio Bolio	3°	13	1	\$72
Lorena Rodríguez	1°	20	3	\$85
Antonio García Rejón	2°	14	4	\$25
Antonio García Rejón	2°	8	4	\$16
Juan Miguel Castro Martín	2°	1	3	\$36
Tomás Mendiburu	2°	2	4	\$27
Ramón González G.	3°	6	3	\$26
Policarpo Echánove	3°	6	1	\$24

Diego Fernández	1°	13	6	\$26
Juan Miguel Castro Martín	2°	1	2	\$36
El ilustrísimo Señor Obispo (sic)	2°	15	3	\$25
Simón Peón y Cano	2°	8	1	\$30
Domingo Mendiburu	4°	7	2	\$39
Juan Miguel Castro Martín	4°	7	3	\$31
Bernardo Barbosa	1°	6	3	\$36
Tomás Mendiburu	2°	15	4	\$17
Fernando Carim	3°	13	2	\$48
José León Rubio	2°	3	4	\$12
Antonio Cupul	2°	3	1	\$20
Simón Peón y Cano	1°	1	4	\$20
Liborio Irigoyen	3°	13	2	\$31
Marcelino Castro	1°	6	2	\$28
Juan Miguel Castro Martín	1°	2	6	\$30

A cada uno de los compradores de terrenos se le percibió de verificar la entrega de sus remates para que se le adjudicase la escritura pública del predio que había licitado, así como para darle posesión de la propiedad.²¹⁴ Al día siguiente, el 17 de julio de 1857, se continuó con los remates de los lotes. Tanto el agente del ministerio de Fomento como el notario, el pregonero y un grupo de compradores, iniciaron el remate, que al cabo de tres horas y media registró los datos que se transcriben:

CUADRO 6: REMATE DE PROPIEDADES EN PROGRESO, 1857

Nombre de los Rematadores	Cuartel	Manzana	Solares	Valor
Manuel Eraclio Cervera	1°	2	5	\$29
José Narciso Bolio	1°	12	5	\$30
Miguel Muñoz	3°	7	6	\$20
José Montes	1°	7	3	\$38
Félix Castilla	2°	9	7	\$19
José Montes	3°	20	1	\$30

²¹⁴ *Idem.*

Manuel Cepeda Peraza	2°	8	3	\$30
Sebastián Arcila	2°	9	4	\$12
José León Rubio	3°	15	1	\$13
Gumercindo Mendoza	1°	6	6	\$46
Tranquilino Puerto	3°	2	5	\$14
José Dolores Villamil	4°	14	1	\$38
José Avelino Castilla	3°	15	6	\$12
Bruno Peraza	2°	2	2	\$12
Donaciano García-Rejón	3°	14	6	\$13
José María Ymán	1°	13	5	\$46
Vicente Rendón	4°	1	1	\$19
José María Rubio González	4°	13	5	\$36
Pánfilo Centeno	3°	2	4	\$12
Anastacio Pinto	2°	8	2	\$12
Anastacio Pinto	4°	1	3	\$12
Juan Miguel Castro Martín	4°	14	3	\$25
José María Ymán	2°	1	6	\$12
Sebastián Fernández	2°	2	6	\$12
José León Rubio	3°	2	3	\$25
Joaquín Atocha	3°	13	4	\$20
Miguel Mendiburu	4°	8	1	\$12
Sebastián Fernández	25°	2	3	\$12
José Antonio Castilla	1°	12	1	\$12
José Dolores Cervera	1°	19	3	\$13
Tomás Aguilar	1°	6	5	\$12
Juan Abad González	1°	12	2	\$12
Tomás Mendiburu	3°	12	4	\$12
Daniel Zorrilla	4°	1	4	\$13
Vicente Rendón	3°	2	2	\$25

Como el día anterior, el agente De Regil suspendió el acto para continuarlo cuando lo creyese conveniente. Pidió a los rematadores que verificaran la entrega de sus

propiedades, que se les extendiese la escritura pública respectiva y se les diera posesión de cada predio.²¹⁵

En términos generales, la compra de terrenos para la construcción de casas en el futuro puerto la había realizado un grupo de políticos y empresarios pertenecientes a la minoría criolla yucateca, identificado con la causa federalista y más tarde con el liberalismo nacional y regional. El núcleo promotor original y algunos de los que más tarde se adhirieron a la campaña en favor de Progreso, fue el que mayor cantidad de lotes adquirió y más dinero invirtió para obtenerlos.

El primer día de subasta se ofrecieron los terrenos mejor ubicados y más caros. El predio de mayor costo (\$85) se lo adjudicaron a Lorena Rodríguez –junto con Rita Mímenza, una de las dos mujeres que aparecen en la lista-; el segundo más caro (\$80) lo obtuvo Luis Casares; los rematadores de los terceros lotes de mayor precio (\$72) fueron Antonio Bolio y Manuel Mendiburu y Molina; el cuarto más caro (\$71) lo compró Joaquín Pinelo; el quinto de mayor precio (\$68) lo adquirió Juan Miguel Castro Martín; los sextos más caros (\$65) Pedro de Regil y Peón y José Antonio Castilla; y los séptimos de mayor costo (\$60) Vicente Rendón y su sobrino Juan Miguel Castro Martín.

La mayor cantidad de terrenos –siete en la primera subasta y uno en la segunda- se los adjudicaron a Juan Miguel Castro Martín por un total de \$323. Darío Galera se hizo de cuatro predios el primer día de remates, por la suma de \$186; Tomás Mendiburu y Molina compró cuatro lotes por un total de \$82; Vicente Rendón obtuvo tres por la suma de \$104; Domingo Tenreyro adquirió dos por un total de \$76; Antonio García-Rejón y Mazó, dos por la suma de \$41; José Ymán, dos por un total de \$58; y Simón Peón y Cano por la suma de \$50. Uno de los cuatro políticos y empresarios que habían sido promotores pioneros del nuevo puerto de Progreso, Joaquín García-Rejón y Carvajal (para entonces administrador de rentas de Yucatán), no adquirió algún terreno en los remates, pero sí lo hicieron sus hijos Antonio y Donaciano García-Rejón. Este último, en la subasta se hizo de un predio por la cantidad de \$13.

Es de resaltar el registro de apellidos similares entre los rematadores. De los ochenta y ocho compradores de terrenos, solo hay 39 apellidos diferentes, y parece ser éste el mismo promedio de familias que adquirieron los predios, sin dejar de considerar que, incluso, varios de estos núcleos familiares estaban emparentados entre sí. En la subasta se citan de

²¹⁵ *Idem.*

manera reiterada a individuos de apellido Peón, Domínguez, Tenreiro, Mendiburu, Molina, García-Rejón, Irigoyen, Castro, Bolio o Castilla, y no existe en la lista algún comprador indígena. También es notable la presencia de dos futuros gobernadores yucatecos: Liborio Irigoyen (1862) y Manuel Cepeda Peraza (1867 y 1868), con una consolidada imagen como defensor del liberalismo, que este mismo año de 1857 iría a Campeche a sofocar los levantamientos de Pablo García, el cual pretendía separar de Yucatán el distrito referido.

Las batallas por el ferrocarril entre la clase poseedora

En la víspera del Segundo Imperio, como consecuencia del incremento de caminos, igual aumentaban en Yucatán los carros de transporte para carga y pasajeros. Porque las vías de comunicación eran las venas que, de acuerdo con la clase dirigente, facilitaban a los pueblos el poder gozar de los productos de la industria ajena y exportar los sobrantes de la suya.²¹⁶ Bajo estos conceptos, los hombres que gobernaban Yucatán y que desde tiempo atrás fomentaban la fundación y desarrollo de Progreso, consideraron como primordial la construcción y explotación del ferrocarril de Mérida a aquel virtual puerto.

El primer proyecto de ferrocarril Mérida-Progreso lo formuló en 1857 el ingeniero Santiago Méndez Echazarreta, hijo del entonces gobernador Santiago Méndez Ibarra. En sus cálculos, asignaba a la vía una longitud de 33,480 metros, equivalente a 10,000 varas mexicanas. Méndez proyectó la construcción de 30 alcantarillas de mampostería, 5 pozos y 20 casas de palma para guardar vías: el peso de los rieles era de 55 libras el metro; tres locomotoras de pasajeros a \$7,000.00; ocho vagones para 40 personas a \$1,250.00, y 20 carros para carga de tres toneladas, a \$750 por unidad, con un gasto total de \$208,835.80.

Este proyecto no se llevó a cabo, ya que en julio de 1857 hubo un cambio de gobierno en el Estado y el nuevo titular, Pantaleón Barrera, no pudo apoyarlo económicamente. Había sido un año cruento de la Guerra de Castas, después que los mayas insurrectos atacaran las poblaciones de Chikindzonot, Peto, Ichmul, Tihosuco y Tekax. Solo un mes más tarde estallarían la revolución independentista de los campechanos, al mando de Pablo García, Pedro Baranda e Irineo Lavalle.²¹⁷

Más tarde -1861- llegó a Yucatán Edwin Robinson, representante de la Michael's House Cornhill de Londres, con el objetivo de invertir en la construcción del primer

²¹⁶ Documento N.18, Sobre la multiplicación de carros y de nuestros caminos, Memoria del gobierno de Yucatán en 1862, BVY, Clasif. F1376.9.976.C37 1870, en: Juan Miguel Castro, *El triunfo de la verdad...*

²¹⁷ Raquel Ofelia Barceló Quintal, *Op. Cit.*, p. 8.

ferrocarril de la península. Robinson se asoció con Francisco G. García para formar una sociedad a la que se le dio el nombre de Compañía del Camino de Hierro del Estado de Yucatán.²¹⁸ El 2 de septiembre de dicho año, la compañía obtuvo la respuesta favorable para construir y explotar la vía férrea Mérida-Progreso. Un decreto presidencial dirigido al Congreso de la Unión para concluir las negociaciones, construir el ferrocarril y trasladar la aduana de Sisal a Progreso, quedó redactado en estos términos:

Benito Juárez, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Unión ha tenido a bien decretar lo siguiente:

Artículo 1.- Quedan exentos por el término de 30 años de todo derecho de aduana, contribución, peajes e impuestos en la actualidad vigentes o que en lo sucesivo se establecieren, los materiales, herramientas, trenes, oficinas, estaciones y todo cuanto se necesite para la construcción, conservación y uso de ferrocarril contratado entre el gobierno del estado de Yucatán y Mr. Edwin Robinson y socios, cuyo camino ha de ir de la ciudad de Mérida al punto de la costa llamado el Progreso.

2.- Para que el camino del que habla el artículo anterior tenga la amplitud debida, se concede el terreno suficiente de los baldíos por donde pase.

3.- Tan luego como estén construidas tres leguas de ferrocarril, partiendo del Progreso, se trasladará a este la aduana marítima de Sisal.

4.- Se conceden 25 solares de los del Progreso, que no estén enajenados ni sirvan para edificios públicos.

Dado en el salón de sesiones del Congreso de la Unión, en México, a 31 de julio de 1861.

Por tanto mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.²¹⁹

La Compañía del Camino de Hierro del Estado de Yucatán, igual obtuvo el privilegio exclusivo de la explotación del ferrocarril Mérida-Progreso de parte del gobierno de la entidad, el 2 de julio de 1862, ratificado por el Congreso local el 13 de septiembre del mismo año. Pese a todo lo anterior, los trabajos de construcción se aplazaron por falta de capital y por no haber llegado a tiempo el material necesario. Robinson solicitó dos prórrogas: una con fecha del 3 de agosto de 1863 y otra del 4 de febrero de 1864. Las gestiones iban avanzadas cuando ocurrió la muerte de Robinson el mismo año de 1864, víctima de la fiebre amarilla. A consecuencia de lo anterior, la compañía inglesa perdió el interés de construir el ferrocarril, negocio que incluso ya no le parecía viable

²¹⁸ *Idem.*

²¹⁹ “El gobierno otorga concesiones a la empresa del Ferrocarril de Yucatán”, México, 31 de julio de 1861, en: Jorge L. Tamayo (selección y notas), *Benito Juárez. Documentos, discursos y correspondencia*. Edición digital coordinada por Héctor Hernández Silva. Versión electrónica para su consulta: Aurelio López López. CD editado por la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco. Primera edición electrónica, México, 2006.

económicamente. La intervención francesa se interpuso además en el proyecto que Benito Juárez había aprobado en 1861; la invasión de los ejércitos de Napoleón III, que arrastró a Maximiliano hasta México, invalidó el decreto juarista.²²⁰

Después de la muerte de Robinson, empezaron a formarse tres grupos –todos pertenecientes a la casta en el poder- que indistintamente se disputaban el privilegio de la construcción del ferrocarril a Progreso, Sisal o Celestún.²²¹ El primer grupo estaba formado por hacendados, que tenían sus plantaciones en Mérida, Motul, Tixkokob y Temax, y por comerciantes del Henequén. Al frente de él estaba Rodolfo G. Cantón y Cámara, al que, naturalmente, apoyaban los impulsores originales de la fundación del nuevo puerto ubicado entre Chicxulub y Chuburná, así como los propietarios de los solares de dicho punto costero subastados en 1857.

El segundo grupo lo integraban líderes políticos y comerciantes de la ciudad de Campeche, que importaban sus productos por el puerto de Sisal. A ellos los lideraba Felipe Ibarra Ortoll, comerciante campechano de gran parecido físico a Maximiliano de Habsburgo²²² que tenía intereses fincados en el puerto sisaleño, así como los vecinos del mismo. Ibarra argumentaba que el ferrocarril Mérida-Sisal representaba rentabilidad a Yucatán, a la nación y al comercio de la capital yucateca. Entre las utilidades a Yucatán, consideraba la conservación y aumento del valor de los edificios públicos; el ahorro del desembolso que le impondría la traslación de la aduana a Progreso, el aumento del valor de los terrenos pertenecientes al Estado y la conservación de una población ya establecida en Sisal.

El tercer grupo se componía de terratenientes, en su mayoría correligionarios del Segundo Imperio, encabezados por el criollo campechano Manuel de Arrigunaga y Sabido, hijo del capitán de marina mercante Juan Bautista de Arrigunaga Mújica, de origen vizcaíno²²³, y de Ana Sabido de Vargas y Bienpica. Manuel estaba casado con Faustina Gutiérrez y Estrada, hija de Joaquín Gutiérrez de Estrada que fuera gobernador de Yucatán de junio a agosto de 1857 y de Faustina Estrada y Lambert, y era también sobrina de José María Gutiérrez y Estrada, que había encabezado en 1863 la comisión que ofreció en

²²⁰ Luis Alfonso Ramírez Carrillo, “Un mar de historias”, en: Luis Alfonso Ramírez Carrillo (coordinador), *Un secreto bien guardado. Mundialización y reestructuración productiva en Yucatán*, México, Porrúa, Universidad Autónoma de Yucatán, 2006, p.133.

²²¹ Raquel Ofelia Barceló Quintal, *Op. cit.*, p.9.

²²² Emiliano Canto Mayén, “Michele Giacomino: algunas obras suyas en Yucatán”, Por Esto! www.poresto.net/ver_nota.php?.zona=Yucatán&idSección=33

²²³ Manuel Arrigunaga Sabido –Sanchiz (IIH-UNAM) + Gayol (CEH-Colmich), gw.geneanet.org/sanchiz?lang=es;p=manuel;n=arrigunaga+sabido

Miramar a Maximiliano el trono de México. Por su parte, Manuel Arrigunaga y Gutiérrez de Estrada, hijo de Manuel y Faustina, era esposo de Eduviges Peón Peón, nieta de Simón Peón y Cano.²²⁴

El grupo encabezado por el imperialista Manuel Arrigunaga y Sabido, una de cuyas hijas, Dolores Arrigunaga Gutiérrez de Estrada, estaba casada con Andrés Ibarra Lavalle²²⁵, hermanastro de Felipe Ibarra Ortoll que lideraba el segundo grupo a favor de Sisal, solicitó la construcción de la vía Mérida-Celestún. Sus opositores, no vieron favorable que un puerto de altura se ubicara en este punto costero, por estar localizado en el extremo occidental del estado de Yucatán, casi en los límites con el nuevo estado de Campeche, debido a lo cual beneficiaría más a los comerciantes de la capital de esta entidad que a los de Mérida.

Tercero en discordia: el tren a Celestún

El 8 de febrero de 1864, José Salazar Ilarregui, nombrado comisario imperial de Yucatán por Maximiliano de Habsburgo, otorgó a Manuel Arrigunaga la concesión de la vía Mérida-Celestún y la habilitación de un puerto en este último lugar. La actitud del gobierno provocó la inconformidad de los hacendados yucatecos relacionados sobre todo con los del primer grupo defensor de la construcción del ferrocarril Mérida-Progreso, el cual habría de luchar hasta invalidar dicho proyecto.

Salazar consideraba entonces, que la paz y el orden que empezaba disfrutarse en Yucatán y en el Imperio en general, atraían la atención de Europa, debido a lo cual era necesario estimular las empresas que acabasen de afianzar dichas garantías. Con el fin de materializar sus ideas, el comisario imperial dirigió a la prefectura superior política del departamento de Mérida, cuyo titular era David Casares, un decreto en el que concedía privilegio al señor Arrigunaga y socios para llevar el ferrocarril a Celestún.²²⁶

Al día siguiente, Salazar Ilarregui extendió los privilegios a favor de Arrigunaga y socios. Luego de que hubiesen construido la tercera parte del camino de hierro Mérida-Celestún, dichos empresarios iban a poder establecer almacenes generales en toda la península de Yucatán, en los puertos y poblaciones que juzgasen convenientes a sus

²²⁴ *Idem.*

²²⁵ Felipe Ybarra Ortoll –Sanchiz (IIH-UNAM) + Gayol (CEH Colmich), gw.geneanet.org/sanchiz?lang=es&n=Ybarra+ortoll

²²⁶ Documento N. 6, Decreto concediendo privilegio a los señores Arrigunaga para llevar el ferrocarril a Celestún, Mérida, 8 y 9 de febrero de 1865, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 1870, en: Juan Miguel Castro, *El triunfo de la verdad...*

intereses. Además, la compañía que formasen iba a ser la única que pudiese emitir los *warrants* y *recipisces*, es decir los documentos de garantía y reconocimiento.

La compañía recibiría sobre todas las mercancías depositadas, el uno por ciento mensual de almacenaje sobre su valor, y un peso de derecho por cada documento de reconocimiento, el cual sería dividido por mitad con el Gobierno, bajo el entendido que el timbre iría comprendido en el precio. Para las mercancías de gran bulto, cuya nomenclatura iba a ser establecida por la autoridad competente de la península en un reglamento ulterior, la compañía percibiría además un derecho sobre el cubo, que igual dividiría por mitades con el Gobierno imperial. Todas las mercancías iban a pagar el almacenaje por semanas y no por días.

Los empresarios referidos también tendrían la facultad de descontar los documentos de garantía al seis por ciento anual; de entregar cada mes al Gobierno un estado de los documentos emitidos, los cuales no iban a ser válidos sin el sello del interventor nombrado por el Gobierno para todas las operaciones de la compañía en cada almacén. A petición de un portador de un documento de garantía protestado, Arrigunaga y socios tendrían el derecho de vender en pública subasta, ocho días después del aviso, las mercancías expresadas en él.

Los concesionarios iban a poder construir los almacenes, después de recibir de las autoridades ochocientas varas cuadradas en todos los puntos en que se estableciesen dichos almacenes y de los terrenos que pudiese disponer más próximos al centro de cada población. El gobierno imperial ejercería el derecho de primacía sobre todas las mercancías almacenadas, es decir tendría la facultad de comprar al comerciante su mercancía al precio que haya fijado el mismo comerciante, al cual le ofrecería, si así lo condicionase, el 15% de prima. Y para que el Gobierno pudiese percibir íntegros todos los derechos de aduana, el almacenaje iba a ser forzoso para todas las mercancías.

La citada concesión sería válida por noventa y nueve años, y al cabo de aquel tiempo el gobierno de su majestad el Emperador tendría el derecho de comprar a la compañía los establecimientos que haya construido y al precio que fijaran los peritos. Todos estos privilegios caducarían si Arrigunaga y socios no hubiesen construido hacia finales de 1868 el camino de hierro a Celestún, o porque no cumpliesen con los requisitos al que se les obligaba por los decretos relativos.²²⁷

²²⁷ *Idem.*

Esta vía de ferrocarril impulsada por el Segundo Imperio y los imperialistas yucatecos, nunca llegó a construirse. Solo quedó testimonio de ella en los documentos oficiales. El proyecto, durante los años que duró el régimen imperial no fue más allá del trámite oficial, sin levantarse la terracería ni colocarse un solo durmiente.

La restauración republicana

Al restablecerse la República, después que Manuel Cepeda Peraza venciera en 1867 a los ejércitos imperialistas y asumiera el gobierno de Yucatán -hasta su muerte en 1869-, los promotores de Progreso lograron obtener de la Diputación de Comercio la aprobación para la construcción de su aduana. El 1 de julio de 1870, bajo el gobierno de Manuel Cirerol, se le declaró puerto de altura y cabotaje y en septiembre se inició la construcción del edificio aduanero a cargo de los ingenieros Fermín Domingo y Antonio Cupul, este último con terrenos en el nuevo centro urbano. El 14 de octubre, el ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República autorizó la construcción del muelle del lugar y el 25 del mismo mes se dio a conocer el decreto de apertura del puerto.

Para el año siguiente -1871-, el gobierno expidió un decreto en el que manifestaba su interés por la construcción del ferrocarril Mérida-Progreso, además de ofrecer una subvención de 60,000 pesos al que obtuviera la concesión. En ese momento, la situación económica del estado se encontraba en mejores condiciones debido a la explotación del henequén, lo que estimuló a la clase poseedora, cercana y/o involucrada en los gobiernos liberales, a desembolsar 150,000 pesos para hacerse de la concesión.

Los primeros problemas y el boom henequenero

La última etapa que estudiamos incluye una década de gestión política por parte de la casta dirigente involucrada, edificación paulatina de la infraestructura portuaria y configuración de un patrón de asentamiento en Progreso que se convirtió en germen de la problemática urbana, la cual se extendería en esas condiciones hasta la siguiente centuria.

Conforme avanzó el desarrollo del nuevo puerto, igual se mantuvo el crecimiento de la demanda internacional de la fibra del henequén, debido sobre todo a la mecanización de la agricultura en Estados Unidos, que requería del cordel de la fibra (el *binder twine*) para atar las cocheras.

Es éste un periodo considerado como “la antesala” de la producción comercial del agave. La siguiente década (1880-1890), la producción del henequén y los precios de éste fueron siempre a la alza, lo que acrecentó la tala inmoderada de los bosques de la región y la desaparición de las milpas de los mayas, al igual que se dieron al iniciar el decenio los últimos esfuerzos para echar a andar el servicio ferrocarrilero de la capital de la entidad hasta el nuevo asentamiento costero.

Reflexiones finales

Todas las etapas en las que hemos dividido el proceso de cambio de la aduana de Sisal a Progreso están caracterizadas por la confrontación entre las facciones de poder político y económico de la península de Yucatán. Un primer periodo: 1840-1847, nos remite al primer rompimiento entre los grupos que controlaban casi exclusivamente la actividad comercial en Sisal, identificados con Campeche, y los núcleos oligárquicos de Mérida que intentaban hacerse del control de la aduana sisaleña y trasladar la preponderancia portuaria de este punto a Progreso.

Las confrontaciones entre estos grupos de poder propició la costumbre de armar a los mayas, que más tarde se movilizaron en contra de los propios criollos. En la segunda etapa de nuestro estudio, con los indígenas levantados en armas se detuvieron por un momento las gestiones para la fundación del nuevo puerto, lo cual sólo pudo reactivarse concluidos los ataques más violentos de la Guerra de Castas. Lo anterior dio lugar a una tercera etapa, incluido el decreto de la nueva población, remate de los lotes, conclusión de la carretera Mérida-Sisal y las batallas por la concesión del ferrocarril entre las tres opciones: de la capital yucateca a Sisal, a Progreso o a Celestún.

Finalmente el triunfo fue para el proyecto Progreso, en medio de las rivalidades entre conservadores y liberales. Después de la derrota del Segundo Imperio y del incremento de la demanda internacional de la fibra del henequén, se concretó el traspaso de la aduana marítima, la fundación del nuevo puerto y la puesta en marcha del ferrocarril Mérida-Progreso. En medio del gran crecimiento económico peninsular, sobresalen los errores en la distribución urbana del lugar que nos ocupa, al igual que otras arbitrariedades por parte de las autoridades estatales y federales que marcarían el futuro del nuevo puerto.

Capítulo III

El cambio a progreso y la opinión pública respecto al cambio

Los proyectos políticos y económicos de los grupos yucatecos en el poder, no eran del todo claros al terminar la primera mitad del siglo XIX. Sin embargo, paulatinamente se convirtieron en banderas de facciones o de partidos; ideas, pensamientos, opiniones y conceptos que se adaptaron al sistema de gobierno y sirvieron como elementos detonantes o inhibidores del desarrollo peninsular.

Estas expresiones políticas, intelectuales, éticas, se hicieron formas particulares que adoptaron los grupos en pugna, liberales contra conservadores o liberales contra liberales. Todos participaron en el diseño del entorno en el que surgió y creció la economía capitalista local, consolidada hacia finales del decimonónico a través de rivalidades, adecuaciones y reconciliaciones entre los principales actores, elementos que chocaron, se enfrentaron o se amoldaron unos a otros.

Reiteradas fueron las confrontaciones entre los diversos grupos políticos, sociales y económicos regionales: gobierno de la entidad, ayuntamientos, prensa, empresarios, comercio organizado e involucrados en términos generales, enfrentamientos que se muestran en el presente capítulo como uno de los momentos más álgidos del proceso que habría de aterrizar en el cambio de ubicación geográfica de la aduana marítima.

Organización y protesta a favor de Sisal

El 20 de noviembre de 1869 quedó establecida la Junta de Sisal, cuyos miembros se nombraron para dirigir y levantar la voz en defensa de los derechos del puerto así, como para protestar por el traslado de su aduana marítima. Entre los primeros propósitos, la asociación se impuso reunir las publicaciones de pliegos que de manera suelta se habían propalado para comprobar la impertinencia de dicho cambio, objetivos que decían sustentar los organizadores en la conveniencia general del Estado. El más interesado, reclamaba la

Junta, era el pueblo de Sisal, porque de llevarse a cabo la traslación lo subsecuente sería su completa ruina.²²⁸

Los textos iban a ser de gran utilidad, pues permitirían realizar la publicación de cuanto se había escrito en pro y en contra. Para aquella época, los propietarios y vecinos de la villa habían reunido una cantidad de dinero que se invertiría en los gastos de la edición. Esta incluiría las cartas de científicos marinos que declaraban las pésimas condiciones marítimas de Progreso y que resultaban ilustrativas.

Entre los hombres que ofrecieron sus colecciones destacaba el campechano Rafael de Portas. Este había reunido las publicaciones de Juan Miguel Castro, que desde septiembre de 1869 le llamaron la atención por abrazar cuestiones tan importantes para la península como la traslación de la aduana marítima de Sisal a Progreso, así como pregonaban la construcción del ferrocarril que uniría a Mérida con la costa septentrional. Los perjuicios que esto ocasionaría a Hunucmá y sus cercanías, habían generado protestas desde los años cuarenta.

Otros importantes testimonios que se recabaron formaban parte de los archivos de Felipe Ibarra Ortoll, los cuales de Portas había solicitado al empresario también campechano para su estudio. El análisis de los documentos dio como resultado una publicación en la que se cuestionó en términos generales el traslado de la preponderancia portuaria de Sisal a Progreso.²²⁹

La primera pregunta que se hacía en el manifiesto era cómo desde 1844 hasta 1857 no se había podido crear la población deseada, tiempo durante el cual una inmensa cantidad de gente buscaba asilo por todas partes debido a la Guerra de Castas. Se tomaba como ejemplo Ciudad del Carmen –donde se estableció desde 1847 un núcleo urbano al que con sentimiento de transterrados se le había dado el nombre de Pueblo Nuevo-²³⁰, integrado por inmigrantes que huían de la conflagración interétnica, así como otros poblados de la costa cuyo engrandecimiento había dependido de las emigraciones del estado de Yucatán, no tan solo porque encontraran elementos locales para ganarse la subsistencia y aun hacer una fortuna, sino porque retirados del foco de la guerra tenían un asilo seguro para librarse del

²²⁸ Carta de la Junta de Sisal a Rafael de Portas, Sisal, 20 de noviembre de 1869. La Junta de Sisal estaba representada por su presidente Alberto Morales; secretario Miguel Acevedo; tesorero Ramón Canto; así como M. Romero; M. Presuel; I. Herrera; George Llanes; y Laureano Pérez.

²²⁹ Rafael de Portas (editor), *Sisal y el Progreso, defensa de los intereses generales de Yucatán y especialmente de los del puerto de Sisal amenazados por la pretendida traslación de la aduana marítima de este puerto al punto de la costa llamado Progreso*, Mérida, Imprenta de Manuel Aldana Rivas, 1869, p.1.

²³⁰ Luis Fernando Álvarez Aguilar, *Barrios antiguos de Ciudad del Carmen*, Campeche, Colección Campeche, Sección Conmemorativa “Juan Carbó”, Gobierno del Estado de Campeche, 2007, p. 283-286.

servicio militar que los agobiaba. Igual en Corozal se había formado una gran población en donde más de 25,000 yucatecos establecieron sus industrias, con todo y el amago constante de los indígenas de Oriente.

Los que huían de las armas también hubiesen podido encontrar en Progreso un refugio y mayores beneficios al quedar exentos de toda contribución y de los derechos que causarían las maderas que necesitaran para fabricar sus casas. Pero, por lo menos hasta 1869 el puerto continuó sin poblarse. Los cincuenta y seis rematadores que habían adquirido los ochenta y ocho solares –todos señores del capital peninsular entre los que se encontraban los principales promotores del sitio-, tampoco habían fabricado casa alguna y daba la impresión que preferían perder la propiedad adquirida y con ella sus valores respectivos.

El grupo de políticos y empresarios impulsores de Progreso parecía haber perdido el empuje y hecho mal sus cálculos. En Celestún por el contrario, durante esa época y en pocos años se levantó una población sin que nadie hablase o fomentara sus virtudes, o sin que fuese motivo de un decreto la erección y desarrollo de ese pueblo. Sisal por su parte, después de haber sufrido en 1847 los estragos de un incendio ya se había repuesto y crecido considerablemente en pobladores y edificios, a pesar de la opinión adversa de sus detractores.²³¹

Un artículo publicado por José Dolores Rivero y Figueroa en 1862, reforzaba lo antes expuesto sobre Sisal y Progreso.²³² Fundado en una posición saliente de la playa, decía Rivero, las aguas de Sisal eran limpias, y aun en verano tan fuertes sus crecientes que avanzaban más allá de lo que podía concebirse en un mar bonanza. El puerto no prestaba abrigo a las embarcaciones que calaban más de tres pies, y tenían que ponerse a la capa en tiempos de nortes. Las casas particulares casi todas eran de guano, había diez de mampostería y entre 1847 y 1862 solo se levantó una más de guano, lo cual se debía al decreto que declaraba que se habilitaría el puerto de Progreso una vez que el ferrocarril tuviese concluidas algunas leguas de camino.

Tal empresa ferroviaria hizo desfallecer los adelantos y mejoras que con entusiasmo se habían iniciado, pues la misma ley declaraba la clausura del puerto de Sisal para todo comercio marítimo una vez concluida la traslación de la aduana a Progreso. Esta disposición, según Rivero y Figueroa, no era justa y defendía principios –los de la antisocial

²³¹ Rafael de Portas, *Sisal y Progreso*... p. 4.

²³² José Dolores Rivero Figueroa (sin título), Mérida, 1862, artículo reproducido textualmente en: Introducción de la recopilación..., p. 4.

e inhumanitaria doctrina de la modernidad- que ya para entonces habían sido impugnados en el ámbito internacional.

Sisal ya era un puerto establecido, una población organizada, y necesitaba de ese ferrocarril que lo comunicase con la capital, lo cual pondría en movimiento a ambos pueblos que progresarían al aumentar su población. De esta manera, en prevención de que algún día se le quitaría la aduana, la legislatura había decretado el 5 de abril de 1847 que como medida de consolución los propietarios de casas y bodegas de mampostería en Sisal serían competentemente indemnizados por el valor de sus fincas.

La población de este punto costero era en su mayoría inmigrante de la capital peninsular, y en doce años había ganado el doble de su índice demográfico. En 1850, un censo registró 742 individuos en el sitio, en tanto que el mandado a formar en 1862 (año en que Rivero publicó su trabajo) presentaba una población de 1330 habitantes. Durante aquel ínterin, los sisaleños debieron mantenerse en la incertidumbre, porque veían llegar su ruina con el ferrocarril que se instalaría entre Mérida y Progreso.

Con todo, hasta 1857 Progreso no había progresado, y no había pasado de lo que era antes de pensarse en él. La construcción del ferrocarril quedó solo en proyecto hasta 1864, cuando volvió a promoverse su instalación. No obstante, siete años después de esta fecha tampoco se obtuvo adelanto alguno. “Estos tan largos espacios de tiempo, se encargaron de comprobar con la lógica irresistible de los hechos, la falsedad de los razonamientos en que se apoyaban los promotores del cambio para atraer la atención de la opinión pública”.²³³

La renovada promoción del ferrocarril Mérida-Progreso en 1864 —después de la muerte de Robinson y la pérdida de interés de la compañía inglesa que representaba por construir dicha vía férrea-²³⁴, hizo despertar a los inversionistas y vecinos de Sisal de su letargo, para evitar las consecuencias que le sobrevendrían con aquella traslación, la cual casi había nulificado el valor de sus propiedades e inhibido su entusiasmo por las mejoras materiales de la localidad. Entonces se pusieron en actitud de defenderse, y establecieron “una oposición razonada y justa en todos los aspectos.”²³⁵

En su resistencia, los sisaleños promovieron la preferencia que se le debía dar al puerto antes que a Progreso y Celestún en la construcción del camino de fierro. Esto, de

²³³ Rafael de Portas, *Sisal y Progreso...*, p. 8.

²³⁴ Raquel Ofelia Barceló Quintal, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX: El camino hacia el progreso”, *Mirada Ferroviaria* N. 15, Revista digital, Tercera época, p. 9.

²³⁵ Rafael de Portas, *Sisal y Progreso...*, p. 8.

acuerdo con los *progresistas* había representado para Sisal su tabla salvadora y su caballo de Troya, pues encontraban argumentos poderosos para llamar la atención del Gobierno y para que no se decretase de liso y plano la traslación de la aduana y la construcción del ferrocarril hacia Progreso. Juan Miguel Castro replicó en un manuscrito:

Desde entonces Sisal se desentiende de la cuestión de proximidad y de la cuestión de traslación de la aduana marítima para fijarse en la del ferrocarril, agarrándose a ella como un náufrago a una tabla salvadora. Desde entonces es su caballo de batalla; y si no fuera la buena fe y el espíritu de patriotismo con que se promovió por primera vez la idea de la construcción de un ferrocarril a Progreso, pudiera decirse que este pensamiento fue sugerido maliciosamente con el fin de desviar el curso de las ideas, de la verdadera cuestión, del único objeto con que se construyó la carretera de Progreso, que fue de trasladar a aquel punto la aduana de Sisal. Este incidente ha servido a Sisal maravillosamente, pues distrayendo la atención con el proyecto de ferrocarril, ha desviado el pensamiento público del principal objeto: el de la traslación de la aduana.²³⁶

Paralelamente, los de Sisal hicieron públicas las condiciones del puerto de Progreso y sus inconvenientes para tratar de demostrar que la traslación no iba a tener efecto sin grave perjuicio para Yucatán y el comercio en general. Por lo mismo, el grupo liderado por Felipe Ibarra Ortoll²³⁷ –cuyas bases sociales eran sobre todo los pobladores de Sisal, Ucú y Hunucmá–, creía que el Ministerio de Fomento no debía informar sobre la conveniencia o inconveniencia del cambio de la aduana sin mandar practicar antes un nuevo reconocimiento profesional respecto de las condiciones marítimas de ambos puntos costeros. En aquellas fechas, lamentaban los sisaleños no haber encontrado –a fin de insertarlos en su defensa–, los informes de las comisiones científicas nombradas por el gobierno español con el objeto de determinar el punto más conveniente de la costa, promovidas en 1811 por el brigadier Benito Pérez Valdelomar.

Sin duda estas comisiones para elegir la rada de Sisal antes que la de Progreso, habían estado sustentadas en métodos profesionales, sin que ignorasen que Progreso quedaba más cerca de Mérida. Tampoco desconocían que para optar por Sisal atravesaban la ciénaga en su mayor anchura, lo cual haría más costosa la calzada que construyó el

²³⁶ Juan Miguel Castro Martín, “Informe razonado y comparativo sobre las ventajas que hacen preferible el puerto litoral llamado ‘El Progreso’ a la villa de Sisal, así para la construcción de una vía férrea que comunique esta capital con el mar, como para puerto habilitado para el comercio de altura y cabotaje; leído por el que suscribe en la gran reunión celebrada el 20 de mayo de 1866 y adicionada posteriormente por él mismo”, Mérida, 12 de septiembre de 1869, Biblioteca Virtual de Yucatán (BVY), http://www.biblioteca_virtual_de_yucatan.com.mx, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

²³⁷ Raquel Ofelia Barceló Quintal, *Op. cit.*, p. 10.

gobierno virreinal y que aún se usaba hacia 1869, ya avanzado el desarrollo del México independiente.

No era creíble que sin razonamientos científicos y de verdadera conveniencia para el comercio y de la península en general, se hubiese preferido abrir el puerto en la rada de Sisal. “Marinos tan célebres como don Ciriaco Ceballos, cuyas cartas marítimas de toda la costa del Golfo de México son tan estimadas hasta el día por todos los náuticos del globo, no podían equivocarse como pretende el señor Tizón y juzgan los que abogan por la traslación de la aduana marítima de Sisal al punto llamado El Progreso.”²³⁸

Finalmente, en su arenga la Junta de Sisal proponía al gobierno de Yucatán comunicar el mar con la ciénaga a través de dos canales. Uno abierto a barlovento y otro a sotavento de Punta de Piedra, para evitar a las embarcaciones de poco calado de la costa occidental el montar esa punta, las cuales entrarían por el canal a la ciénaga donde se formaría el puerto de abrigo. Las aguas entrarían por un canal y saldrían por el otro, y el paso del mar arrastraría en su corriente constante el fango depositado en su lecho, y no iba a dejar empozarse el agua cuyas emanaciones deletéreas eran perjudiciales en cierta época del año.

Polémica sobre el ferrocarril durante el Segundo Imperio

Los presupuestos de Santiago Méndez

Entre los temas analizados por la Junta de Sisal en 1869, sobresalió el asunto de la construcción de la vía férrea y la selección del punto costero que iba a unirse a través de ella con la capital yucateca. Se presentaron en la mesa de discusiones los costos del camino de hierro entre Mérida y Progreso, documentados por el ingeniero Santiago Méndez Echazarreta en 1857 y dirigidos al agente del Ministerio de Fomento en Mérida Pedro de Regil y Peón.²³⁹

En sus presupuestos, Méndez había hecho algunas omisiones, las cuales intentó justificar con vagos argumentos. Entre las partidas ignoradas estaban los gastos generales para la formación de la compañía, reconocimiento y estudio del terreno, redacción del proyecto, expropiación de los terrenos, gastos judiciales e indemnizaciones por ocupación temporaria o agencias. Méndez Echazarreta explicó a De Regil que todas estas partidas

²³⁸Rafael de Portas, *Sisal y Progreso...*, p. 10.

²³⁹ Santiago Méndez Echazarreta, “Informe sobre los costos de un camino de hierro entre esta ciudad y El Progreso”, Campeche, 15 de mayo de 1857, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

hubiesen ocupado un lugar preferente en los presupuestos de los países desarrollados, pero en México no había necesidad de considerarlas.

El camino Mérida-Progreso, alegaba el ingeniero, ya estaba trazado, los terrenos no habían costado nada y los gobiernos liberales yucatecos, lejos de querer vender la concesión, proveerían a la empresa de las mayores franquicias e inmunidades. Entre las partidas secretas, Méndez omitió los gastos de dirección de las obras y sobrestantía, pues consideraba dichos costos “embebidos en la construcción de toda la vía.”²⁴⁰

Las autoridades tampoco determinaron que fuese necesario el camino por ambos lados, pues contrario a lo que defendían en otros escritos los promotores del nuevo puerto, el área que iba a atravesar el tren no estaba poblada. La carretera por la cual iba a extenderse la vía, en su mayor parte estaba nivelada y a la altura conveniente, razón por la cual los costos de aplanamiento del suelo parecían reducidos. Igual se presupuestó “a cuatro reales el jornal de cada operario terracero, a un peso el de los carpinteros y albañiles, y los materiales situados a ambos lados en toda la longitud del camino.”²⁴¹

El ingeniero responsable del proyecto, Santiago Méndez Echazarreta, era hijo de Santiago Méndez Ibarra²⁴², que contaba entre sus principales colaboradores (como consejeros) con el propio Pedro de Regil y Peón, José Antonio García-Rejón, y Darío Galera-²⁴³, todos ellos promotores desde sus orígenes del tren a Progreso. El proyecto de Méndez Echazarreta contemplaba construir el camino de hierro con un carril de *Vignolles*, cuyo uso en esos tiempos estaba generalizado en Estados Unidos, Alemania y Austria, así como en menor proporción en Suiza, Inglaterra y Francia.

Méndez también suprimió en el plan la partida de “obras de arte” (acueductos, viaductos, puentes grandes o subterráneos), ya que la vía en su desplazamiento no tendría necesidad de ellas. Los carriles seguirían un trazo perfectamente recto, en terreno firme y siempre más alto que los campos adyacentes, por lo que bastaría de acuerdo con el responsable, veinte guardavías para conservarla en buen estado de limpieza y seguridad. En las estaciones de Mérida y Progreso, solo se iba a construir un galerón para el desembarcadero y edificios específicos que albergaran el material de la locomoción y los talleres de reparación.

²⁴⁰ *Idem.*

²⁴¹ *Idem.*

²⁴² Isabel Bonilla Galindo, “Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez”, *Mirada Ferroviaria* N. 7, Revista digital, p. 30-40.

²⁴³ Augusto L. Peón Acevedo, *Gobernadores de Yucatán y algunos hechos históricos*, Mérida, Congreso del Estado de Yucatán, Editorial Área Maya, 2006, p. 101-105.

Para entonces, Méndez Echazarreta ofreció un escueto presupuesto de construcción y habilitación del ferrocarril de una sola vía, cuya distancia abarcaba 33,480 metros o 40,000 varas mexicanas entre los dos puntos referidos, el cual quedó redactado en los siguientes términos:

CUADRO 7: PRESUPUESTO DE CONSTRUCCIÓN Y HABILITACIÓN DEL FERROCARRIL, 1857

TERRACERIA Y MAMPOSTERIA		
45,000m ³	de terraplenes con materiales tomados al costado de la vía	\$6,750
15,000m ²	de revestimiento de piedra o césped	\$3,000
	Consolidación del puente de la ciénaga	\$1,000
	Construcción de 30 alcantarillas de mampostería	\$3,000
	Construcción de cinco pozos a nivel	\$500
	Veinte casas de palma para guardavías	\$500
		\$14,750

MATERIALES DE LA VÍA		
66,960m	de carriles para la vía, pesando por metro 55 libras (25 kilogramos), todos juntos 1841 toneladas, a 45 pesos tonelada	\$82,845
1,600m	para las estaciones, cambios de vía, etc., 44 toneladas, a 45 pesos	\$1,980
12,176	silletas para unión de los carriles o razón de una por carril de 5 metros de largo, pesando 16 libras cada una, y juntas 194, 816 a 5 centavos cada una	\$9,740.80
12,176	clavijas para silletas, a 7 centavos cada una	\$852.30
300	silletas para estaciones, etc	\$210
300	clavijas <i>ídem</i>	\$21
174,524	clavos para carriles y durmientes, a 2 centavos cada clavo	\$3,490.48
46,631	durmientes de madera para la vía, estaciones, etc., a razón de 7 durmientes por par de carriles de 5.50 metros de largo a 50 centavos	\$21,815.50
		\$120,985.08
	Por arreglar definitivamente la vía	\$10,000
2	plataformas para máquina y ténder	\$3,000
2	<i>Idem</i> para vagones	\$1,000
4	excéntricas de tres vías	\$400
4	<i>Idem</i> de dos <i>ídem</i>	\$200
2	juegos de bombas y dos recipientes	\$1,000
		\$15,600

MATERIAL DE LOCOMOCIÓN		
3	Locomotivas para pasajeros	21,000

8	Vagones para 40 pasajeros cada uno	10,000
20	<i>Idem</i> para mercancías de a tres toneladas	15,000
		46,000
2	Edificios para estaciones	9,000
1	<i>Idem</i> para máquinas, etc.	2,500
		11,500
	Suma Total	208,835.08 ²⁴⁴

Resumen	
Terracería, etc.	14,750
Materiales para la vía.	120,985
Diversos	15,000
Maquinaria	46,000
Edificios	11,500
Total	208,835

Informes de Pedro de Regil

Siete años después de los anteriores cálculos, durante los tiempos de la intervención Francesa Pedro de Regil y Peón elaboró un conteo aproximado de las utilidades que dicho medio de transporte iba a producir a favor del Estado. Estos igual se analizaron en 1869 por la Junta de Sisal. Los promedios de Pedro de Regil eran los que se transcriben:

CUADRO 8: PRESUNTAS UTILIDADES QUE TENDRÍA EL FERROCARRIL PARA EL ESTADO, 1857

Rubros	Monto estimado
Fletes de importación y exportación que se causan hoy en el camino de Sisal	\$28,000.00
Flete de 10,000 cargas de maíz que vendrán a Mérida de la costa oriental por la vía marítima y de Progreso	\$1,250.00
Flete de pescado, sal, tabaco, leña y otros efectos que vienen por Progreso para el consumo de Mérida	\$1,500.00
Flete de 20,000 cargas de arena para construcción de edificios en Mérida, a tres reales	\$600.00
Flete de 20,000 piedras para construcción de edificios en Progreso.	\$150.00
Flete de 4,000 pacas de 400 libras de algodón que se exportarán de Yucatán con arreglo al cultivo actual de dicho textil, y deducidas 20,000 libras para el consumo interior	\$4,000.00
Productos del muelle	\$2,000.00

²⁴⁴ Santiago Méndez Echazarreta, "Presupuesto del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y el Progreso", Campeche, 15 de mayo de 1857, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

Pasaje de veinticinco viajeros diarios durante trescientos días a ocho Reales	\$9,750.00
Subvención anual que pagará el gobierno del Estado durante diez años	\$5,000.00
	\$60,250.00 ²⁴⁵

G. S. Pritchett, representante de la compañía inglesa que iba a conectar a Mérida con la costa septentrional, también solicitó a Pedro de Regil informes sobre las ventajas que tendría construir el ferrocarril de la capital del Estado al puerto de Progreso. En base a sus cálculos, De Regil ofreció una explicación en la que incluía costos y utilidades de la obra. El ferrocarril proyectado partiría de Mérida, que en ese entonces registraba un índice aproximado de 26,000 habitantes. Era esta ciudad, el punto de depósito en el que se concentraban tanto los efectos importados del extranjero para el consumo general, como los productos e industria que salían del territorio peninsular para su venta. La población de Yucatán, de acuerdo con la relación, era la consumidora y productora de todos los efectos que constituían dicho tráfico.

Para estas fechas (1864), la población estatal ascendía de acuerdo con de Regil y Peón a 248,156 habitantes, de los cuales el 35.47 % pertenecía al grupo “blanco”, y el 64.53 % al indígena. El 46.69 % eran hombres y el 53.31 mujeres.²⁴⁶ Es de resaltar que un año más tarde, el propio De Regil escribió a las autoridades imperiales y les informó que de los 750,000 pobladores que hacia 1844 habían en la península, éstos descendieron en 1865 a consecuencia de la Guerra de Castas a 350,000, tres cuartas partes de las cuales —el 75%— eran mayas, es decir 262,500 individuos. Esto mostraba, aseguraba De Regil a Maximiliano, “la inmensa superioridad numérica de los bárbaros...”²⁴⁷ Los anteriores datos, que representan un crecimiento exagerado para un periodo tan corto, pueden estar relacionados con la necesidad de la minoría en el poder de exagerar las cifras al emperador para apresurar su apoyo contra los sublevados.

²⁴⁵ Pedro de Regil y Peón, “Cálculo aproximativo de los productos de un ferrocarril entre Mérida y el Progreso”, Mérida, 16 de septiembre de 1863, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

²⁴⁶ Pedro de Regil y Peón, “informes y cálculos sobre los costos y utilidades del ferrocarril desde Mérida al puerto del Progreso”, Mérida, 16 de septiembre de 1864, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

²⁴⁷ Informe de Pedro de Regil y Peón a Maximiliano de Habsburgo, Mérida, 10 de noviembre de 1865, AGN, FOON, Segundo Imperio, Caja 46, Exp. 014, Gabinete Militar, 12 de noviembre de 1865.

Dada la importancia mercantil de la capital, el puerto de Progreso a donde iba a terminar el ferrocarril sería el único punto costero habilitado en el Estado, y como consecuencia la empresa propietaria tendría el monopolio del transporte de una parte muy considerable de los productos y consumos de toda la población peninsular, es decir de la suma de 250,000 habitantes que hacia 1864 informara De Regil a G. S. Pritchett.

En aquella ocasión, De Regil y Peón no pudo ofrecer alguna base fija para calcular la importancia de dichos productos y el consumo de los yucatecos una vez que se estableciera el nuevo puerto, ya que, dijo, eran pocos los datos estadísticos de los que disponía el gobierno debido a la desorganización de la administración pública ocasionada por las perpetuas convulsiones políticas entre las que se agitaba México y en particular el territorio peninsular.

El relator recurrió entonces al método abstracto deductivo. Consideró que los cálculos relativos al puerto de Sisal “debían ser comunes” (no menores como se había sostenido reiteradamente) al puerto de Progreso que lo sustituiría. Durante el lapso del 1 de julio de 1861 al 30 de junio de 1862 habían entrado al surgidero de Sisal, conduciendo carga, 35 buques con 5,812 toneladas y 10 buques en lastre con 1,399 toneladas. Además de este movimiento marítimo, exclusivamente de importación extranjera, iba a poder calcularse según De Regil en igual número de toneladas el de la exportación desde Progreso para el extranjero. El comercio de cabotaje pudo así calcularse en 40,000 toneladas anuales de introducción y otras tantas de extracción.

Debía sin embargo considerarse que las 22,422 toneladas a que ascendía el movimiento referido, no representaba igual número de toneladas de carga productivas para el ferrocarril, pues además de que a los buques procedentes del extranjero no hubiese sido prudente calcularles por término medio más de una mitad de su medida en carga, en el comercio de cabotaje representaba un papel muy importante la exportación de sal, que producida en criaderos naturales a la orilla misma del mar no causaba más fletes que los marítimos, los cuales no dejaban provecho directo al camino.

“Para no caer en el error y acercarse lo más posible a la verdad”, De Regil calculó en 6,000 toneladas anuales de carga el movimiento que en 1864 se daba en la carretera de Sisal. “La exactitud aproximativa (sic) de este cálculo se comprueba –confirmaba el autor de la relación- considerando que los carros que hoy sirven el tráfico entre esta ciudad (Mérida) y

Sisal, producen a la empresa propietaria de 28 a 30,000 pesos anuales, cobrando 25 centavos por quintal de peso.”²⁴⁸

El valor del tráfico que durante el primer semestre de 1861 se registró para el puerto de Sisal, igual serviría de base para los futuros cálculos. Este era el valor de efectos importados en seis meses, que registraba la suma de \$398,354.09; así como el valor de los efectos exportados en medio año y que cubrían \$235,832.38. Ambos documentaban un total de \$634,186.38.

El valor anual del comercio de Mérida que pasaba por el camino, era de \$1,269,000.00, siendo los principales artículos de importación comestibles y tejidos de algodón ordinarios, y los de exportación henequén en rama, henequén manufacturado, así como pieles al pelo y curtidas. Para entonces, los puertos que tenían más tráfico con Sisal eran Nueva York, La Habana, Belice y Veracruz.

Dicho comercio y el valor consiguiente de los fletes, de acuerdo con los promotores de Progreso iba a aumentar desde el momento en que se construyese el ferrocarril, ya que consideraban que este era un medio barato y rápido de comunicación que facilitaba a la industria y a la agricultura los medios para desarrollarse y crecer. En aquellos tiempos había una porción de productos que no llegaban a Mérida por la calzada de Sisal y que proporcionarían impuestos al de Progreso, como el pescado y la sal para el consumo interior, que se transportaba a lomo de mulas y por carros desde dicho punto de la costa, donde se encontraban las principales pesquerías y los buenos y naturales criaderos de sal. Al terminarse el ferrocarril, se aseguraba, igual sería objeto de tráfico la conducción a Mérida de arena y piedra para los edificios de Progreso. Esto último, hasta 1864 no se había llevado a cabo por el recargo de los fletes.

Por otra parte, se pensaba, la costa oriental de Yucatán cuyos productos eran abundantes debido a lo pródigo de sus suelos, iba a progresar notablemente por el desarrollo que tomaría la agricultura, con la seguridad de poder traer sus frutos de una manera económica a los mercados consumidores. Para entonces, el maíz, el azúcar, la melaza, el frijol o las maderas de construcción llegaban por la vía terrestre, debido a lo cual crecía su valor de manera notable, lo que no iba a suceder, insistían los apologistas del nuevo puerto, si dichos objetos embarcados en Río Lagartos, San Felipe, Dzilam y otros

²⁴⁸ Pedro de Regil y Peón, “Informes y cálculos sobre los costos...”

puntos de la costa septentrional podían llegar a Progreso y de allí ser trasladados a Mérida sin mayores recargos.

Lo anterior, aseguraban, no podía hacerse por la carretera de Sisal, porque la diferencia de diez leguas de distancia que había entre aquel puerto y el de Progreso, estaría condicionado al retorno de las embarcaciones durante ciertas épocas del año, a la configuración de la costa y a la calidad de los vientos reinantes, así como equivaldría a un aumento de dos días de esa penosa navegación a la que los marinos de la época llamaban “la remontada”. Para acreditar que aumentaría el tráfico en la zona, se dijo que desde la apertura del camino de Progreso, había crecido el comercio con los pueblos de barlovento, a pesar de que hacia 1864 en el lugar no se habían instalado muelles, carros, alijos, o alguno de los elementos que contribuirían más adelante a fomentarlo.

Adicionalmente, para esa época se veía como inminente el acrecentamiento de la agricultura yucateca con motivo de la Guerra de Secesión en Estados Unidos y del trastorno general que había ocasionado en el mundo, lo cual había disminuido la importancia de la producción algodonera en aquel país. Durante los conflictos en Estados Unidos, “el algodón siguió desempeñando un papel significativo en el comercio Norte-Sur. Pero el algodón ya no era el rey. El Nordeste que ahora producía suficiente alimento para sus propias necesidades, constituía el mercado más importante para el granjero del Oeste. Y el Noroeste, que ya no dependía tanto del sur, apartó la mirada de las plantaciones trabajadas por esclavos hacia el imperio de interminables praderas y grandes planicies.”²⁴⁹ Todo esto generó expectativas en Yucatán de que el producto también se cultivase en sus suelos y adquiriese un notable desarrollo.

De esta manera, los primeros ensayos realizados durante 1862 en la siembra de algodón, produjeron ventajosos resultados. Dos años más tarde había en la península 15,000 acres de terreno sembrados, que debía producir una cosecha de 1,800,000 libras de filamento limpio. Casi toda la cosecha de algodón –apenas de calidad inferior al de Sea Island, Georgia-, se vendió ese año de manera anticipada entre los 15 y 18 centavos la libra. Para poder exportar al extranjero dicho producto, también se introdujeron en la zona diez máquinas pequeñas de despepitar y prensar movidas por mulas, y una de ellas por fuerza de vapor.

²⁴⁹ Samuel Eliot Morison, Henry Steele Commager y William E. Leuchtenburg, *Breve historia de los Estados Unidos*, México, FCE, 2013, p. 305.

En esos tiempos Yucatán se caracterizaba por ser un territorio pobre, con una reducida clase capitalista y escasos conocimientos científicos en asuntos agronómicos, debido a lo cual se asumió como extraordinario se presentase un brillante porvenir en un ramo que desde el primer año de su introducción ofrecía tales resultados. Pero la falta de interés de los hombres de negocios para invertir en dicha materia, así como la falta de semillas diversas para estudiar las que fueran más adecuadas a la naturaleza de los suelos peninsulares, se convirtió en el principal tropiezo con que lucharían los agricultores interesados para extender el cultivo de aquella planta.

Como alternativa se pensó que debían abrirse las puertas a los capitales extranjeros, principalmente ingleses que con tanto empeño habían fomentado en Egipto y las Antillas aquella clase de cultivo. Se proponía viniesen a prestar su ayuda a los agricultores yucatecos, pues no iban a tener que enfrentar las dificultades para aclimatar esa siembra como les ocurrió en las márgenes del Nilo, donde además habían obtenido modestos resultados. En este sentido, Yucatán les ofrecía mucho mayores ventajas.

Se calculaba que después de las 200,000 libras anuales de algodón que limitadamente se consumieran en el Estado, quedarían para la exportación cuatro mil pacas de 400 libras que pasarían por el ferrocarril y producirían a estos cuatro mil pesos de flete. En particular la industria algodonera yucateca -se congraciaba la burguesía local beneficiada-, era producto de la guerra en Estados Unidos, al igual que la guerra en Crimea había cerrado al mercado europeo los textiles de Rusia y generado crecido vigor con el estímulo de los altos precios, a la siembra y cultivo del agave sisalense: el henequén.

Por esas mismas fechas se encontraban en producción numerosos plantales del textil, que se sembraron y continuaron en crecimiento hasta encontrarse en estado de explotación. De manera paulatina se había pasado de la producción artesanal, como vimos en el segundo capítulo, a la maquinaria que de manera lenta y defectuosa despojaba la fibra del henequén de la parte pulposa que la cubría. Para entonces algunas de las máquinas ya empezaban a ser movidas por fuerza de vapor.

Yucatán también generaba una mayor cantidad del maíz que consumía. Algunos productores aseguraban que no se aumentaba su cultivo porque no había forma de exportarlo sin pagar grandes fletes. Por ello hacía falta una “vía fácil” de exportación, con lo que aumentaría el cultivo de dicho grano. Este se producía a un precio tanto o más barato que en Estados Unidos, donde destacaba como un objeto principal de comercio. Y si con el ferrocarril iba a llegar la inmigración extranjera a explotar los recursos locales, justo era que

el pueblo yucateco le ofreciera un camino que fuera desembocadero natural de dichos productos.

Otra de las fuentes de enriquecimiento de las empresas de caminos de hierro era el aumento considerable de los viajeros, por las facilidades y economía que ofrecía aquel sistema de locomoción. Los capitalistas yucatecos suponían que la importancia de esta demanda no estaba sujeta a reglas fijas, si bien podrían elaborarse cálculos aproximativos. Nuevamente sirvió de ejemplo Sisal. Entre este punto costero y Mérida había un tráfico constante anual de tres mil viajeros, cuyos pasajes representaban a razón de 2.50 centavos, un valor de \$7,500 para el mismo periodo. Podía calcularse además en 2,000 el número de los que no podían pagar pasaje en vehículos de primera clase e iban en los carros de carga y pagaban cuatro reales por su transporte.

Tomando como ejemplo “un método inglés” para fijar estos cálculos, nación en la que cotidianamente se “observaban las transformaciones que los ferrocarriles producían en la vida de los pueblos”, parte del reducido empresariado yucateco de origen español quiso derivar las importantes ganancias que según ellos el movimiento de pasajes ofrecería al de Progreso. Las utilidades las fijaron en \$17,250 anuales:

CUADRO 9: PRESUNTAS UTILIDADES QUE OFRECERÍA EL SERVICIO DE PASAJEROS DEL FERROCARRIL PARA EL ESTADO, 1857

Rubros	Monto estimado
25 pasajeros diarios durante 300 días a ocho reales	\$7,500
65 días al año en que por fiestas, llegadas de buques, temporada de baños, etc., etc., pueden calcularse a 300 pasajeros a 50 centavos	\$9,750
Total	\$17,250 ²⁵⁰

Este cálculo representaba un movimiento anual de 13,000 pasajeros de ida y otros tantos de vuelta. Era un promedio bajo en relación con los habitantes meridianos, si bien todo se superaría con los importantes intereses que ligarían a la capital peninsular con el puerto donde residiría su aduana. Igual iba a ser importante la curiosidad que una obra de este género iba a despertar en los habitantes del interior, que al cabo del año arribaban a la antigua *T-hó* a vender los productos de su industria y comprar los necesarios de su consumo, los cuales aprovecharían la oportunidad de visitar el mar.

²⁵⁰ Pedro de Regil y Peón, “Informes y cálculos sobre los costos...”

Finalmente se planeaba establecer el servicio de una línea de vapores que tocaría el puerto unas cuatro veces al mes, naves que quedarían estacionadas en el sitio por lo menos durante 24 horas, tiempo que aprovecharían los pasajeros que iban de tránsito de La Habana a Veracruz y Tuxpan, o viceversa, para que en lugar de quedarse a bordo viajasen a conocer Mérida, capital de uno de los estados más importantes de la nación mexicana.

Entre las bases que condicionaban la concesión del camino de hierro, estaba la obligación de construir un muelle y la facultad de percibir por su uso cierto derecho con arreglo a la tarifa hasta entonces vigente para el muelle de Sisal. Según las ganancias en este puerto, y sin contar los aumentos que tendría el tráfico en Progreso, aquel derecho representaría para la compañía involucrada una utilidad de \$2,500.00 al año.

El establecimiento de hornos para cal a la orilla del camino, donde se encontraba en abundancia la piedra calcárea, también iba a ser una fuente importante de ganancias, ya sea que esos hornos se establecieran por parte de la compañía en cuestión o por particulares. Antes de morir, E. Robinson había insistido en la importancia que adquiriría este ramo de industria, cuyos productos iban a tener un ventajoso mercado en Estados Unidos. La producción de la cal resultaba muy barata, y en Nuevo Orleans y otros puertos del Golfo de México podía venderse a \$15 tonelada y en grandes cantidades, con lo cual la empresa del ferrocarril obtendría pingües utilidades al año. Otro aumento no despreciable en las ganancias del camino serían los \$5,000 anuales con que por vía de recompensa y en calidad de donativo iba a contribuir el Estado. Este pago iba a cesar diez años después, si bien en ese lapso los aumentos naturales del tráfico lo compensarían ventajosamente.

G. S. Pritchett había realizado un examen personal de la vía en que iba a quedar establecido el ferrocarril Mérida-Progreso, en base a lo cual los promotores consideraban haber probado al primero la facilidad y economía con que podía llevarse a cabo la obra. El camino carretero ya estaba concluido y su costo había ascendido a \$100,000.00, hecho de una manera sólida y con arreglo al sistema de Mac Adam. Recorría una línea recta de 42,460 varas mexicanas, sin que en todo ese trayecto hubiese diferencia sensible de niveles o alguno de los obstáculos que en otros países encarecían la conclusión de trabajos semejantes.

Entre la orilla del mar y el término del camino en Mérida, únicamente había 21 pies de diferencia en el nivel; no se tenía que atravesar ríos ni elevaciones de alguna clase sino una planicie casi perfecta. Con poco esfuerzo, el camino quedaría nivelado y en disposición de recibir los rieles, sin necesidad de elevarlos sino más o menos sobre el nivel en que ya se

encontraba dicho camino carretero. A este nunca lo cubrían las aguas, y asentado sobre un lecho de piedra calcárea ofrecía sólidos cimientos para cualquier obra.

Favorecía a lo anterior, en opinión de aquellos hombres de negocio yucatecos, la facilidad de encontrar en el territorio estatal por lo menos 500 trabajadores que por el irrisorio jornal de tres reales diarios, se prestaban “gustosos” a trabajar en el camino bajo la dirección de inflexibles capataces, preferentemente extranjeros entrenados en las extenuantes tareas. Además, el ingeniero Santiago Méndez Echazarreta, egresado de la Escuela Central de París y ex director del ferrocarril México-Veracruz, a solicitud de Pedro de Regil y Peón había elaborado en 1857 como vimos, el presupuesto de los costos que tendría el camino de hierro de Mérida a Progreso, el cual ascendía oficialmente y de acuerdo con los primeros cálculos a \$208,835.

En Yucatán había maderas de la mejor calidad para hacer los durmientes de la vía, y estos podían conseguirse a precios mucho menores que si viniesen del extranjero. De hecho, no faltaron personas que ofrecieran todos los durmientes necesarios para la obra, pero la clase en el poder prefirió adquirir por cuenta propia y con disposición exclusiva de los recursos, dos terceras partes de la materia prima que se necesitase, a pesar de la pobreza del Estado y la falta casi absoluta de capitales públicos.

La empresa iba a ser muy productiva desde el momento mismo de su realización, pues según se dijo, las ganancias brutas del camino iban a ascender a \$60,250 anuales, y después de deducir de esta suma el 42% en que se calculaba por término medio el gasto general de todos los ferrocarriles de Europa, quedaba un superávit de \$34,945, equivalente a una renta del 11 ½ % sobre un capital de \$800,000, que era lo que más podía costar el camino y era el triple de lo que producía la mayor parte de los caminos en Gran Bretaña.

Los resultados iban a ser efectivos desde el momento en que se abriera la línea para el uso público, y la experiencia de lo que había sucedido en otros países autorizaba a la facción político empresarial impulsora del tren a Progreso a creer que las utilidades irían en progresivo ascenso, mucho más si la compañía constructora que representaba Pritchett se resolviese a prolongar el camino hasta los puntos abastecedores del interior. Además, tal cual lo solicitaba la compañía, el gobierno yucateco le garantizaba por veinte años un rédito de 6 % anual sobre un capital de \$300, 000, en vez del donativo de \$5,000 que por el lapso de diez años había ofrecido originalmente. Sin embargo, la casta en el poder aclaró a Pritchett que para hacer efectivas las variaciones del rédito, se iba a tener que recurrir al supremo gobierno de México, para que todo se hiciese de manera legal.

Pero, Pritchett tenía clara la poca seguridad que ofrecía el puerto de Progreso. Pensaba que el camino de fierro debía construirse a Celestún, el cual era el mejor del Estado; o en su defecto a Sisal. En aquella ocasión, el propio De Regil convino ante las autoridades imperiales que a Progreso no podía llamársele puerto, que era apenas una rada abierta que no ofrecía abrigo alguno ni seguridad contra los vientos del Norte, si bien sostuvo que solo dirigiendo el tren a dicho punto la empresa podía obtener grandes ganancias.

La cuestión era de números y con números se lo quería explicar a Pritchett. Entre Sisal y Progreso no había alguna diferencia, y prestaban tan poca seguridad el uno como el otro. Con todo, reiteró que había una menor distancia de Progreso a la capital del Estado que de Sisal a ella. De esta manera quedaba claro que había ventajas a favor de Progreso, “porque teniendo el camino mayores productos y costos menores, la utilidad que está en razón directa con el capital invertido, será mucho mayor para los accionistas.”²⁵¹

Respecto a Celestún, donde para estos años el Imperio proponía construir las vías del tren, era ciertamente mejor punto que Sisal y que Progreso. En eso todos estaban de acuerdo. Sin embargo, los defensores de Progreso interpelaban la decisión, pues aseguraban que tenía muy poco fondo, que se sentían en él vaciantes que no se experimentaban en los otros dos y que obligaban a los buques a fondearse a distancias enormes de la playa. Lo peor del caso, aseguraba la competencia progresesña, era que se encontraba a “triple distancia de la capital”; estaba muy lejano de los puntos productores del Estado y se hallaba en uno de los lugares menos poblados de la península.

Para construir el camino de fierro hasta Celestún, no se iba a encontrar una carretera como la que ya existía en Progreso. Hubiese tenido que abrirse una vía por espacio de trece leguas, ya que solo estaban en función siete de las veinte que distaba de Mérida. Además, una parte de dicha carretera hubiese tenido que pasar sobre terrenos anegadizos, lo cual aumentaría su costo, de modo que si las ocho leguas a Progreso habían costado en circunstancias más ventajosas \$100,000, no hubiesen bajado de \$200,000 lo que iban a costar las trece leguas que faltaban a Celestún.

A este mayor costo en la carretera, dentro de lo que se consideraban trabajos preparatorios del ferrocarril, los detractores del proyecto “Celestún” agregaban los \$450,000 que costaría la diferencia de doce leguas de vía férrea. De esta manera, la línea que iba a unir

²⁵¹ *Idem.*

a Mérida con el mar, costaría a la compañía involucrada \$950,000 en lugar de los \$300,000 que habría de costar el ferrocarril a Progreso. Con aquella misma cantidad, bien podía establecerse un camino de hierro desde Progreso hasta Ticul, que pasaría por Abalá y Muna y llegaría al centro de uno de los distritos más productivos del interior, en contacto cercano con los pueblos del camino a Campeche, entre cuya carretera y la que atravesaba la Serranía Puuc, correría la línea para recoger los productos de ambas regiones.

Finalmente, en la carta de Pedro de Regil se manifestaba que únicamente durante el invierno existía algún riesgo para los buques que estuviesen fondeados en Progreso, ello a causa de los vientos del norte que sin embargo no eran tan fuertes como en Veracruz y otros puntos del Golfo. En las demás estaciones del año, no ofrecía riesgo alguno el puerto, el cual era asimismo “susceptible, con algunos gastos, de recibir en el futuro mejoras de importancia.”²⁵²

Ibarra Ortoll defiende Sisal en representación de sus vecinos

Desde el año 1840 como vimos, el grupo político afín a Miguel Barbachano se encontraba en Mérida, de la misma manera que los partidarios de Santiago Méndez dominaban en Campeche. Con pocas contradicciones entre ellos, Méndez era el jefe en todo el distrito campechano, en tanto Felipe Ibarra Ortoll –político y comerciante – lo era en la Ciudad Amurallada. Aunque en muchos asuntos los mendistas no marcharan en total acuerdo, el resultado era que entre 1840 y 1856 el Ayuntamiento siempre estuvo controlado por políticos bajo el influjo de dicho partido.²⁵³

A consecuencia del movimiento político habido en la Ciudad de Campeche el 7 de agosto de 1857, cuyo propósito era la separación de este partido de Yucatán para convertirse en un nuevo estado, la situación política y social se volvió muy tensa. En dicho entorno, los sediciosos campechanos al mando de Pablo García confiscaron una suma perteneciente a Méndez, y bajo el pretexto de un préstamo se apoderaron de una de las más importantes propiedades de Felipe Ibarra, persona de “notoria riqueza y habilidad, que había mostrado una jurada animadversión ha dicho movimiento.”²⁵⁴

²⁵² *Idem.*

²⁵³ Tomás Aznar Barbachano y Juan Carbó *Memoria sobre la convivencia, utilidad y necesidad de erigir constitucionalmente en Estado de la Confederación Mexicana al antiguo distrito de Campeche*, México, Porrúa, Gobierno del Estado de Campeche, 2007, p. 93.

²⁵⁴ *La Guerra de Castas, testimonios de Justo Sierra O' Reilly y Juan Suárez Navarro*, México, Conaculta, 2002, p. 410.

El 5 de diciembre de 1857, se impuso a su casa de comercio -cuyos fondos estaban repartidos en diversas plazas de Yucatán, Europa y Estados Unidos-, una aportación de guerra de 18,000 pesos. Ibarra había desconocido a las autoridades emanadas de la expresada causa, “tendiendo constantemente a desprestigiarlas, ponerlas en ridículo y destruirlas; se oponía y resistía tenazmente sus disposiciones, hasta el punto de dejarse embargar y enajenar parte de sus bienes para cubrir el préstamo forzoso que se le impuso, y que atendidos sus grandes recursos hubiera podido cubrir en efectivo en menos tiempo del que transcurrió en las sucesivas subastas...”²⁵⁵

Poco después, Felipe Ibarra inició una expendición mercantil en América del Norte y el viejo continente, la que después de prepararse en forma adecuada se llevó a cabo en 1858. En los años del Segundo Imperio, Ibarra se involucró en la defensa de Sisal, donde tenía importantes inversiones, a su nombre y de su esposa Dolores Regil de Ibarra Ortoll, así como estaba opuesto al traslado de la aduana marítima y la construcción de la vía férrea de Mérida a Progreso.

Para 1864, Ibarra era apoderado de los vecinos y propietarios de fincas de la villa y puerto de Sisal. En esas fechas se dirigió al comisario imperial de Yucatán Salazar Ilarregui, con el fin de defender, según expuso, los intereses particulares de sus comitentes, del comercio de Mérida y del país en general, para dejar en el escrito “consignados sucintamente los datos y motivos que obran en favor de sus representados.”²⁵⁶

Como primer punto, Ibarra abordó el privilegio exclusivo concedido a Edwin Robinson en el año de 1861, para que con los recursos de una sociedad anónima que debía formar al efecto, estableciese una vía férrea que partiría de Mérida y terminase en el paraje semidesierto de Progreso. Pasaron dos años y al transcurrir gran parte del término y entender Robinson que era poco el tiempo que faltaba para poder llenar todas las condiciones estipuladas, ocurrió al gobierno del Estado para solicitar la prórroga del término en que debía estar concluido el mentado camino. El gobierno se lo concedió, debiendo expirar el nuevo plazo en enero de 1866.

Los defensores de Sisal no consideraron legal esta prórroga, es decir la renovación del contrato que favoreció en 1861 a la empresa de míster Robinson. Lo calificaron como un “despojo voluntario” de los derechos del país, así como propusieron que era más

²⁵⁵ *Idem.*

²⁵⁶ Felipe Ibarra Ortoll, “Exposición (al comisario imperial) pidiendo que se dirija el camino de hierro a Sisal y no al Progreso”, Mérida, 15 de octubre de 1864, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com,mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

conveniente al comercio de Mérida y del país en general el establecimiento del ferrocarril de la capital peninsular a Sisal.

Hasta entonces -1864- la opinión parecía haberse inclinado por la vía férrea a Progreso. Sin embargo, anunció el grupo capitaneado por Ibarra Ortoll, después de consultar la conveniencia del comercio, del gobierno y hasta de la empresa involucrada, “el peso de la razón y de los hechos decidió de una manera incontrovertible la preferencia de la vía férrea hacia Sisal.”²⁵⁷ Los vecinos y propietarios de fincas de Sisal, ofrecieron a su majestad imperial en la península, una enumeración comparativa de las ventajas que ofrecía uno y otro punto, para que el representante del gobierno central “se cerciorase de la verdad”.

1.-La diferencia de la extensión longitudinal de uno a otro camino no es mucha: apenas según cálculos será de unas 9,000 varas castellanas. El Progreso dista de Mérida, según don Miguel Manzanilla, cuarenta y dos mil cuatrocientos sesenta varas. De Sisal a Mérida, según cálculo de prácticos en línea recta, apenas habrá sobre cincuenta y un mil setecientas varas.

La carretera que actualmente conduce a Sisal, tiene efectivamente una extensión de doce leguas y media; pero examínese con detención dicho camino, véase cualquiera de los planos que se han formado de Yucatán, aunque, según parece, no hay ninguno exacto, y se notará que aquel camino declina en línea curva del pueblo de Ucú, formando un ángulo hacia Hunucmá, enderezando luego hacia Sisal. La curvatura que forma dicha carretera es suficiente para aumentar, tal vez, tres leguas al trayecto, porque es de bastante consideración.

Constrúyase un camino en línea recta, y distará Sisal de Mérida solo nueve o diez leguas.

Es de advertir, que no se ha hecho mensura alguna con todas las reglas de la ciencia y del arte, de la distancia efectiva de Sisal a esta capital. No han sido precisadas, según se dice, las verdaderas líneas rectas.

Esta pequeña diferencia de vía a vía contra Sisal, puede no ser gravosa para la empresa del ferrocarril, pues los propietarios de aquella población, podrían indemnizar los mayores gastos que erogue en justa distribución, no solo del aumento de valor que tendrían sus fincas con aquella mejora, sino por haberse salvado de la depreciación considerable en que caerían con el hecho de trasladar al Progreso la aduana y la habilitación para el comercio de altura. Pueden hipotecar sus propiedades por la tercera parte o la mitad de su valor para formar aquella indemnización, sin recibir perjuicio alguno, pues este sería el *mínimum* del aumento de precio que recibirían sus fincas con el establecimiento de la vía férrea hacia aquel punto.

2.-La apertura del nuevo camino de Sisal, en línea recta y que debe de empezar desde Ucú, no traería mayor aumento de gastos a la Empresa; pues según los términos de la actual concesión está obligada a formar otra carretera nueva de

²⁵⁷ *Idem.*

Mérida al Progreso, que es a lo que equivale la ampliación requerida en el actual camino para el tránsito de carruajes, caballerías, etc., etc.; y camino por camino casi se harían los mismos gastos.

3.-Con la habilitación del Progreso para el comercio de altura, el comercio de Mérida y por consiguiente los consumidores de sus efectos, sufrirían, sin duda, un notable recargo en el fletamento de los buques que se dirigiesen a aquel, puerto y en el aseguro de los cargamentos. La razón es muy sencilla: el único abrigo que hay para los buques que se encuentran en la costa septentrional de la península contra los vientos del Norte y frecuentes brisas del Noreste es la ensenada de Campeche en el punto llamado Celestún. Para llegar a aquel lugar de abrigo, todo el riesgo está en doblar Punta de Piedra, situada cinco millas a sotavento de Sisal. A pesar de ser pequeña esta distancia, los buques surtos en la rada de este puerto, alcanzan a doblar con dificultad aquella punta; y esto sucede, no solo cuando las embarcaciones fondeadas son sorprendidas por algún fuerte viento, sino aún en los casos en que con prudencia pretenden ponerse al abrigo antes de hacerse más fuerte el tiempo. ¿Con cuánta más dificultad alcanzarían ponerse al abrigo en la referida ensenada estando a treinta y cinco millas de Punta de Piedra, que es la distancia de esta a Progreso? ¿No tendrían las embarcaciones que correr mayores peligros?

Es claro, pues, que esta circunstancia hará a los armadores pretender mayores sumas por el fletamento de sus buques, y las compañías de seguros aumentarán también sus premios a los cargamentos que se dirijan al “Progreso” (sic), por razón del mayor riesgo que correrá el objeto asegurado, pudiendo acontecer que en ciertas épocas del año aquellas casas se abstengan de asegurar los buques y sus cargamentos.

Parece que a este hecho se opone la opinión de los facultativos don Buenaventura Vivó, don Francisco Alcina y don Gerardo Tizón; pero no es difícil que estos inteligentes marinos que hicieron el reconocimiento del fondeadero de Progreso en los momentos en que había más entusiasmo por la habilitación de este puerto, hubiesen obrado por impresión y bajo el influjo de un entendimiento prevenido de antemano. De esto nadie está libre, y el exponente no tiene el ánimo de menospreciar las opiniones de aquellos señores, bien graves por otro lado, sobre todo en la parte en que se trata de las mayores dificultades que se encuentran en Progreso para el laboreo de las canoas para la carga y descarga.

4.- El comercio de cabotaje de todo el seno mexicano, de mucha más consideración que el de la costa de barlovento, aún concluido el ferrocarril de Progreso y habilitado su puerto, continuará haciéndose por el de Sisal, con notable perjuicio de la empresa de la vía férrea²⁵⁸ y de las operaciones de nuestro comercio por una sencilla razón.

Las embarcaciones que hacen dicho comercio tendrían que demorarse tres o cuatro días en remontar las diez leguas que hay de Sisal a Progreso; y esta demora haría aumentar los fletes, cuyo perjuicio no sería compensable con la disminución que se insinúa del flete de tierra de este último punto a Mérida. Por este motivo se

²⁵⁸ A pie de página, Rafael de Portas hace comentarios sobre la “Exposición” de Felipe Ibarra Ortoll en relación con la vía férrea Mérida-Progreso: “Y tan perjudicial debe ser la (dicha) empresa, que calculando de la manera más reducida que el movimiento de transporte de cabotaje del Golfo asciende a 6, 000 toneladas anuales de importación y exportación, y que la empresa solo cobrase 20 centavos por quintal, o lo que es lo mismo, 4 pesos por tonelada, resultaría que dejaría la empresa de percibir \$24, 000 por lo menos, lo que no le sucedería si la línea se llevase por Sisal en que aprovecharían estos transportes”, en: Felipe Ibarra Ortoll, “Exposición (al comisario imperial)...”

preferiría hacer dicho comercio por Sisal, aun cuando se sufriese un pequeño recargo comparativo en la conducción por medio de los cargos ordinarios. Sin embargo, en la alternativa en que se colocaría la marina del Golfo, los armadores preferirían a su vez reducir las tarifas de fletes actuales a Sisal viniendo a este punto, con tal de no remontar hasta Progreso.

Por otra parte, ¿quién garantiza al comercio la disminución en la tarifa de los actuales fletes que se pagan para Sisal? Según el artículo 14 de la concesión hecha al mister Robinson, no podrá exceder el flete de 25 centavos por cada quintal de peso durante cincuenta años (hoy se paga a Sisal por algunos efectos 20 centavos quintal). Al fijarse aquel tipo (25 centavos) el comercio no está libre de soportarlo, antes bien el buen sentido práctico hace temer que será el precio que se pagará durante los 80 años señalados. En lugar de la disminución tan prometida habremos obtenido un aumento sin embargo de la menor distancia.

El cabotaje de la costa de barlovento tampoco favorecerá a Progreso, porque la mayor parte de los consumidores de sus efectos están en Campeche y la isla del Carmen, y estos continuarán siendo sus mercados.

Si la situación de progreso de 10 leguas más al Este de Sisal sobre la costa oriental de Yucatán se considera por su proximidad a los puntos productores aliciente bastante para que los frutos de dicha costa vengán a alimentar en parte el ferrocarril de Mérida a Progreso, ¿cuál será la razón por la que esos mismos efectos pasan frente a Sisal y se dirigen a los mercados de Campeche, Laguna y Tabasco? Seguramente no será por no poder soportar el flete de Sisal a Mérida. Suponiendo, por más dudas que se presenten sobre este particular, que la empresa del ferrocarril pueda disminuir y disminuya el tipo de los fletes que se pagan por Sisal hasta el grado de hacer imposible la competencia que establezca el tráfico de sangre ¿será esta diferencia de flete suficiente para traer a Mérida todos los productos del oriente? Ya se ha dicho y es constante, que siempre han conseguido y seguirán consiguiendo mejores precios y beneficios en los puertos del Golfo, puesto que si viniesen a esta capital tendrían que salir nuevamente para los puntos de su principal consumo, recargando de este modo considerablemente su valor. ¿Y será de poca importancia el perjuicio que sufra la empresa privándose de la conducción de los efectos que importa el comercio de cabotaje del seno mexicano, sin encontrar compensación alguna en los productos de la costa oriental de la península?

5.-También debe pesar en la consideración de vuestra excelencia la pérdida casi total de su valor, de la propiedad raíz en Sisal si se trasladase la Aduana a Progreso. El *mínimum* de la cantidad en que puede estimarse el valor de dichas fincas, es la de doscientos cincuenta mil pesos, cuya cifra quedaría reducida a la nulidad. Solo el Estado tiene en Sisal propiedades por más de \$50,000.00 y con lo que se perdiese en la disminución del precio de estas y los gastos que tendría que hacer el tesoro nacional en la construcción de los edificios públicos necesarios en Progreso, se tendría una compensación más que suficiente del pequeño aumento del costo del ferrocarril de Sisal. El Estado podría dar a la empresa por el aumento de camino la cantidad que tuviese que impender (sic) en la construcción de aquellos edificios; y siempre quedará a su favor el ahorro de tiempo y de perjuicios que traerían consigo aquellas obras nuevas, y el aumento de valor de las antiguas.

6.-Según el decreto de concesión, la aduana de Sisal será trasladada a Progreso inmediatamente después que estén terminadas las tres primeras leguas de la vía férrea. El corto espacio de tiempo en que estas pueden concluirse, no es suficiente seguramente para que puedan ser construidos en Progreso el muelle, aduana,

depósitos y demás edificios necesarios al comercio para el desembarque y conservación de sus efectos, porque, según el artículo 5º del citado decreto, no debe empezar la construcción de dichos edificios sino después de concluida la primera media legua.

¿Y esto no traería grandes perjuicios? Téngase presente que Progreso no es hoy sino una playa casi desierta en la que apenas se encuentran tres o cuatro barracas en estado de ruina.

Si fuesen positivos los elementos locales que se atribuyen a Progreso, este paraje debiera ser ya algo considerable, más por desgracia, poco ha progresado a pesar de las amplias concesiones que le otorgó el decreto de su creación en febrero de 1856, mientras que en Sisal en estos últimos diez años ha aumentado considerablemente sus edificios y embellecido su población; y precisamente en los momentos en que ha estado más amenazado de una completa ruina con la concesión del ferrocarril a Progreso.

Por las razones ligeramente indicadas a vuestra excelencia, suplica el postulante se digne, si lo tiene a bien, mandar que el inteligente cuerpo de ingenieros que tiene a sus órdenes, mesure la distancia, punto principal de la cuestión, que hay en línea recta de esta capital a Sisal y de la misma a Progreso; ordenar que marinos facultativos y prácticos reconozcan ambos fondeaderos y hagan una comparación entre ellos; y si ofrece mejores ventajas Sisal, estipular con los tenedores del privilegio, la construcción de la vía férrea a este puerto en vez de hacerlo hacia Progreso..

Sin embargo, si se presenta la alternativa de hacerse el ferrocarril a Progreso o que Yucatán se vea privado de esta mejora y que esta sea indispensable, entonces puede vuestra excelencia tener al que habla por desistido de su pretensión. Para este caso solo suplica que a Sisal se le conserve como cree de rigurosa justicia, la habilitación competente para el comercio de cabotaje, lo que en nada se opone, según parece, al repetido privilegio concedido al señor Robinson, a fin de no agravar tanto la desgraciada situación de aquel pueblo. Si muy poco o nada importa a los interesados en la empresa del ferrocarril a Progreso, el comercio de cabotaje del Golfo, no podrán pretender en conciencia que desaparezca Sisal por completo privándolo hasta del comercio de cabotaje. Si en la práctica resultare un inconveniente para los intereses generales, la habilitación de Sisal para el comercio de cabotaje solamente, fácil le será al gobierno suprimirla y el pueblo de Sisal y demás que existen en el camino de esta capital a aquel punto se resignarán ante la necesidad manifiesta de aquella medida que les privará tal vez del sustento para sus hijos.

Es gracia y justicia que no dudo alcanzar para sus comitentes.

Mérida, octubre 15 de 1864.- Excelentísimo señor.- Felipe Ibarra Ortoll.²⁵⁹

Se pide la concesión para el ferrocarril Mérida-Sisal

Ibarra Ortoll también representaba a la compañía en Mérida que deseaba construir y explotar una vía férrea entre la capital peninsular y Sisal, siempre que al efecto se le concediera el privilegio exclusivo correspondiente. Dicha concesión, aseguraban los socios, en nada se oponía al privilegio otorgado a la empresa del ferrocarril entre la *Ciudad Blanca* y

²⁵⁹ *Idem.*

Progreso, dado que el compromiso del gobierno se encontraba limitado a no permitir la construcción de otra vía férrea cinco leguas al Este y cinco al Oeste de esta línea, según la condición 7ª del decreto relativo. Asimismo, la línea de Mérida a Sisal que se pretendía establecer distaba de la anterior diez leguas.

Se calculaba además, que el plazo de la última prórroga concedida por el gobierno imperial a la citada compañía de Progreso para la conclusión del ferrocarril, expiraba el 31 de diciembre de 1865, y en el corto lapso de tiempo que faltaba (la propuesta de Ibarra Ortoll se hizo en agosto de 1865) ni siquiera había iniciado la construcción, por lo cual los defensores de Sisal consideraban caduca la concesión.

Aunque a primera vista las concesiones solicitadas por los sisaleños parecían mayores que las de Progreso, se solicitaba a las autoridades imperiales en Yucatán que se estudiaran minuciosamente las bases para entender que el resultado iba a ser contrario a lo que se creía. Los privilegios que solicitaban los de Sisal eran menos gravosos para el tesoro público, sobre todo si se examinaba el conjunto y sus efectos.

Para ilustrar los argumentos, los demandantes hicieron una “rápida comparación”. El ferrocarril de Progreso terminaría en una playa desierta, donde todo estaba por crearse y construirse. Por el contrario, el de Sisal terminaría en una población formal, en la que habían invertido en su infraestructura los gobiernos nacionales y locales recursos de un valor considerable.

La vía férrea de Progreso apenas atravesaría una extensión longitudinal de ocho leguas y media, en cuyo trayecto no existía pueblo ni villa alguna, y la de Sisal recorrería mayor extensión en cuya línea se encontraban los pueblos de Caucel y Ucu y la villa de Hunucmá, y por los flancos las poblaciones de Samahil, Tetz y Kinchil, las cuales iban a recibir un impulso de gran consideración.

La compañía de Progreso iba a disfrutar el camino que existía entre Mérida y aquel punto costero, y en cambio la que solicitaba la concesión al imperio solo podía hacer uso de tres leguas de las doce y media que tenía de extensión la carretera de Mérida a Sisal, a causa de hallarse esta muy separada de la línea recta, de manera que tenían que erogarse mayores gastos.

Si el ferrocarril se establecía hacia Progreso, el gobierno iba a sufrir un doble perjuicio: uno de lucro cesante y otro de daño emergente. Sufriría la depreciación de los edificios públicos que tenía en Sisal y las grandes erogaciones que habría de hacer para construir otros en Progreso, los cuales les costarían una cantidad considerable en relación

con la obra misma, la circunstancia de fabricarse en un desierto y la alza que en esos años se encontraba en los jornales de los operarios, la escasez de estos y los precios excesivos de los materiales de construcción.

Si la vía férrea se establecía hacia Sisal, no se tendrían que sufrir aquellos perjuicios. Por el contrario, sus edificios públicos aumentarían de valor. Reduciendo a guarismos la anterior comparación, quedaba establecida “con la solidez de una demostración matemática”, que las concesiones solicitadas por la compañía de Sisal eran más económicas para el tesoro público que las otorgadas a la empresa de Progreso. A las palabras se agregaba la elocuencia de los números:

CUADRO 10: RESUMEN DE LO QUE COSTARÍA AL PAÍS Y AL GOBIERNO EL FERROCARRIL DE PROGRESO

Por subvención concedida en el decreto relativo	\$50,000.00
Por depreciación de los edificios públicos en Sisal que no tendrían ya objeto alguno	\$30,000.00
Por el desembolso para la construcción de iguales edificios en Progreso	\$50,000.00
Total	\$130,000.00
<i>Resumen de lo que importaría aproximadamente la subvención que se solicita</i>	\$120,000.00
Diferencia a favor del Gobierno	\$10,000.00 ²⁶⁰

Los ciento veinte mil pesos que aproximadamente daría el gobierno a la compañía del ferrocarril a Sisal, quedarían reducidos a tal vez menos de cien mil pesos si dicho gobierno aceptaba el donativo que simultáneamente ofrecieron los vecinos de la villa referida según los documentos y compromisos que previamente se elaboraron, sin contar con la ayuda que obsequiarían los municipios de Mérida, Sisal y Hunucmá. Las condiciones bajo las cuales se otorgaba la donación, eran las que comprende la *Minuta de Escritura* que entonces se redactó:

²⁶⁰ Felipe Ibarra Ortoll, “Exposición pidiendo privilegio para un camino de fierro entre Mérida y Sisal”, Mérida, 9 de agosto de 1865, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>. N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

Ante mí el notario público, etc., comparecieron los señores (aquí la relación pormenorizada), vecinos y propietarios de fincas en esta villa y dijeron: que deseando el establecimiento de una vía férrea que partiendo de esta población termine en la ciudad de Mérida, para cuyo efecto se proponen estimular a la persona o compañía que quiera encargarse de proyectar y realizar la indicada vía por su propia cuenta y riesgo y de ningún modo por la de los otorgantes; y teniendo estos en consideración el aumento de valor que adquirirían sus fincas situadas en esta vía con el establecimiento del mentado ferrocarril, han convenido libre, franca y espontáneamente y de común acuerdo en donar gratuitamente a la persona o compañía que se haga cargo de emprender la construcción y explotación de un ferrocarril de este puerto a Mérida la cantidad de cincuenta mil pesos, que pagarán los otorgantes en las proporciones siguientes: (aquí la relación de personas y cantidades) y bajo las precisas e indispensables condiciones siguientes:

1.-No se entenderá contraída dicha obligación por los otorgantes hasta después que esté construida la mitad de dicho ferrocarril, y eso en la proporción y progresión que expresan las condiciones siguientes:

2.-Terminada la mitad de la citada vía férrea, solo podrá hacerse efectiva la mitad de esta obligación; esto es, solo podrá cobrar la empresa veinte y cinco mil pesos, y eso, dividida esta cantidad en diez mensualidades, y previo aviso dado por la empresa al representante de los otorgantes con dos meses de anticipación. En el caso en que la empresa no quiera recibir los citados veinte y cinco mil pesos los otorgantes le reconocerán esta cantidad con el premio de un ocho por ciento anual desde la fecha en que se termine la mitad del citado ferrocarril, cada uno sobre sus respectivas fincas en las proporciones que le corresponda. Si la empresa no da el aviso a que se refiere la fracción primera de esta condición se entenderá que deja dicha suma a premio; de conformidad con la fracción próxima anterior.

3.-Solo en el caso en que esté concluida toda la vía se entenderá contraída toda la obligación, esto es, por los cincuenta mil pesos, la cual hará efectiva bajo las mismas bases consignadas en la anterior condición respecto de la mitad.

Este compromiso es aceptado provisionalmente por don (aquí el nombre de la persona que se designe) a quien facultamos para hacer diligencias y excitar a alguna persona o compañía, a hacerse cargo de la empresa, reservándonos otorgar escritura hipotecaria a favor de esta persona o compañía, cualquiera que sea, inmediatamente después que tengamos aviso de ella misma de que existe, cuya escritura será entonces aceptada por el representante de dicha compañía o empresario.

Declaran que esta donación en nada les perjudica, porque la parte de sus bienes de que por ella se desprenden quedará resarcida con utilidad en el aumento de valor que adquieran sus fincas con la construcción del citado ferrocarril; por lo cual, esta, más bien que donación, es una verdadera especulación y por lo mismo la ley autoriza este acto.²⁶¹

Con respecto a la anterior comparación –sobre los edificios públicos que aumentarían de valor en Sisal-, Ibarra Ortoll y la compañía que representaba quisieron hacer mérito de los perjuicios que causaría a los recursos del pueblo yucateco el establecimiento de la vía férrea a Progreso. Por el contrario, en vez de depreciarse la propiedad inmueble en

²⁶¹ Notas a pie de página de Rafael de Portas, en: Felipe Ibarra Ortoll, “Exposición pidiendo privilegio...”

Sisal, dicha infraestructura tomaría un gran impulso con el ferrocarril a este puerto, “haciéndose además el gobierno, objeto de las bendiciones de los individuos a quienes evitaría una ruina segura.”²⁶²

Exposición de los vecinos de Sisal

En general los habitantes y propietarios de Sisal se veían amenazados en sus intereses. Por ello se tomaron la libertad de exponer a la autoridad imperial la situación a que se reduciría el puerto si se realizase el proyecto del camino de hierro destinado a unir a Mérida con Progreso. Aunque eventualmente el interés privado debía ceder ante el interés público, en esta ocasión ambos se combinaban y no parecía justo negarse a “una transacción capaz de satisfacer en lo posible a todas las necesidades.”²⁶³

El privilegio otorgado en 1861 a la compañía de Robinson, había sido un rudo golpe contra la población de Sisal. Progreso debía, según los términos de la concesión, abrirse al comercio de altura así como al de cabotaje en lugar del primero, y con la vía férrea que lo comunicaría con Mérida, sería el único conducto del comercio que aun para esas fechas y desde hacía varios siglos se verificaba por Sisal. Transferida la aduana, Sisal tenía que ser abandonado y arruinado para siempre su población. Desde aquel anuncio, todo se detuvo. El pueblo no se extendió más debido al temor de verse desheredado de un momento a otro. La alarma lo mantuvo paralizado durante cinco años.

Por su parte, la ejecución del camino de fierro a Celestún no parecía preocupar tanto a los sisaleños. Iba a modificar su situación comercial, pero de acuerdo con el decreto del 8 de febrero de 1865 –cuando se otorgó la concesión para esta línea al campechano Manuel de Arrigunaga- la aduana no se transferiría a Celestún, como era el caso de Progreso, con lo cual los intereses de Sisal quedarían parcialmente garantizados.

Aunque se dividía el movimiento comercial, los defensores de Sisal decían consolarse al tener en Yucatán un camino de fierro dirigido a un punto de desembarque capaz de ofrecer seguridad a la navegación. Sin duda Celestún representaba para las embarcaciones un sitio más favorable que Sisal o la playa de Progreso, y era una antigua práctica que los buques que venían a Sisal se refugiaban frente a Celestún cuando soplaban los fuertes vientos del Norte.

²⁶² Felipe Ibarra Ibarra Ortoll, “Exposición pidiendo privilegio...”

²⁶³ “Exposición de los vecinos de Sisal (incluidas 52 firmas de los propietarios y más respetables vecinos y propietarios de Sisal y Hunucmá)”, Sisal, 23 de mayo de 1866, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

Con todo, hacia 1866 los miembros de la Junta de Sisal consideraron caduco el privilegio otorgado a Progreso, así como irrealizable la concesión a Celestún. En lugar de buscar a la derecha una playa desierta o a la izquierda un punto lejano –casi el doble de distancia había de Mérida a Celestún que de la capital yucateca a Sisal–, creyeron más práctico tomar la dirección hacia este último punto. Con ello se seguía “el respeto a las costumbres contraídas y a los intereses creados por estas mismas costumbres, siempre que aquellos fuesen compatibles con el progreso que las nuevas vías de comunicación pudiesen producir.”²⁶⁴

Los vecinos de Sisal habían solicitado al Imperio el privilegio de la construcción del ferrocarril a este puerto, y con dicho fin obtuvieron hacia finales de 1865 el permiso para hacer los estudios preparatorios sobre el terreno. Las investigaciones resultaron interrumpidas por la noticia de la ratificación imperial ofrecida a los estatutos de la sociedad formada en virtud de la concesión a Celestún. Debido a ello se creyó que esta empresa se llevaría a cabo, si bien sobre la marcha el apoyo a dicho proyecto pareció debilitarse. Simultáneamente, por orden del comisario imperial Salazar Ilarregui se convocó a una reunión que se realizaría el 6 de mayo de 1866, en la que participarían comerciantes y propietarios de Mérida a fin de examinar cuál sería el modo y el lugar más conveniente para llevar a cabo la unión de la Ciudad Blanca con la costa por medio de un ferrocarril.

Cuando se manifestó la posibilidad de unir a Sisal con Mérida por medio de una línea férrea, la población en el primero de estos lugares creyó útil ofrecer una subvención de cincuenta mil pesos al Estado o a la compañía que construyese el camino de fierro. No era una simple suscripción en acciones con derecho a una parte de los beneficios de la empresa. Era un donativo voluntario que debía hacerse para facilitar la construcción de la obra. Los principales propietarios suscritos –un total de 23–, estuvieron prontos en contribuir de manera proporcional a la recolección de dicha suma.

Como en la reunión del 6 de mayo también se defendería el proyecto de ferrocarril a Progreso, los de Sisal dirigieron al comisario de la 7ª División un manifiesto en el que reproducían la súplica elevada a la emperatriz Carlota cuando desembarcó en Sisal el 22 de noviembre de 1865.²⁶⁵ La súplica de los habitantes del puerto se hizo cuando aún estaba vigente la concesión de 1861 a favor de Progreso y que estaría en pie hasta finales de 1865.

²⁶⁴ *Idem.*

²⁶⁵ Mario Humberto Ruz, “Carlota: el imperio de una mirada”, en: Mario Humberto Ruz y Eréndira Peniche García (coordinadores), *Del mar y tierra firme. Miradas viajeras sobre los horizontes peninsulares*, México, UNAM, UAC, 2011, p. 172.

Las razones expuestas a la archiduquesa para defender el proyecto ferrocarrilero a Sisal, se reprodujeron para que las analizara Salazar:

Si nos tomamos la libertad de dirigirnos a vuestra majestad sobre nuestra causa, es porque lo es igualmente la del gobierno, del comercio de Yucatán y de la población que se extiende de Mérida a este puerto. En efecto, cuántos sacrificios no tendría que soportar el tesoro con el establecimiento de un camino de fierro a Progreso. Todos los edificios públicos que el gobierno posee en este puerto, tales como la aduana, el cuartel, la fortaleza, el faro, el mercado público, el telégrafo que acabamos de inaugurar con tanto reconocimiento y entusiasmo hace algunos días solamente, serían perdidos, mientras que tendrían que levantarse en Progreso iguales edificios que hoy costarían sin duda algo más que el doble de lo que importaron los que tenemos.

La situación geográfica de Progreso a diez leguas al Este de Sisal, no proporciona más abrigo que la de este puerto contra los vientos del Norte, tan terribles en nuestras costas; y como los buques fondeados en el puerto en los momentos de peligro no tienen otro abrigo que Celestún situado al Oeste de Sisal, estando estos en Progreso tendrían un aumento de diez leguas para llegar a un lugar seguro. Esta circunstancia, independientemente de otros inconvenientes, influiría muy desfavorablemente sobre las cotizaciones de los seguros (sic), y por consecuencia sobre el valor de los fletamentos.

El comercio de cabotaje del Golfo, se hace en Sisal por medio de las numerosas embarcaciones de Campeche, Laguna (Ciudad del Carmen), Tabasco, Alvarado, Veracruz, Tampico, Tuxpan, Matamoros y demás puntos del seno (mexicano)²⁶⁶ con los que tenemos relaciones íntimas e importantes. Obligar a nuestro comercio de cabotaje a alargar su navegación hacia el Este para usar de un camino de hierro, sería imponerle recargos sensibles que se manifestarían desde luego por fletes más elevados, sobre todo en consideración a los vientos y a otras dificultades que ofrece la configuración del litoral en estos lugares. Con frecuencia hemos visto embarcaciones que dirigiéndose hacia el Este sobre nuestras costas, han tardado tres y cuatro días para ponerse de la altura de Sisal a la de Progreso.

Sobre la línea que se recorre de Mérida a Sisal hay varios pueblos y una villa de consideración susceptible de un rápido engrandecimiento, mientras que el camino de Progreso ocupa un país poco poblado, o por lo menos sin aglomeraciones de población. Ciertamente que existen algunas haciendas y salinas; pero de estas últimas, hay un gran número y en constante producción desde Celestún a lo largo del litoral; de modo que Progreso, en cuanto a las que tiene a sus inmediaciones, no presenta interés público alguno.²⁶⁷

Aunque los promotores del trazo de Progreso insistían mucho acerca de las ventajas que este puerto tomaría a través de un camino de fierro sobre los pueblos y propiedades del oriente de la península, a los defensores de Sisal les parecía más conveniente distinguir en

²⁶⁶ El movimiento de cabotaje en 1865, había sido “de 372 embarcaciones con 18, 162 toneladas de registro.” (Rafael de Portas, Notas a pie de página, en: “Exposición de los vecinos de Sisal...”).

²⁶⁷ “Exposición de los vecinos de Sisal...”

esta clase de apreciaciones los beneficios principales y generales de los accesorios. El proyecto ferrocarrilero debía basarse solamente en los primeros. Tanto el Oriente como el Sur estaban destinados a aprovecharse de la primera vía férrea que se estableciera, y esta debía considerarse como una cabeza de línea que extendiera en el futuro un brazo al Oriente y otro al Sur de la península.

Solo una objeción, seria en apariencia, había subsistido contra el trazo de Sisal; era la diferencia de distancia que tendría que recorrerse entre una y otra línea. La cuestión de la “lejanía” de Sisal se manipulaba bajo un punto de vista absoluto, sin tomarse en cuenta diferentes circunstancias y particularmente aquellas en que se encontraría la explotación de un ferrocarril de Progreso a Mérida. Además, por lo menos hasta 1865 no se contaba con documentos que precisaran las verdaderas medidas en ambos trayectos.

En la reunión del 6 de mayo de 1866 se presentaron cálculos que indicaban que la extensión del camino de Mérida a Sisal era una tercera parte mayor que la que conducía a Progreso. Es decir, que en lugar de las ocho y media leguas que se daba a este último trayecto, había once y media leguas en línea recta a Sisal. Igual se dijo en la reunión, que a causa de algunas dificultades en el terreno, los gastos de construcción serían dobles.²⁶⁸

Una subscripción abierta a favor de Progreso en aquellas conversaciones, reunió 120,000 pesos, cantidad que para finales del mes se había convertido en 150,000 pesos. También algunas adhesiones se presentaron a favor del trazo a Sisal, las cuales importaron 46,000 pesos. Las personas que inscribieron sus nombres en la lista de Progreso, se adhirieron “más bien por los deseos de que se construya un camino de hierro cualquiera que sea, que por preferencia a uno u otro trazo, siempre inclinados por aquel que recibiese la sanción del gobierno...”²⁶⁹

La reunión quedó aplazada para el 20 de mayo, y desde el día siguiente un ingeniero acreditado que servía al gobierno, se encargó de hacer el trabajo sobre el terreno para determinar la distancia exacta entre Mérida y Sisal. Un plano al respecto, firmado por su autor, indicaba entonces que de Mérida a Sisal había 44, 666 metros, o sea 10 ½ leguas, es decir 45 kilómetros, con lo cual quedaba demostrado que dicho trazo no medía 48,185 metros, u 11 ½ leguas como se pretendió aseverar desde un principio, y que la diferencia

²⁶⁸ *Idem.*

²⁶⁹ *Idem.*

indicada de tres leguas entre las dos distancias se reducía a una tercera parte menos, o sea a dos leguas.

Pero la menor distancia no podía motivar la preferencia hacia este último punto, ya que otras circunstancias que hasta entonces no se habían tomado en consideración hacían aparecer la cuestión bajo un punto de vista completamente distinto, debido al cual quedaban todas las ventajas del lado de Sisal. Los promotores de Progreso admitían que 350,000 pesos era una cantidad suficiente para la construcción de la línea, y que era necesario el doble de esta suma para establecer la de Sisal.

Se había hecho valer principalmente como facilidad para la ejecución del camino de fierro de Progreso, la oportunidad de poderse servir del camino carretero en línea recta desde Mérida hasta aquella playa. Pero este camino de segunda clase y por consiguiente de mediana anchura, era indispensable para la circulación ordinaria, y de colocarse ahí los rieles, hubiese sido necesario construir otro nuevo, so pena de cerrar el paso a las relaciones cotidianas de las haciendas y vecinos de la capital. Como consecuencia, los gastos de construcción iban a ser iguales a los que erogarían los terraplenes para la colocación de la vía férrea, es decir 60,000 pesos de acuerdo con datos del Ministerio de Fomento.

La aseveración de que el camino por Sisal erogaría dobles gastos de construcción que por Progreso, solo podía explicarse en vista de la dificultad que se suponía existía en la mayor extensión de ciénaga que había en el trazo de Sisal, además de la mayor distancia que era de dos leguas.

No obstante, el valor que se pretendía dar a estas estimaciones era excesivo, de acuerdo con los vecinos sisaleños, ya que el trazo de Progreso atravesaba la ciénaga perpendicularmente, en tanto que para ir a Sisal era necesario atravesarla oblicuamente en una extensión de 1 a 1 ½ leguas. Cada año los fuertes calores secaban esta laguna, y después de quitar la capa de tierra arcillosa salífera que la cubría más o menos un metro, se encontraba suelo firme. Así, la diferencia de gastos entre tomar la ciénaga oblicuamente o en línea recta resultaba insignificante.

En cuanto a los trabajos de terraplenes que debían hacerse en ambos caminos, eran iguales, puesto que la configuración topográfica del terreno era la misma en ambas direcciones.

Según los promotores de la línea de Progreso, los gastos de su construcción iban a ascender a 350,000 pesos. En el caso de Sisal, si se consideraba que el costo de la obra se elevaría una tercera parte más que la cifra supuesta, esto significaría 460,000 pesos por las 8

½ leguas, es decir 55,000 pesos por cada legua. Pero, ni siquiera había razón para pretender que cada legua que se añadía a esta distancia debía aumentar los gastos de la obra total en la misma proporción, dado que en la cantidad de 460,000 pesos se comprendía el precio del material, de las dos estaciones y otros gastos generales que no aumentaban con la mayor extensión de la línea, sobre todo cuando la diferencia era de dos leguas. Considerándose estos últimos gastos en 100,000 pesos, era pues en la proporción relativa a 360,000 pesos que debía calcularse el exceso de las dos leguas.

De este modo resultaba un aproximado de 40,000 pesos por legua, o sea 80,000 pesos por las dos leguas. Esa era la verdadera cifra que era preciso aumentar a los gastos del trazo de Sisal sobre los de Progreso. Y esta cifra más la cantidad que importaba el gasto por la mayor extensión de la ciénaga, se hallaba muy lejos de los 350,000 pesos indicados como un recargo de gastos en los documentos presentados para demostrar la preferencia del trazo de Progreso.

El camino de fierro de Sisal iba a costar de 500,000 a 600,000 pesos, ya que esta suma era la indispensable para crear una obra tal cual convenía a un país privado de los recursos necesarios para reponer y reparar los materiales, y de tal naturaleza que los productos brutos no fueran absorbidos completamente por los gastos de explotación que aumentarían en una proporción incontrolable en los caminos construidos, fuera de las reglas del arte y dotados de materiales de explotación defectuosos.

Otro aspecto a analizar era la situación en que la explotación debía colocar a cada uno de los dos trazos ferroviarios. Para esas fechas, la cantidad pagada por el transporte de mercancías entre Mérida y Sisal era aproximadamente de 60,000 pesos, correspondiente a 15,000 toneladas (de 2,000 libras). El camino de fierro de Sisal recogería esa suma, y como su creación haría nacer en los alrededores nuevas industrias, desde el principio la cifra iba a aumentar, y el aumento permitiría a la compañía explotadora bajar la tarifa en beneficio de algunas materias primas que entonces pagaban fletes crecidos por los transportes ordinarios.

Todos estos elementos justificaban la concesión del camino de fierro, pues eran bastantes para cubrir los gastos de explotación, además de entrever una legítima ventaja a favor de los capitales que tomasen parte en la empresa. El comercio de cabotaje además, tendría siempre mayores ventajas en Sisal, aun cuando no encontrase allí un camino de fierro para transportar sus mercancías a Mérida. En tal virtud, la línea de Progreso iba a quedar privada de aquellos transportes. Pueril hubiese sido también pretender, en aquella época y espacio, que la vía férrea era indispensable al “comercio de a pie”. Aun en el caso

de que la compañía del camino de fierro bajase su tarifa a menos precio que los carros para atraerse aquellos fletes, al ser palpables los inconvenientes expuestos respecto a Progreso, iba a ser muy difícil que los obtuviese.

Según los registros, hasta 1865 habían entrado a Sisal 186 embarcaciones de cabotaje, con 9,081 toneladas de mercancías. Estos mismos buques volvieron a salir cargados del puerto. El movimiento fue de 372 embarcaciones con 18,162 toneladas de registro, y capaces de llevar una tercera parte más, es decir 24,216 toneladas. Algunas de las embarcaciones de cabotaje entraron o salieron en lastre, por lo que redujeron a dos tercios su porte y dieron como resultado que en Sisal se verificara un movimiento de 8,072 toneladas de efectos solamente en el comercio de cabotaje.

Después de restar este número de toneladas a las 15,000 que representó el movimiento general, quedaban 6,928, o bien una cifra entera de 7,000 toneladas para ser transportadas por la línea de Progreso, y las que hubiesen producido sobre 28,000 pesos si se calculara el flete según la tarifa para entonces vigente. Este hubiese sido el producto bruto que pudiera obtenerse en dicha línea.

Esta suma, que debía aumentarse con el importe de algunos pasajes, no estaba en proporción con los gastos que requería la explotación de la línea. Una explicación al respecto la ofreció Henry van Stuckle, antiguo director de los caminos de fierro de Alsacia y autor de una importante obra sobre las vías de comunicación en Estados Unidos, publicada en París en 1847 como resultado de una misión científica auspiciada por el gobierno francés. Van Stukle había participado como asesor en los estudios del camino a Sisal e hizo algunas indicaciones de las que extraemos las siguientes notas:

Es un error generalmente esparcido el creer que los gastos de explotación de un camino de fierro pueden calcularse aplicándole una cierta parte de sus productos brutos, como por ejemplo, 40% o 50%, porque esta proporción al fin se encuentra generalmente. Un camino de fierro con un producto anual de 60,000 pesos necesitaría según ese procedimiento de 30,000 pesos de gastos de explotación, y otro con 30,000 o 40,000 pesos de producido gastaría 15,000 o 20,000 pesos.

Esta manera de calcular es tan inexacta, que en realidad el primer camino gastaría 40,000 pesos para su explotación cuando para el segundo los productos no cubrirían los gastos. No debe pues procederse en esta forma cuando se trata del presupuesto de explotación de un camino de fierro cuyo establecimiento está en proyecto. Los productos se determinan por el trazo y varían según los elementos que presenta mientras que la suma de gastos se calcula en razón de la extensión misma del camino y del modo de explotarlo. Deducir consecuencias de la combinación de dos

objetos tan diferentes entre sí, aplicarlas como punto de comparación a otros, es caer en un error profundo.

Un camino de fierro puede compararse a un instrumento cuyo uso es dispendioso aun cuando sirva pocas veces y que cuando llega a servir con frecuencia cuesta mucho menos, comparativamente al trabajo en que se emplea. Me explico: La explotación de un camino de fierro requiere gastos permanentes y accidentales o proporcionales; los unos fijos, los otros en proporción de la circulación.

Los gastos fijos comprenden la vigilancia de la vía, el servicio en las estaciones, la percepción, la dirección; en fin, los gastos generales. Muy poca diferencia podrá encontrarse respecto de estos gastos, en una línea de diez kilómetros más o menos de extensión.

Los gastos accidentales o proporcionales son: el cuidado y la reparación de la vía, de las máquinas, del material movable, los gastos de locomoción propiamente dichos; todos, por lo que toca a la circulación, al movimiento.

Arreglando la explotación de un camino de fierro de Sisal a Mérida, bajo el pie más económico, el gasto anual fijo vendría a ser, según el pormenor establecido, de 14,400 pesos, y sería el mismo, sin variación del número de convoyes, ya sea que se haga uno o cinco diariamente.

Un convoy diario para ir y venir, satisface por hoy a todas nuestras necesidades; así pues, solo se tendrían que recorrer por ahora 90 kilómetros por día. Los gastos proporcionales, aplicados a esta extensión se pueden calcular en 0.75 centavos. Es necesario no perder de vista que estos gastos comprenden los reparos de la vía férrea, de muebles, útiles, máquinas y vagones, el consumo de combustible, aceite y grasa, los sueldos de maquinistas y fogoneros; en fin, para precisar mejor esta cifra es indispensable tomar en cuenta la carestía del combustible y las condiciones tan desfavorables en que se encuentra aquí cualquier trabajo mecánico. De lo antedicho resulta, que los gastos de explotación del camino de fierro de Sisal serían anualmente sobre una extensión de:

33, 850 kilómetros (un convoy diario ida y vuelta)	\$39,787
67, 700 kilómetros (dos convoyes diarios ida y vuelta)	\$61,790
169, 250 kilómetros (cinco convoyes diarios ida y vuelta)	\$132,875
Sea por cada kilómetro recorrido:	
En el servicio diario de un convoy ida y vuelta	\$1.16
En el de dos convoyes ida y vuelta	\$0.91
En el de cinco convoyes ida y vuelta	\$0.77

Según lo que antecede, la explotación de un camino de fierro, colocado en las mismas condiciones que el de Sisal, pero teniendo que recorrer solamente 35 kilómetros (8 ½ leguas) en lugar de 45 con un convoy diario, sean 70 kilómetros diariamente y 25, 550 kilómetros en el año gastaría:

Gastos fijos	\$14,400
Gastos proporcionales (25, 550 kilómetros a 0.75)	\$19,162

Total	\$33, 562. ²⁷⁰
-------	---------------------------

Los vecinos de Sisal consideraban que ante las contundentes cifras ofrecidas por Stuckle, era inútil prolongar sus argumentos. Aquellas sumas nulificaban el recargo exagerado de gastos que podía ocasionar la explotación de dos leguas de aumento. Con ello también se pretendía establecer el porvenir del camino de fierro de Progreso, cuya explotación sería estéril y llena de desengaños, pues los productos brutos apenas alcanzarían para pagar los gastos y otras veces ni siquiera llegarían a cubrirlos. Por su parte, los principales puntos que justificaban la conveniencia del trazo de Sisal fueron resumidos por sus vecinos:

1°.-Donativo de 50,000 pesos.

2°.-Conservación de todos los edificios públicos, cuya construcción (en Progreso) costaría al Estado por lo menos \$150,000.

3°.-Ventajas para la navegación que encuentra a 12 leguas un seguro abrigo en Celestún, mientras que estando, en Progreso se tendrían que recorrer 22 leguas. Esto facilita los fletamentos de altura y presenta economía en los aseguros (sic) marítimos.

4°.-Ventajas para las embarcaciones de cabotaje del Golfo, evitándoles un camino mayor en 10 leguas y en condiciones desfavorables, para ir a buscar el camino de fierro a Progreso; por consiguiente, conservación de los fletes actuales y facilidad al comercio de cabotaje de desarrollarse cada día más.

5°.-Conveniencia con respecto a las poblaciones que se atraviesan, de poder satisfacer al mayor número de intereses. Utilidad sobre todo de ayudar a los propietarios, que viven en los pueblos y villas, con preferencia pobladas de criados.

6°.-Imposibilidad del trazo de Progreso para satisfacer a las necesidades del cabotaje del Golfo que representa un movimiento anual de 372 embarcaciones. Inferioridad por todos lados en sus elementos de explotación. Productos apenas suficientes para cubrir los gastos; dificultades que nacen de esta situación; y en todo caso, un porvenir lleno de desengaños y propio solamente para destruir el espíritu de asociación, que ahora empieza apenas a indicarse en Yucatán, y el cual solo puede desarrollarse en vista de resultados satisfactorios con un doble efecto, económico y financiero.²⁷¹

Como los recursos propios del país iban a ser insuficientes para reunir el capital que se requería en la construcción y explotación del primer ferrocarril en Yucatán, ya fuese dirigido a Progreso o a Sisal, el auxilio del Estado tendría que ser solicitado tarde o temprano. Este apoyo se recargaría menos si se ofrecía a Sisal –opinaban sus impulsores–,

²⁷⁰ *Idem.*

²⁷¹ Henry van Stuckle, *Vías de comunicación en los Estados Unidos*, París, 1847.

porque en el caso de Progreso impondría al gobierno peninsular otros mayores e inesperados desembolsos.

Castro Marín aboga por el ferrocarril Mérida-Progreso

En la reunión celebrada en Mérida el 6 de mayo de 1866, donde se discutió sobre la construcción del camino de fierro de la capital yucateca al punto de la costa que mejores condiciones ofreciera para su instalación, Juan Miguel Castro leyó un texto en el que volvió a arremeter contra los que defendían la instalación del ferrocarril de la capital peninsular a Sisal. El ínclito promotor de la vía férrea a Progreso –cuyo grupo para entonces lideraba el político y empresario Rodolfo G. Cantón y Cámara-²⁷², quiso mostrar lo que llamó un informe razonado y comparativo de las ventajas que hacían preferible a este último respecto a la villa de Sisal.

Sisal, aseguraba el terrateniente hechelchakanense contaba ya con más de doce lustros de haber sido declarado puerto de altura y desde entonces no había dejado de ser una población corta y reducida. “Tiempo hace que parece le está señalado el *hasta aquí* en su corto desarrollo, sin poder adelantar nada de lo mezquino en que se encuentra... No podrá decirse que esto sea a causa de la época calamitosa que atravesamos, porque antes de esta época, y después de su erección, Sisal alcanzó a participar poco menos de media centuria de años, de aquella paz octaviana y proverbial que disfrutó Yucatán.”²⁷³

No obstante la habilitación de Sisal como “puerto único en todo el Estado”²⁷⁴, de las relaciones del primero con el extranjero y el seno mexicano, de su comercio activo de varias épocas y la inmediata y favorable influencia de la capital que se interesó en habilitarle y darle consistencia, dicha villa no había mostrado mayores adelantos. Sisal era de acuerdo con Castro, un punto topográfico relativamente aislado. Al Este no se encontraba población alguna, hasta una distancia de siete leguas en que se hallaba el rancho Thul. Al Oeste, a doce leguas Celestún; y al Sur, después de atravesar la ciénaga y seis leguas más, Hunucmá. Desde luego, estos puntos fueron refutados por los sisaleños, ya que sostenían que la ciénaga corría paralelamente a la costa desde Río Lagartos hasta la Desconocida, dos leguas más abajo de Celestún.

²⁷² Raquel Ofelia Barceló Quintal, *Op. cit.*, p. 9.

²⁷³ Juan Miguel Castro Martín, “Informe razonado y comparativo...”

²⁷⁴ *Idem.*

Lo bajo de la costa por donde se abre camino el mar como en las bocas de Río Lagarto Dzilam y Salinas, pueden explicar la formación de esta faja pantanosa, que perjudicial a las carreteras públicas, lo es también a la salud, puesto que, no a otra causa en nuestro concepto debe atribuirse lo dañoso de las brisas o vientos del noreste que dominan desde el Cabo Catoche hasta Campeche, y vienen corriendo sobre ella, impregnándose de sus mismas pestilencias (Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística) (sic), de manera que, tanto el Progreso como Sisal están ceñidos por la ciénaga, y si es insalubre Sisal, lo es también Progreso.²⁷⁵

En las discusiones surgidas durante la reunión, Juan Miguel retomó la desacreditación a la marina española, a la que achacó la habilitación de una aduana marítima en Sisal para el comercio de altura y cabotaje dada su falta de pericia en inquirir y examinar un lugar más favorecido de la naturaleza y más próximo a la capital. Castro pasaba por alto, de acuerdo con los defensores de Sisal, que antes de abrir el puerto el gobierno novohispano formó una comisión científica que reconoció la costa. Estos hombres exploraron Chuburná y Fraga, y después de observar por dónde preferían desembarcar los piratas para adentrarse en la región, comprobaron que la rada de más fácil acceso era Sisal, y allí las autoridades virreinales construyeron un Castillo. No obstante haberse implementado aquellos sistemas defensivos, las siguientes centurias los filibusteros prefirieron continuar los desembarques en Sisal para emprender sus correrías.

Lo que sí hizo Castro el día de la reunión, es volver a defender los informes de Buenaventura Vivó, Francisco Alcina y Gerardo Tizón para hacer valer que la rada y fondeadero de Progreso era la que presentaba mejores condiciones. Pero los defensores de Sisal asistentes a la reunión, argumentaron que las malas condiciones marítimas de Progreso habían sido corroboradas en esos mismos informes, los cuales, además, les habían dejado muchas dudas. Por ejemplo:

El señor Tizón, al demarcar la situación de Progreso, dice que corre en dirección del Este 6° Norte, al Oeste 6° Sur; y los señores Alcina y Vivó dicen que corre del Norte 81° Este, al Sur 79° Oeste, verdaderos del mundo; o lo que es lo mismo, del Este 9° Norte, al Oeste 11° Sur, advirtiéndose entre ambas situaciones una diferencia de 3° por el Este y 5° por el Oeste en un caso. Ahora bien, los tres son marinos científicos y de respetable autoridad, pero ¿a qué situación nos atendremos? La náutica es una ciencia y sus reglas son exactas; no es posible, pues, que para uno 3 y 2 sean 5, y para los otros no, lo cual nos hace deducir que o el uno o el otro no

²⁷⁵ Notas a pie de página de Rafael de Portas, en: Juan Miguel Castro Martín, “Informe razonado y comparativo...”

estuvieron en el punto que demarcaron. Nosotros no somos náuticos, pero no por eso dejamos de conocer sus teorías.²⁷⁶

Por su parte, Castro también acusaría en la reunión a los vecinos de Sisal por lo poco que se habían “ocupado de inquirir y examinar las circunstancias y cualidades peculiares de Progreso”. La acusación era contra los vecinos -el pueblo- de Sisal, ya que si bien había propietarios de fincas en dicho punto, estos eran miembros de la casta gobernante vecindada en Mérida, algunos de los cuales, además, estaban integrados a la causa que favorecía a Progreso. De hecho, el plan que empezó a promover la formación y habilitación de dicho puerto en 1844, según testimonios del propio Juan Miguel Castro, había sido obra de vecinos y comerciantes de Mérida propietarios en Sisal. En idénticas circunstancias, sentenciaba el hacendado, “dueños de principales fincas de Sisal se adhirieron a este proyecto (el de Progreso), y ahora para llevar a cabo la vía férrea a dicho punto, representan acciones en número respetable.”²⁷⁷

La postura de Castro era la de un grupo relativamente minúsculo –liberal- ubicado en la cima de la sociedad yucateca, identificado con la idea de elaborar un proyecto de nación²⁷⁸, de participar en la formación de un Estado basados en la “antisocial e inhumanitaria” doctrina económica de la modernidad²⁷⁹. Sobre la marcha, esta facción encontraría a sus “enemigos más duraderos” no entre los conservadores o extranjeros sino entre los otros sectores capitalistas, dirigentes liberales, fuerzas populares urbanas, indígenas y/o campesinos contrapuestos a los proyectos oficiales cuyas acciones contrahegemónicas transformarían en el siglo XIX las relaciones entre poder y sociedad.²⁸⁰ En medio de la cruenta Guerra de Castas, Castro ofrecía el ejemplo de una particular lucha de intereses entre la burguesía criolla local:

Recordemos que no exceden de 8 las casas de habitación de mampostería de Sisal (una de ellas propiedad de Felipe Ibarra Ortoll), y que varias de las principales y otras de ripio pertenecen a aquellos accionistas. Ahora bien, ¿prescindirían estos de sus propiedades, con tal abnegación, a no ser por el pleno convencimiento de la conveniencia positiva del punto de Progreso? Es notorio que el comercio de la

²⁷⁶ *Idem.*

²⁷⁷ Juan Miguel Castro Martín, “Informe razonado y comparativo...”

²⁷⁸ Florencia Mallon, *Peasant and Nation: the marking of post colonial Mexico and Peru*, Berkeley, University of California Press, 1995.

²⁷⁹ José Dolores Rivero Figueroa, *Op. Cit.*

²⁸⁰ Antonio Anino (coordinador), *Historia de las elecciones en Iberoamérica, siglo XIX*, México, FCE, 1995 (en este trabajo, los autores estudian la modificación de las relaciones entre poder y sociedad en el siglo XIX mexicano, a través de la historia electoral latinoamericana).

capital posee más de una vez embarcaciones de mayor porte en propiedad, y también en sociedad con el extranjero, llevando igualmente transacciones y demás operaciones de importancia. ¿Y el comercio prescindiría de consultar lo conveniente en los riesgos de uno y otro punto de la costa al decidirse por Progreso, siendo como son de mayor cuantía sus intereses que los intereses de los vecinos de Sisal por sus canoas costeras y de alijo?²⁸¹

Para Juan Miguel Castro Martín y el círculo criollo cuyos intereses defendía, Sisal era un punto aislado, que solo la protección de la capital meridana le había permitido “ser algo”, pero que ya no podía ser más. Por el contrario, Progreso tenía en sus inmediaciones, a barlovento y sotavento, varias poblaciones interesantes y productoras de la costa oriental. De Sisal a Hunucmá era casi un desierto, en tanto de Progreso a Mérida había sobre el camino 14 poblaciones de importancia y otras muchas a corta distancia productoras de henequén, con cría de ganado vacuno y caballar entre las más diversas especies.

En su informe, Castro hizo una interminable lista de comparaciones entre las bondades de Progreso y lo que para él eran las inconsistencias de Sisal. Contrario a lo que pensaban los defensores de este puerto, para los *progresistas* la costa de Sisal era una rada cualquiera, y las embarcaciones, reiteraban, estaban expuestas a empeñarse en Punta de Piedra, al levar ancla para correr los nortes. La rada de Progreso, sin encontrarse empeñada por Punta de Piedra, era mejor: de más calado y profundidad. Sisal no tenía ni podía tener un punto de abrigo para embarcaciones de ningún calado, y en cambio Progreso contaba con “un lago” de vasta extensión que corría paralelo al mar, y que uniendo sus aguas podía formarse en él un punto de abrigo, al menos para embarcaciones de tráfico de menor calado.

La extensión de la población de Sisal, argumentaba Castro Martín, solo medía de Sur a Norte 350 varas; y de Este a Oeste 800 varas. Progreso medía de Sur a Norte 1,050 varas, y de Este a Oeste 2,000 varas. Sisal tenía la ciénaga inmediata, profunda y dilatada. Progreso la tenía mucho menos inmediata, mucho menos dilatada y poco profunda; sus aguas además, descendían en parte al lago que era, según el informe, “de agua viva”. Sisal era insano, bastante insalubre. Progreso era saludable y muy sano.

²⁸¹ Juan Miguel Castro Martín, “Informe razonado y comparativo...” (A pie de página, en relación con este párrafo Rafael de Portas comentó que los comerciantes meridianos durante mucho tiempo habían intentado hacerse navieros, y ello siempre había resultado un fracaso, no llegando ni a una docena los buques en los que habían invertido recursos. Lo anterior hacía suponer a los de Sisal sobre las insuperables causas que habían obligado a los primeros “a abandonar la idea de ser barqueros.”).

Se aseguraba que Sisal tenía poca pesca, ni aun la necesaria para el consumo de “su corta” población. Progreso la tenía abundante y variada, no para su inexistente población sino para surtir a la capital peninsular y para su exportación. Sisal carecía de sal para su consumo y debía ocurrir por ella hasta una distancia de doce leguas. Progreso la tenía a sus puertas y desde sus criaderos se surtía al interior del departamento. Sisal distaba de la capital 63,700 varas. Progreso únicamente distaba 42,460 varas. Para la conducción de los productos que salían en carros de Mérida rumbo a Sisal, se necesitaban hacer dos jornadas de un día y dos noches. Para conducirlos a Progreso, lo realizaban los mismos carros en una sola noche.

Como consecuencia de lo anterior, el ferrocarril de Sisal iba a costar al departamento yucateco en la exportación de sus productos, en la importación de las mercancías para su consumo así como en los costos de pasajes, un 50% más de lo que le costaría el ferrocarril de Progreso. La vía férrea del primero, reiteraban sus detractores, le haría pagar al país una fuerte contribución por el máximo de fletes y pasajes en un tiempo determinado, además de los gastos de su conservación y reparos.

Obviamente, los de Sisal consideraban falsos los datos de sus enemigos. Particularmente en relación al trayecto del ferrocarril, al no tener Sisal más de 9,000 varas Progreso solo provocaría un gasto mayor en lo que importasen los rieles, durmientes y clavos, al igual que en los costos por jornales en la instalación. Los gastos generales serían absolutamente iguales para ambas vías, puesto que la empresa iba a basarse sobre el movimiento mercantil de Mérida, fuese para uno u otro lado. Con respecto a los mayores gastos de conservación y reparos, serían relativos al pequeño aumento de la vía, aunque al dirigirse la empresa hacia Sisal esta obtendría mayores productos, por la conservación en el puerto del importante comercio de cabotaje del Golfo de México, lo cual no tendría Progreso. Si al menos se dejase a Sisal el comercio de cabotaje, clamaban pueblo y empresarios de este punto costero, los mayores frutos para la empresa recompensarían suficientemente el recargo en los gastos de construcción así como de reparación y conservación.

Debates durante la restauración republicana

1867 fue un año de reacomodos políticos en Yucatán. Al tiempo que se definía el triunfo de los republicanos, los representantes del imperio luchaban por mantenerse en el poder. No obstante, hacia la primera mitad de 1868 los liberales ya habían consolidado su presencia en

la política peninsular. El 10 de junio de este año, Manuel Cepeda Peraza resultó electo constitucionalmente como gobernador de Yucatán, y varios de los involucrados a favor del proyecto *progresista* quedaron integrados a su gabinete, entre otros: José de María Vargas, vicegobernador; Donaciano García-Rejón y Olegario Molina Solís, consejeros propietarios de Gobierno; y José Rendón Peniche, jefe de Hacienda.²⁸² A Ricardo Molina Solís, hermano de Olegario e identificado con la causa a favor de Progreso, se le dio el estratégico nombramiento de jefe de la aduana de Sisal.

José de María Vargas había luchado desde 1857 al lado de los republicanos. El 4 de agosto de ese año, una sublevación conducida por Isidro González tomó la villa de Maxcanú, declaró nulas las elecciones estatales anteriores, desconoció a las autoridades y proclamó gobernador provisional de Yucatán a Vargas, si bien la acción no resultó efectiva ya que al día siguiente González y su tropa abandonaron la población por falta de seguidores.

Hacia finales de 1868, la agitación política en el Estado hizo que la capital Mérida fuese declarada en estado de sitio, y se dispuso que el gobierno lo asumiera la autoridad militar. En virtud de ello, el 1 de febrero de 1869 se le confirió el mando político y militar al coronel José Ceballos Cepeda. Asimismo, por ausencias del gobernador Cepeda Peraza, José María de Vargas tuvo a su cargo el mando político en dos ocasiones: del 25 de junio al 2 de agosto de 1868 y del 19 de septiembre del mismo año al 1 de febrero de 1869. Finalmente, Vargas presentaría su renuncia como vicegobernador el 2 de abril de 1869, tras la muerte de Cepeda Peraza el 3 de marzo de dicho año.²⁸³

Los consejeros del gobierno de Cepeda Peraza, Donaciano García-Rejón Mazó y Olegario Molina Solís, igual habían defendido la causa republicana yucateca desde diferentes trincheras. El primero como vimos era miembro del clan García-Rejón, promotor desde los años cuarenta de la fundación de Progreso, así como Molina Solís era descendiente por la vía paterna del mismo grupo familiar, ambos con inversiones en el futuro puerto. Se daban entonces los inicios de la ascendente carrera política -y más tarde económica- de Molina, cuya proyección trascendería a las esferas del poder nacional durante el porfiriato.²⁸⁴

²⁸² Comunicado de José Rendón Peniche, jefe de hacienda de Yucatán, al secretario de Estado y del Despacho de Fomento de la República Mexicana, Mérida, 9 de mayo de 1868, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

²⁸³ Augusto L. Peón Acevedo, *Op. cit.*, p. 172.

²⁸⁴ Mariza Pérez de Sarmiento, *Historia de una elección; la candidatura de Olegario Molina en 1911*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2010, p. 74-84.

Paulatinamente, Olegario Molina Solís se convirtió en el personaje más destacado de la oligarquía yucateca, en uno de los hombres más poderosos de la península. Además de los cargos de elección popular, incluso el de gobernador de Yucatán, desempeñó diversas funciones en gobiernos estatales y se hizo ministro de Fomento de Porfirio Díaz. “Se asoció con Eusebio Escalante y Manuel Dondé Cámara para fundar la primera compañía de Tranvías de Mérida, y en 1880, con su primo (por la vía materna) José Rendón Peniche, con Pedro G. Elizalde Cantón y Rodolfo G. Cantón para tender las primeras redes ferroviarias.”²⁸⁵

Olegario Molina Solís era oriundo de Bolonchén de Ticul (hoy Bolonchén de [García-] Rejón, Campeche), donde nació en 1843. Estaba casado con María Dolores Figueroa Milán.²⁸⁶ Su hermano Ricardo Molina Solís, jefe de la aduana marítima de Sisal durante el gobierno de Cepeda, era también defensor de la traslación de dicha aduana a Progreso y había contraído matrimonio con Luisa Hübbe García-Rejón, hija de Johan Heinrich Hübbe Heyer y María Gertrudiz García-Rejón Mazó, nacida en Seybaplaya (actual estado de Campeche)²⁸⁷, hija de Joaquín García-Rejón Carvajal –pionero de la fundación de Progreso- y hermana de Donaciano García-Rejón Mazó.

Por parte de los Molina, un primer ancestro identificado era el español José de Molina, que junto con su hermano Juan se había establecido en la ciudad de Campeche a principios del siglo XVIII. José se casó en Valladolid, Yucatán, en las postrimerías de la dominación española con María Bastante y García-Rejón; ambos dieron origen a diversas generaciones familiares, entre ellas la de sus bisnietos Olegario Molina Solís y hermanos.²⁸⁸

El político y hacendado José María Rendón Peniche también había coadyuvado al triunfo del general Manuel Cepeda Peraza contra el régimen de Maximiliano de Habsburgo.²⁸⁹ Era hijo de Vicente Rendón Buendía, que había adquirido lotes en Progreso durante los remates de 1857, y de Benigna Peniche Ruz.²⁹⁰ Por la vía paterna era sobrino de Manuel de Castro Rendón, casado con Antonia María Martín Turión y padre de Juan

²⁸⁵ Sergio Quezada *Yucatán. Historia Breve*, México, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, 2011, p. 170.

²⁸⁶ Olegario Molina Solís-Sanchiz (IIH-UNAM)+Gayol: (CEH-ColMich), www.geneanet.org/Sanchiz?lang=es&p=Olegario&n=molina+solis

²⁸⁷ Ricardo Molina Solís-Sanchiz (IIH-UNAM)+Gayol (CEH-ColMich), gw.geneanet.org/sanchiz?lang=es&p=Ricardo&n=molina+solis

²⁸⁸ Juan Francisco Peón Ancona, “Llegaron los Molina”, *Diario de Yucatán*, Mérida, 24 de agosto de 2012.

²⁸⁹ El primer riel de la línea ferroviaria de Yucatán, sipse.com/.../elprimerrieldelalineaferrviariadeyucatan151253.htm

²⁹⁰ José María Rendón Peniche-Sanchiz (IIA-UNAM)+Gayol (CEH-ColMich), gw.geneanet.org/sanchiz?lang=es;p=jose+maria;n=rendon+Peniche

Miguel Castro Martín. Antes de afiliarse a la causa republicana²⁹¹, tuvo participación activa en la Guerra de Castas y Santa Anna lo nombró administrador de rentas en la isla del Carmen.²⁹² Electo Cepeda en 1868, se le designó para fungir como jefe de Hacienda y Crédito Público. Fue diputado federal, y entre 1873 y 1874 se desempeñó como presidente del ayuntamiento meridano.

Las razones de Rendón Peniche

Algunos importantes documentos firmados por José María Rendón Peniche como jefe de Hacienda durante el gobierno cepedista, se transcribieron a finales de 1869 dentro del volumen publicado por la Junta de Sisal. Dichos testimonios los había cedido el entonces jefe de hacienda del Estado Ignacio Díaz Pérez a solicitud de la citada Junta. Eran copias de las comunicaciones que mediaron entre el jefe anterior de aquella oficina y el ministro de Hacienda federal, relativas a la traslación de la aduana de Sisal a Progreso.

La opinión pública de la entidad no había podido tener acceso a tan importantes manuscritos, a pesar de haberlos solicitado a las autoridades por medio de la prensa de la capital meridana. A pie de página del volumen de la Junta, esta elaboró algunas notas que constituían “la parte principal de la defensa de la oposición al referido proyecto de trasladar la Aduana marítima de Sisal a Progreso.”²⁹³

Veinte y cuatro años habían pasado después de iniciado el proyecto para trasladar la supremacía portuaria yucateca a Progreso. A pesar a las enormes ventajas con que había contado el plan y que la obra material estaba bastante adelantada, aún no se había pasado de la esfera de la posibilidad a la de los hechos, lo cual, aseguraban los sisaleños, hablaba claramente en contra del proyecto, de que aquella localidad valía poco y que “solo esperaba vida de la muerte de otros pueblos”²⁹⁴

El obstáculo principal era la falta de recursos, circunstancia que empezó a superarse con el triunfo del republicanismo y del núcleo promotor de la fundación y desarrollo de Progreso. Nuevas disposiciones gubernamentales parecían despejar el camino, como el

²⁹¹ El primer riel de la línea ferroviaria...

²⁹² Ricardo Manuel Wan Moguel, “José Rendón Peniche”, *Por Esto*, www.poresto.net/ver-nota.php?zona=yucatan&idseccion=1

²⁹³ Documentos oficiales relativos a las gestiones de José Rendón Peniche como jefe de hacienda durante el gobierno de Manuel Cepeda Peraza, Mérida, 9 de mayo de 1868, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdetucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863

²⁹⁴ Notas a pie de página de Rafael de Portas, en: Comunicado de José Rendón Peniche...

impuesto que se cobraba en virtud del decreto de 19 de noviembre de 1867, destinado a la reparación general de las vías terrestres del estado de Yucatán.

En principio, hacia los primera mitad de 1868, los *progresistas* intentaron dejar para tiempos más venturosos el proyecto del ferrocarril, y pensaron limitarse a lo más inmediato que era la conclusión y perfeccionamiento del camino, la creación de un muelle y de una aduana así como la habilitación general del puerto. José María Rendón solicitó al ministerio de Hacienda y Crédito Público del gobierno federal, se le autorizara como agente suyo para recaudar los fondos que le correspondían en el Estado, dedicarlos a dichos objetivos para verse realizados antes de dos años y quedar después dichos fondos libres de ser destinados a otros fines de igual naturaleza.

Para calcular los capitales invertidos en Sisal en las construcciones que iban a quedar abandonadas cuando el comercio cambiara su curso, Rendón acudía a los catastros - formados en virtud de las apreciaciones de los mismos propietarios-. Según estos, el valor de la propiedad urbana en Sisal ascendía a \$22,977.64. Al aumentársele el tercio, que era la única rebaja que autorizaba la ley, se hubiese tenido un capital de \$34,465.96, y suponiendo que hubiese habido ocultamiento en las manifestaciones del verdadero valor de las fincas, el total hubiese podido aumentar al doble, es decir \$68,000.00. Esto era suficiente para que la facción criolla en el poder considerase justo que se auxiliase a las personas perjudicadas, que se les indemnizara, se les cediese terrenos u otros privilegios sin que por ello se sacrificase “el interés general por el particular.”

De acuerdo con el proyecto hegemónico liberal, no todos merecían la protección del régimen. Los privilegiados del sistema debían ser los que daban mayor ensanche a la riqueza y trabajo a los pueblos. En este sentido, un gobierno no podía prohibir la introducción de máquinas de vapor aplicables a la fabricación de tejidos solo porque perjudicaba a los que únicamente tenían telares de mano. Progreso ofrecía grandes ventajas frente al puerto de Sisal en el proceso de modernización de Yucatán. Para iniciar la concreción del plan, Rendón le insistió al ministerio de Hacienda y Crédito Público:

- 1.-Que ordene que todos los productos del impuesto de 19 de noviembre próximo pasado, ya recaudados o por recaudar, ingresen a esta Agencia.
- 2.-Que me autorice para que con dichos fondos proceda desde luego, ya sea por mí, o de acuerdo con el gobierno del Estado, o nombrándose una junta de personas respetables que entiendan en el asunto, a la conclusión del camino de Mérida a Progreso, y la construcción simultánea de un muelle y un edificio propio para aduana.

3.-Que una vez concluidas esas obras, que considero será en un año y medio, se traslade a dicho punto la aduana de Sisal.

4.-Cada mes se enviará cuenta documentada al ministerio, de los gastos que se hubiesen erogado en la obra.²⁹⁵

Todo lo acompañó José María Rendón con publicaciones de años anteriores, las cuales reforzarían los argumentos del grupo defensor del proyecto ante las nuevas autoridades republicanas. Estas opiniones de apoyo ayudarían a formar una más clara y exacta idea de la importancia y conveniencia del proyecto en cuestión, las cuales el funcionario yucateco puso a consideración del ministerio de Hacienda y Crédito Público nacional.

Ricardo Molina Solís, jefe de la Aduana en Sisal

Ricardo Molina Solís, hermano del consejero de Gobierno Olegario Molina Solís, ubicado durante la administración de Manuel Cepeda Peraza como jefe de la aduana marítima en Sisal, recibió en julio de 1868 el proyecto de traslado de sus oficinas a Progreso por parte del jefe de hacienda del Estado, su primo José María Rendón Peniche. El plan incluía la construcción de almacenes y muelle al igual que la reparación de la carretera que unía este punto costero con la capital de la entidad.²⁹⁶

Para Ricardo Molina, el mayor obstáculo que siempre se había opuesto a la realización del proyecto “Progreso”, era el “infundado antagonismo” de Sisal. Sin embargo, cuantas razones pudieron oponer los adversarios, estas quedaron desvanecidas durante el Segundo Imperio, según los progresistas en la reunión de 1866. Para entonces, a favor de Sisal únicamente se habían pronunciado por intereses absolutamente particulares, algunos súbditos españoles y otros extranjeros. El proyecto del traslado de la aduana y construcción del ferrocarril a Progreso –aseguraba aquel poderoso sector criollo- lo defendía todo el comercio de Mérida y la generalidad de los habitantes de otras poblaciones del Estado, cuyos intereses resultarían extraordinariamente favorecidos. Sin embargo, para la resistencia sisaleña el debate en cuestión ya estaba transformado en un asunto meramente faccioso. El asunto se había

²⁹⁵ Comunicado de José Rendón Peniche...

²⁹⁶ Informe de Ricardo Molina Solís, administrador de la aduana marítima de Sisal, al ministro de hacienda y Crédito Público de la república mexicana, Sisal, 20 de julio de 1868, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

convertido en una cuestión de partido, hasta el grado de hacer figurar en ella los resortes de la política, haciéndose referencias a extranjeros, insinuando pero sin demostrar, la presencia de intereses mezquinos y personales en la oposición a Progreso. Nada extraño será que como en toda cuestión de partido, veamos mañana convertidas en excusas, satisfacciones y plácemes las amenazas y dicerios vertidos hoy bajo la capa del cielo en que mal se oculta, pues por sí solo se denuncia, un amor propio mal entendido, herido, o el despecho más incalificable.²⁹⁷

El grupo dirigente blanco daba por hecho “la general persuasión” que existía entre los habitantes del Estado de llevar a cabo su proyecto, es decir cambiar la aduana y construir el ferrocarril. Pero esta cuestión no estaba lo suficientemente discutida. Si alguna persuasión podía existir en la generalidad de los habitantes del Estado, era la de que ni siquiera se había procurado persuadirlos, pues ni se publicaban y hasta parecía que se ocultaban los pasos que se daban para conseguir la traslación.

En las publicaciones a favor de Progreso, por lo general se decía y se reiteraba que el cambio a aquel puerto era lo mejor. Cuando se presentaban opositores a la idea, en lugar de rebatir sus razones y fundamentos se pretendía imponer el silencio. A los disidentes se les tildaba de egoístas, de rémoras; se les aseguraba que la cuestión estaba resuelta, que Yucatán lo requería así, que lo decían ellos y que con eso era suficiente.

Entre 1844 y 1864, o sea durante veinte años Sisal no se había defendido. A pesar de eso, Ricardo Molina Solís sostenía que el egoísmo de este puerto era la rémora que había encontrado “siempre” su gremio para llevar a cabo las mejoras que se esperaban en la erección de Progreso. Los de Sisal se preguntaban sorprendidos: “¿Qué clase de entorpecimientos puede haber presentado Sisal, pobre, miserable, raquítrico, con muy pocos defensores, en una cuestión en que según se dice, la mayor parte, casi toda la gente poderosa de Yucatán está interesada y dispuesta a hacer sacrificios para llevarla a cabo?”²⁹⁸

De esta manera, hacia mediados de 1868 quedó formada una sociedad “exclusivamente yucateca”, la cual tramitaba ante el gobierno federal ciertas concesiones para la construcción del ferrocarril y el muelle de Progreso. Entre los privilegios que se gestionaban aparecía la traslación de la aduana de Sisal a este puerto, incluida su apertura al comercio de altura y cabotaje. Una de las concesiones solicitadas era que la empresa fuese subvencionada por cuatro años con los productos del impuesto que sustituyó a los peajes,

²⁹⁷ Notas a pie de página de Rafael de Portas, en: Informe de Ricardo Molina Solís...

²⁹⁸ *Idem.*

por lo que había que tener presente la solicitud del jefe de Hacienda respecto a los recursos para el ferrocarril antes de dictarse cualquier otra resolución.

Simultáneamente debían construirse el muelle, los edificios indispensables para la aduana y sus almacenes, así como un puente en sustitución del que para entonces existía en el camino y que se encontraba en pésimas condiciones, costos que por cierto el jefe de hacienda había ignorado en sus presupuestos.²⁹⁹ Además habrían gastos erogados para las continuas y sucesivas reparaciones de la carretera Mérida-Progreso, por el deterioro que al igual que la de Sisal dicha arteria había empezado a padecer, a poco de construida, debido a las estaciones de lluvia.

Un artículo inédito

Poco antes que la Junta de Sisal editara el volumen sobre los debates portuarios, sus miembros recibieron un artículo, sin autor, probablemente escrito en el mes de abril de 1869, que no había sido aceptado para su publicación en algún medio impreso yucateco. El trabajo resultaba interesante para los propósitos que defendía la Junta, e iniciaba transcribiendo una nota que había llamado la atención de la opinión pública local después de presentarse en el órgano oficial del gobierno del Estado. El texto anunciaba:

Hemos notado en estos últimos días cierta animación en esta capital respecto de mejoras materiales. Renace el entusiasmo para la construcción del ferrocarril de esta capital a Progreso, y por esta vez las probabilidades están bien fundadas, porque según se nos asegura ha aparecido un empresario que llena todas las condiciones. ¿Será cosa que se presente alguno de esos raros, y podemos decir ridículos entorpecimientos que otras veces han dado al traste con tan hermosa idea? El nuevo empresario cuenta con los fondos suficientes, y sus exigencias se limitan a pedir operarios que ofrece pagar bien. ¿Qué es, pues, lo que falta? ¿Qué se espera? No es de temer que el supremo gobierno nacional oponga obstáculo alguno: ¿De dónde vendrán entonces las dificultades?³⁰⁰

Investigaciones del que citaba la nota, le permitió descubrir que la noticia del periódico oficial al que se refería estaba dada en falso. Lo que había ocurrido en aquellos días era que al estar de paso en la ciudad de Mérida el empresario estadounidense John Alexandre, socio de la firma neoyorkina de armadores *F. Alexandre and Sons*, propietaria de

²⁹⁹ Informe de José María Vargas, vicegovernador del estado de Yucatán, al ministro de Hacienda y Crédito Público de la república mexicana, Mérida, 6 de octubre de 1868, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

³⁰⁰ Artículo anónimo e inédito en defensa de Sisal (probablemente escrito en abril de 1869), BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

varios de los vapores americanos que tocaban Sisal, ciertas personas interesadas en formar una empresa para la construcción de la vía férrea Mérida-Progreso hablaron accidentalmente con el naviero sobre tal idea. Alexandre, después de tomar y guardar algunos apuntes sobre el proyecto, dejó Mérida sin concretar nada en relación con dicho asunto.

El objetivo del autor (anónimo) del artículo publicado por la Junta de Sisal, era que se evitaran las trascendentales consecuencias de las noticias oficialistas. Como prueba de que sus afanes siempre estaban orientados al bien general y sobre los intereses particulares, el articulista aprovechó el espacio para presentar de manera parcial dos textos sobre el tema en cuestión, escritos en 1864 y 1866. El primero era una exposición dirigida al gobierno imperial yucateco en una época en que también de manera acalorada se había discutido la construcción del primer ferrocarril peninsular. El escrito encerraba un notable interés por el beneficio social, y la mayor parte de su contenido demostraba con razones constantes la preferencia que existía en favor de Sisal sobre Progreso. El segundo opúsculo lo había publicado en París A. Perdonnet, una de las autoridades más competentes en materia de ferrocarriles: El texto de Perdonnet resaltaba:

Repetiremos con mister Consturier (miembro del Consejo General de la Cote de d'Or y autor de un excelente libro sobre caminos y ferros vecinales), el país agrícola no basta a sí mismo con sus propios recursos de transporte, que se efectúan según las estaciones con fletes casi nulos para el cultivador. A los países de cultura les es de más interés la posesión de buenos caminos vecinales y rurales que sabrán apreciar mejor, que una vía férrea cuya utilidad no existe para ellos sino en raras ocasiones.

Concluyamos: es necesario desconfiar del entusiasmo que arrastra y del que puede uno dejarse llevar solicitando la reunión de fondos para la construcción de caminos de fierro llamados vecinales, ya sea de vía ancha o de vía estrecha. Es necesario temer la ruina de los municipios queriendo enriquecerlos. Existen algunas localidades en que se obtendría de las empresas de carros el transporte gratuito de las mercancías, si se les diese, a título de subvención, el capital que se quisiese invertir para la construcción de un ferrocarril.

Frecuentemente, en cortas distancias y cuando el movimiento no está llamado a ser considerable, el camino ordinario es preferible al camino de fierro, pues aquel recoge la mercancía en la casa del remitente y la transporta hasta la casa del consignatario.

Hace treinta y cinco años luchábamos contra la ignorancia del público que no quería caminos de fierro en parte alguna; ahora, tenemos que combatir la ignorancia de ese mismo público que los quiere establecer en todas partes.³⁰¹

³⁰¹ *Idem.*

Inspirados en estos conceptos, los adversarios de la construcción del ferrocarril hacia Progreso creían que al tratar sobre este asunto se había procedido con demasiada ligereza. Debía obrarse sin precipitaciones. Pero sobre todo, no debía perderse de vista el interés general de Yucatán, respecto a su comercio interior y exterior. Luego debía pensarse en la conveniencia del comercio particular de la plaza meridana, o la del Gobierno por los gastos que pudieran imponerse o evitarse. El entusiasmo no debía subir al grado de sacrificar el interés social tan solo por el placer de tener un ferrocarril. Finalmente, el autor desconocido del opúsculo sentenciaba: “Los párrafos del artículo del señor Perdonnet nos hace, ahora más que nunca, llamar la atención de los que intentan ocuparse de la construcción de un ferrocarril en Yucatán, y principalmente la de todos los yucatecos y del Gobierno sobre este asunto que es de tan notable interés para nuestra península.”³⁰²

Triunfo de los promotores de Progreso

De Castro vuelve a la carga

Cuando los republicanos yucatecos pudieron vencer a los imperialistas y retomaron las riendas del poder, Juan Miguel Castro Martín, uno de los más obstinados respecto a la traslación de la aduana marítima y la construcción de la vía férrea a Progreso redobló sus argumentos.³⁰³ Contrario a declaraciones suyas anteriores, en septiembre de 1869 Castro sostuvo que en las primeras tres leguas de Sisal a Hunucmá –zona que antes había calificado como desértica- se levantaban seis haciendas y sitios: Concepción, Navanché, San Miguel, San Joaquín, San Román y Cheencopó. A excepción de San Joaquín, que representaba según él solo una hacienda regular, las demás eran “casi insignificantes”. Únicamente contaban con 3, 4 o 5 sirvientes y un corto número de ganado vacuno, porque por este rumbo que comunicaba a Sisal, lamentaba el poderoso empresario, no había sabanas ni pasto que mayormente favoreciera la cría.

También existía un “caño” –decía Juan Miguel- que provocaba inundaciones en el área, a través del cual se desbordaban las aguas del mar y hacían subir la ciénaga sobre la calzada del camino. Ese conducto se hallaba a dos leguas a sotavento de Celestún, y medía en su ancho unas cien varas. Formaba un brazo del mar, y sus mayores crecientes se experimentaban en la estación de Nortes –octubre-noviembre- e inundaban la ciénaga de

³⁰² *Idem.*

³⁰³ Juan Miguel Castro Martín, “Notas”, Mérida, 12 de septiembre de 1869, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario 19863.

Sisal. Un año antes (1868), Castro reportó que la inundación provocada por el mentado caño había subido más de una tercia de vara sobre la calzada y puentes.

Al respecto, los de Sisal cuestionaron. Por el mismo canal, que era una de las extremidades de la ciénaga que recorría toda la costa Norte de Yucatán, entraba la abundante pesca que pasaba frente a Sisal e iba a aumentar los productos marinos de Progreso. Curiosamente, cuando se organizaba la Junta de Sisal se reportó que desde la salida de Progreso hasta más de 1 ½ legua al sur, durante dos semanas consecutivas se encontraba más de ½ vara de agua sobre la calzada, mientras que la de Sisal estaba “como todos los años en igual época...”³⁰⁴

Por su parte Castro recordaba inundaciones anteriores de mayor altura en la ciénaga de Sisal, lo cual provocaba grandes dificultades, a pesar de haberse construido cinco puentes de cuatro y cinco varas de ancho para dar paso a sus aguas. En el caso de Progreso no había sido necesario construir alguno de esos puentes sobre su calzada, y le bastaba solo el de la “garganta del lago”. Además, los puentes de Sisal siempre estaban en mal estado y reparación, con gastos extraordinarios y consecutivos. De esos defectos de construcción en sus caminos elevados, los sisaleños catalogaban como únicos responsables a los titulares de la Junta de Caminos.

Simultáneamente, Juan Miguel subrayaba el crecido número de poblaciones que corrían sobre el camino Mérida–Progreso y sus inmediaciones: al Oeste o sotavento, Xculucyá, Fraga y grandes salinas, Chelem, Chumlok y grandes salinas, Chuburná y grandes salinas, y San Rafael Thul; al Este o barlovento, Yaxactún, Suculú, Chicxulub, Uaymitún y salinas e Ixil, Seguían por la misma costa, Xtampuh, Telchac, San Crisanto, Acum, Santa Clara, Dzilam, Punta Arena, las bocas de Dzilam, Yalkubul, Noh-Chizabac, Bachul y Cerrito, además de las salinas de importancia que se encontraban entre estos puntos. Más adelante, el camino permitía la comunicación con las poblaciones que de acuerdo con el afortunado terrateniente eran “las más interesantes y productoras de la costa oriental.”

Sobre el propio camino estaban asentadas 14 diferentes poblaciones: Buenavista, Chuburná, Tzabcán, Cumpich, Bobat, Chuichén, Ochil, Xcanatún, San Antonio Yaxché, Koxol, Santa María Yaxché, Tamanché y San Ignacio. Además, “una legua camino al oriente” estaban las poblaciones de Itzimná, Zaragoza, Sinta, Cucul, Sodzil, Temozón, Chablecal, San Diego, San Matías, Sacnicté, Macchén, Tixcuitún, Tec, Chumyá,

³⁰⁴ Notas a pie de página de Rafael de Portas, en: Juan Miguel de Castro, “Notas”...

Dzibilchaltún, Copó, Misné Balam, Suitunchén, Chibach, Chemax, Xoccheilá, Chulul, Xcumyá, Texán y Cantoina. “Una legua al poniente”, se asentaban San Cosme, Tanlum, Chenkú, San Antonio Xool, Nohuayum, Chenkekén, Xkonchén, Dzidzilché, Suytunchén, Chun-Oxil, Acum y Kikteil.

Según Castro, en varios de los mencionados establecimientos se encontraban funcionando hacia finales de 1869 máquinas raspadoras del henequén, con fuerzas motrices de caballos y cuatro vapores, además de esperar otros varios al efecto que acrecentarían el cultivo de la planta a mayor escala. El ganado vacuno y caballar que contenían las más de estas posesiones, era de alguna consideración, ya que se prestaba a su manutención la diversidad de alimentos, tales como “el abundantísimo (pasto) de la sabana que se encuentra en aquel rumbo hasta la playa.”³⁰⁵

Contrario al edén regional progreseño, sobrevivían las fincas, casas, casuchas y solares yermos en mano de las 41 familias vecinas y no vecinas de Sisal. Aquí contabilizaban los liberales en el poder a cinco o seis entre los principales propietarios que conservaban la calidad de vecinos del viejo puerto. Por otro lado, los propietarios de los 88 solares que “para fabricar en Progreso” se remataron el 16 y 17 de julio de 1857 sumaban según sus promotores 56 individuos, personas éstas que se autodefinían como con “muchas posibilidades” -incluidos propietarios de Sisal-, que habían contado con los materiales que existían ahí y en las inmediaciones para levantar la mayoría de ellos casas de mampostería, lo cual hablaba “muy en alto” a favor de Progreso con respecto a Sisal.

Los defensores de Sisal no dudaban que entre los dueños de Progreso había una mayoría con “muchas posibilidades”, si bien hasta el año de 1869 nadie había fabricado nada. Porque les faltaba fe, y porque no había, aseguraban los primeros, el que quisiese aprovechar las grandes ventajas de la localidad que no eran sino ilusorias. Además de la clase pudiente que tenía acaparadas las mejores tierras del sitio, igual habían solicitado solares para trasladarse allí con sus familias “gente de la clase proletaria, alarifes, artesanos y demás jornaleros...”³⁰⁶, a los que hasta 1869, es decir 12 años después del cacareado remate, no se tenía resuelto dónde ubicarlos.

Juan Miguel Castro Martín sostenía que de los \$25,361 a que ascendía el valor total de Sisal por sus manifestaciones, \$12,367 eran propiedad de vecinos y comerciantes de Mérida, incluido él mismo. De manera que sólo correspondían a los propietarios de Sisal \$12,994,

³⁰⁵ Juan Miguel Castro, “Notas”...

³⁰⁶ Periódico oficial de Yucatán *La Nueva Época* N. 94, Mérida, 1869.

cantidad mucho menor que la que se invertía en las reparaciones del camino de la capital del Estado a dicho puerto.

Tres eran los gremios que de acuerdo con aquel sector de la casta criolla conformaba la población de Sisal: el de los empleados, “transeúntes hijos de Mérida”, que era el de mayor número; el de los barqueros o canoeros dueños de las piraguas o canoas que no eran más que de alijo y no pasaban de 1 ½ docena, y que eran fácil de trasladarse a Progreso si así lo desearan; y el de los tres comisionados del comercio de Mérida, encargados de recibir y entregar la carga. En cuanto al comercio, este se reducía a las tiendas de menudeo, de corto valor que se surtían de la Ciudad Blanca. Por su parte, los operarios jornaleros del muelle eran de los matriculados que ahí se encontraban.

De vuelta al asunto de los trenes, Castro Martín manejó con un cálculo aproximativo que el producto anual de fletes de los carros que traficaban de Mérida a Sisal junto con el valor de los pasajes ascendía a \$36,000, y que al ser un tercio menos la distancia entre Mérida y Progreso, el costo se iba a reducir a \$12,000. En base a lo anterior y de haberse pasado la aduana a Progreso en 1857 habría habido un ahorro, por lo menos entre 1859 y 1869, de \$120,000. Lo anterior era un cálculo mínimo, pues entre los frutos de exportación ya figuraba el henequén, con un progresivo y notable aumento, lo cual hubiese hecho ascender mucho antes de 1869 a más del doble el producto de fletes.

Cuando el camino Mérida-Progreso quedó construido, había penetrado la idea progresista del siglo: construir un ferrocarril. En la península se empezó a hablar con entusiasmo de los trenes y de allí derivó el proyecto de construir una vía férrea de la capital hacia este último punto costero, intenciones que desde 1864 se habían visto detenidas, y de lo cual, especulaba Juan Miguel Castro, se había agarrado el grupo Sisal para llamar la atención pública y del gobierno federal.

¿Hasta cuándo los intereses particulares habrán de anteponerse a los generales de un país? ¿Será posible que un miserable caserío de edificios frágiles de paja que no cuenta con un mil habitantes, detenga la realización de una mejora trascendental para el país y se anteponga a la voz, al voto y al beneficio de doscientos cincuenta mil habitantes? Si los gobiernos, si el mundo se hubiese detenido en consideraciones de tan poca o ninguna importancia, la vía de Progreso y la perfectibilidad estuviera cerrada para todo el género humano. Esas maravillas de la invención de la inteligencia no hubieran sido aceptadas; y este es el momento en que estuviéramos viajando en cabalgaduras y en carros tirados por bueyes. Los ferrocarriles han perjudicado los intereses de los carreteros; los de estos han perjudicado los de los arrieros; y los de estos han hecho lo mismo con los que se ocupaban de conducir las

mercancías a lomo de hombres. ¿Qué mejora, qué adelanto no tiene que entrar en colisión con algunos intereses? ¿Qué mejora no deja de pronto sin pan a centenares de hombres para proporcionárselo después más abundantemente? Las máquinas han dejado en Europa a miles de obreros sin trabajo y sin pan y ¿por eso la Europa ha suprimido las máquinas? ¿Por eso ha detenido el curso de las mejoras y del progreso? No.

De la equidad y rigurosa justicia; de la idea interesantísima del alma de los pueblos; del genio del comercio; y de los principios fijos de la economía política y social, es de esperar que bien pronto una sabia resolución de la Soberana Legislatura, en virtud de la iniciativa del Supremo Poder Ejecutivo, hará terminar la continuación del gravamen que Sisal hace reportar al país, iniciando una nueva era con la traslación de la aduana marítima de Sisal a Progreso.³⁰⁷

Respuesta a Castro de Rafael de Portas (primer artículo)

Rafael de Portas publicó en octubre de 1869 un artículo en *El Iris* –de los pocos medios de comunicación que hasta entonces abría las puertas a la discusión- en el que se ocupaba de la cuestión de Progreso y rebatía lo publicado por Castro³⁰⁸. El primero no veía la conveniencia pública con la traslación de la aduana marítima de Sisal a Progreso, pues con aquel proyecto, lamentaba, se atacaban los intereses de Campeche y de todos los puertos de la costa occidental.

No solo el comercio de Campeche y el de Ciudad del Carmen resentirían los perjuicios que podría ocasionar aquel cambio, sino también los puertos de Tabasco, Minatitlán, Alvarado, Veracruz y demás de la costa occidental hasta el río Bravo, con los cuales hasta entonces Sisal había mantenido un movimiento anual de dieciocho a veinte mil toneladas de registro, razón por la que el comercio de Mérida y Yucatán entero reportarían todos esos recargos.

También la construcción de un camino de hierro en el Estado se hacía cada vez más necesaria, sobre todo debido al auge que cada día tomaba el henequén en el ramo agrícola. El crecimiento del cultivo del agave era cada vez más notorio y año con año la explotación del filamento se duplicaba. La construcción ferroviaria resultaba fundamental, y la razón de que no se construyese no era la menor o mayor distancia de Mérida a su costa, sino el creciente antagonismo entre Sisal y Progreso.

Extraña mucho que el señor Castro, cuyo espíritu de empresa y mejoras materiales se hace valer, sea hoy una rémora para ella, y esté ciegamente adherido a una idea

³⁰⁷ Juan Miguel Castro, “Notas”...

³⁰⁸ Rafael de de Portas, “Primer artículo (sin título)” combatiendo la traslación de la aduana de Sisal a Progreso, *El Iris* N. 38, Mérida, 4 y 5 de octubre de 1869.

cuya realización, si acontece, tiene muchas posibilidades de ser contraria al interés público y completamente ruinoso a más de una localidad. No deja de llamarnos la atención que en una cuestión en que se interesa el país entero, como es la de la traslación de la aduana de Sisal a Progreso, sin el juicio público y sin discutir su conveniencia, se ponga fuera de duda la resolución suprema que ha de dar ese resultado...

Nosotros que siempre hemos abogado por los intereses generales del país y particularmente por los de nuestra localidad, en cuyo nombre levantamos la voz, nos conformamos por ahora por oponernos justificadamente a la realización de ese cambio de aduana, llamamos muy especialmente la atención del comercio de toda nuestra costa hasta el río Bravo que se ve amenazado en sus intereses; de la prensa periódica de aquellos países que defienden sus intereses generales y sobre todo la del Soberano Congreso Nacional, para que antes de optar por una resolución definitiva de tanta trascendencia espere el juicio de la verdadera opinión pública que no puede equivocarse.³⁰⁹

“Conocer el tiempo”: sabia virtud del ayuntamiento meridano

El honorable ayuntamiento de la capital yucateca, también elevó su voz hasta el seno de la representación nacional para apoyar que se llevase a cabo el proyecto varias veces referido sobre la traslación de la aduana de Sisal al punto de la costa conocido como Progreso. Fiel intérprete de los intereses de la clase gobernante, el cabildo en cuestión no hubiese podido menos que “romper su silencio sobre un asunto a todas luces necesario, conveniente y útil.”³¹⁰ Para este sector liberal hegemónico el tiempo era dinero, y ya quedaba poco tiempo. De esta manera, el Ayuntamiento quiso

limitarse a llamar la atención sobre la brevedad del tiempo; porque el tiempo, señor, en el presente siglo, es de la mayor importancia para el comercio, la industria y para todos los actos de la vida. Cuando las estadísticas presentan sus guarismos, demostrando que esta o aquella vía traerá mayor baratura, mayor movimiento de mercancías y el mayor ahorro posible; cuando se demuestra que esta o aquella vía de comunicación para un efecto importante traerá más economías y dará más animación a un pueblo y otros muchos; cuando el fuego, el vapor y la electricidad devoran las distancias, no se tiene más objeto, ni intereses que ganar tiempo.³¹¹

Fecunda iba a ser para Yucatán, de acuerdo con el gobierno de Mérida, la medida que se iba a tomar si esta era a favor de Progreso. Así lo suscribieron su presidente Juan Nicoli; el secretario Rafael Canto; al igual que otros miembros del cabildo como Olegario Mendoza, Anselmo Duarte Zavalegui, José J. Aldaz, Gregorio Concha, Wenceslao Méndez,

³⁰⁹ *Idem.*

³¹⁰ Exposiciones del ayuntamiento de Mérida, Yucatán, al Congreso de la Unión, Mérida, 4 de octubre de 1869.

³¹¹ *Idem.*

Santiago Aguilar, Fermín Domingo, Juan Castellanos, Juan de Dios López y Bonifacio Tamayo.

El comercio de la capital ofreció su punto de vista

Para el establecimiento de una vía de comunicación, abrir un puerto, canalizar un río, levantar una ciudad, no bastaban los intereses particulares. Así lo sostenían las fuerzas de la burguesía mercantil promotoras del proyecto Progreso. Era indispensable, admitían, la injerencia y cooperación de la autoridad pública, pero de una manera que brindara garantías a las empresas, que no retrajese a los hombres de negocio e inspirase confianza a los capitalistas.

Los documentos y planos que durante un cuarto de siglo habían circulado a iniciativa de Juan Miguel Castro, eran suficiente evidencia para los representantes del comercio meridano de la creciente conveniencia y utilidad de que la Cámara de Representantes decretase la traslación de la aduana marítima de Sisal a Progreso. Los del mercado capitalino prometían ser recíprocos: “Con aquella disposición, reconocida y suficientemente apoyada por el Supremo Gobierno, se habrá puesto la primera piedra de nuestro futuro bienestar, y acaso en no lejano tiempo se erija en esa ciudad (Progreso) un monumento al 5° Congreso Constitucional de la Nación.”³¹²

La prensa cubana en Yucatán se involucró en el debate

A partir de la segunda mitad del siglo XIX se vio acentuada la migración cubana a Yucatán, lo cual benefició principalmente el desarrollo del periodismo y la cultura republicana local. Dos importantes representantes de estas corrientes de pensamiento eran Rodolfo Menéndez de la Peña y Eduardo Urzaiz, pilares indiscutibles en el desarrollo educativo de la entidad, el primero durante el porfiriato y el segundo en la Revolución. Otro intelectual cubano por corto tiempo radicado en Yucatán fue Ildefonso de Estrada y Zenea, promotor de la literatura infantil, la educación y el periodismo.³¹³

Durante el lapso que comprende la Guerra de los Diez Años (1868-1878), un nutrido grupo de cubanos hostigados por España buscó refugio en Yucatán, a partir de los

³¹² Exposiciones del Comercio de Mérida, Yucatán, al Congreso de la Unión, Mérida, 4 de octubre de 1869.

³¹³ “El Periquito peregrino en Yucatán”, *Tesoros de la Biblioteca Virtual de Yucatán* N. 46, Mérida.

últimos meses de 1868. Entre los primeros en llegar estuvieron Alfredo Torroella, Ildefonso de Estrada y Zenea, Felipe Xiquez y José Quintín Susarte, cuatro figuras relevantes de las letras de su país relacionadas entre sí, quienes desde el Liceo de Matanzas y La Habana mediante la literatura habían realizado actividades contrarias al régimen colonial.

Perseguidos por sus vínculos con el movimiento independentista, llegaron a Yucatán Alfredo Torroella –en los últimos días de 1868- e Ildefonso de Estrada y Zenea – en enero de 1869-. Estos dos, así como Xiquez y Quintín, tomaron el destino de trasladarse a Mérida por los vínculos que mantenían con varios yucatecos liberales, que como Manuel Cepeda Peraza habían sido desterrados a La Habana durante la Invasión Francesa, donde recibieron el apoyo de aquellos cubanos que más tarde llegarían proscritos a las costas de Yucatán.³¹⁴ Lo anterior propició el rápido prestigio y confianza política que adquirieron dichos intelectuales desde su arribo a Mérida, que sin obstáculos pudieron publicar sus trabajos e inaugurar diversos periódicos y una imprenta para mantenerse por su propio peculio.

En este entorno, durante abril de 1869, Ildefonso de Estrada y Zenea comenzó a editar *El Periquito*, un prestigiado rotativo para niños. Poco después, el 1 de mayo del mismo año, el propio De Estrada y Zenea sacó a la luz otro periódico denominado *El Iris* del que ya hemos hablado, en cuyas páginas incluyó textos literarios así como lo puso al servicio de la causa cubana y eventualmente de los intereses de la oligarquía yucateca. La familiaridad que los emigrados cubanos mantenían con el gobierno liberal era manifiesta, e incluso durante algún tiempo Ildefonso de Estrada se encargó de editar el diario oficial de Yucatán, *La Razón del Pueblo*, en su imprenta La Aurora que el antillano había adquirido con un crédito que le otorgó Rodolfo G. Cantón³¹⁵, líder del grupo defensor del traslado de la aduana de Sisal a Progreso y de la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso.

Un artículo de Francisco Sosa en El Iris

En oposición a la primera publicación de Rafael de Portas contra el proyecto de los *progresistas*, el historiador campechano Francisco Sosa y Escalante envió una carta a Ildefonso de Estrada y Zenea, entonces director del periódico *El Iris*. En ella refutaba las opiniones vertidas por De Portas, que consideraba que el cambio de la aduana de Sisal a

³¹⁴ Carlos E. Bojórquez Urzaiz, “Emigración y tradiciones poéticas cubanas en Yucatán (1868-1898)”, Mérida, *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán* N. 243-244, Cuarto trimestre de 2007/ primer trimestre de 2008, p. 45.

³¹⁵ *Ibid.*, p. 87.

Progreso afectaría los intereses de Campeche y de todos los puertos de la costa occidental. Recién liberado de San Juan de Ulúa, donde previamente (1867) y de manera injusta lo había recluido Manuel Cepeda Peraza³¹⁶, Sosa se cuestionaba:

¿Se trata, al promover la cuestión vital para Yucatán del establecimiento de una vía férrea que conduzca al puerto de Progreso por ser la única realizable, se trata de su engrandecimiento o el de otros pueblos? ¿Se deben consultar más bien los intereses ajenos que los propios? Y tan racional es esto que el redactor de *El Espíritu Público*, periódico semioficial del estado de Campeche, dijo en el número 232, refiriéndose a la prima ofrecida por usted, señor redactor, a los suscriptores de este apreciable periódico, que aquella era una obra útil y de verdadero progreso.³¹⁷

No era únicamente del interés de Castro Martín y algunos particulares, destacaba Sosa, el querer trasladar la aduana y construir un camino de fierro a Progreso. Así lo había entendido la parte más ilustrada de la sociedad, el comercio, los agricultores, los artesanos y “el pueblo entero”. Sin embargo sobresalían los que no querían sacrificar sus cortos intereses personales al bienestar social. En nombre de esos intereses particulares y de su país natal, Campeche, Ibarra Ortoll y De Portas habían levantado la voz; y, como respuesta, Francisco Sosa había tomado la pluma para refutarlos.

Contestación de Juan Miguel Castro contra el primer artículo de De Portas

En la refutación de Miguel Castro a la primera publicación de Rafael de Portas, se volvieron a abordar los mismos asuntos respecto a la remontada de 10 leguas que iban a hacer las naves que vinieran de sotavento a Progreso; igual se comentaron las cualidades de la costa de Sisal y las de Progreso, así como los intereses meramente particulares de Castro y otros hombres del poder que pretendían la traslación de la aduana a este último punto de la costa.

Juan Miguel Castro subrayó la “desinformación” que caracterizaba al escrito de De Portas. Aclaró al articulista que al promoverse el negocio de Progreso lo había hecho al mismo tiempo que otros terratenientes, aun cuando él, Castro, poseía diversas fincas de enorme valor en el área de Sisal. Respecto a tener intereses por el rumbo de Progreso, retó al señor De Portas para que comprobase que tuviese antes o para entonces inversiones en dicha zona (le parecía una nimiedad la adquisición de tierras que había hecho en el futuro puerto durante 1857 o las inversiones que en diversas acciones y obras había realizado para

³¹⁶ Raúl Pavón Abreu (compilador), *Campechanos del ayer*, Gobierno del Estado de Campeche, p. 223.

³¹⁷ Francisco Sosa y Escalante, “Combatiendo a Rafael de Portas”, Mérida, 5 de octubre de 1869, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

ver acelerado y concluido su proyecto). Castro agregó a su oponente que todo el mundo conocía la mayoría de sus haciendas, las cuales estaban situadas al sur de Mérida. Por último, optó por hacer mutis.

Después de las discusiones serias y mesuradas por más de una ocasión en reuniones respetables, de lo más notable y granado de la sociedad y manifestada ya general y espontáneamente la opinión pública, esta debe ser respetada y por consiguiente está terminada toda discusión en esa materia. En una asamblea, en todo cuerpo colegiado, se acata la opinión de la mayoría. ¿Y la opinión pública, espontánea y generalmente manifestada, no será respetada? Yo la respeto, y por tanto deberé guardar silencio en lo adelante, considerando como inoficiosa e impertinente toda discusión más sobre este asunto.³¹⁸

Segundo artículo de Rafael de Portas

Para De Portas, la discusión no había terminado. El 8 de octubre de 1869, llevó a Ildefonso de Estrada y Zenea un segundo artículo relativo a la reiterada discusión sobre el traslado de la aduana de Sisal a Progreso, y aunque De Estrada prometió que el trabajo saldría publicado en *El Iris* el día 11, en esta fecha se le devolvió el manuscrito, después de argumentar el cubano que para su rotativo ya había quedado cerrada la discusión y no debía permitir que en su columna apareciese cosa alguna que se opusiese a una cuestión declarada, resuelta e indiscutible, “pues toda publicación hoy, sancionó el antillano, era extemporánea por suficientemente discutida.”³¹⁹

Como el primer artículo de De Portas había sido publicado sin objeciones en *El Iris*, le sorprendía que De Estrada desconociese su misión. No era posible que ignorase, como periodista revolucionario reconocido en Cuba y en México, que la imparcialidad debía ocupar el primer lugar, pues entre otras grandes cosas tenía a su cargo el alto desempeño de ilustrar a los pueblos en las mejoras y progresos del siglo, de servirles de escudo en la defensa de sus justos derechos y dilucidar las graves cuestiones que se presentaran, pues los errores eran trascendentales y ruinosos para el pueblo que los sufría.

Los del grupo disidente representado por Ibarra Ortoll no podían entender cómo un periodista tan acreditado en la lucha social hubiera confesado que su periódico permanecería cerrado a la discusión -pese a que se trataba de un asunto que entrañaba

³¹⁸ Juan Miguel de Castro, “Refutando a Rafael de Portas”, Mérida, 8 de octubre de 1869, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

³¹⁹ Rafael de Portas, “Segundo artículo (sin título)” combatiendo la traslación de la aduana de Sisal a Progreso y la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso, Mérida, 21 de octubre de 1869, en: Rafael de Portas (editor), *Sisal y El Progreso, defensa de los interés generales...*, p. 56.

cuestiones de tanto interés público-, sin más razón que la de considerarla extemporánea por suficientemente discutida.

Rafael de Portas había contestado a las respuestas del Ayuntamiento, de los comerciantes, de Francisco Sosa y de Juan Miguel Castro respecto a su primer artículo, y a pesar de calificar sus planteamientos como impulsados por un interés mezquino, la única interpretación que sus opositores podían y debían dar a sus palabras era, reiteraba, que tanto el traslado de la aduana como la construcción de una vía férrea favorecería solo a algunos en perjuicio de muchos.

Lejos estábamos de suponer, se creyese que habíamos entrado en el terreno tan odioso de las personalidades, cuando nuestra intención siempre ha sido ocuparnos de mejoras materiales y del interés público, excitados esta vez por dichas publicaciones...³²⁰

Tercer artículo de Rafael de Portas

En aquellos tiempos, en los que todo parecía perdido para los que se oponían al proyecto de Progreso, Felipe Ortoll remitió a Rafael de Portas una discusión epistolar suya (de Ortoll) con Luis Cárdenas y Peón, para que figurase en la colección de documentos relativos al tema y se publicara como un “tercer artículo” del editor, a fin de que el Estado en general viese reunidas todas las razones en pro y en contra de dicho proyecto.

Para Ibarra, suponer que la oposición podía triunfar sin razones suficientes, cuando hasta hacía poco se encontraba casi reducida a una individualidad y en 1869 apenas contaba con un cortísimo número de personas, era casi una locura. Hasta estuvo tentado a exclamar que salir victoriosos era imposible. Para el caso que se ventilaba, se requería de una asombrosa aglomeración de circunstancias, o de lo contrario la oposición solo podía haber hecho un mal; la fatalidad sería entonces la única responsable.

Ibarra declaraba no haber abogado solo o principalmente por Sisal, lo cual hubiera sido servir a intereses particulares, sin hacer mérito de los generales del país. Por ello solicitaba a Luis Cárdenas Peón le suministrara los informes necesarios para que desapareciera toda duda y el público viese claramente demostrada la conveniencia de aquella traslación y la construcción de un ferrocarril de Mérida a Progreso.

Aunque la mayoría de las cuestiones relativas al tema ya se habían tratado, Ibarra solicitó a Cárdenas informes al respecto. “Usted, le aclaró, en unión de algunos otros

³²⁰ *Idem.*

señores, según he sabido, aunque el hecho no es público, ha pedido un permiso para establecer un ferrocarril entre esta capital y Progreso, y por ser usted quien encabeza las firmas que van al pie de la exposición que ahora se eleva al Congreso general, pidiendo la traslación de la aduana marítima de Sisal al punto llamado Progreso, debe ser a usted más fácil que a cualquier otra persona el resolver las cuestiones que encierra la presente carta, que recomiendo a usted, esperando le dé una bondadosa acogida, considerándola, como lo creo justo, ajena de todo interés personal.”³²¹

Días más tarde, Luis Cárdenas y Peón contestó a Felipe Ibarra Ortoll. Le aseguró que ninguno de los que estaban inclinados a la traslación de la aduana de Sisal a Progreso consideraban temeraria la oposición de Ibarra, sino de entrada la calificaban como bien intencionada. Muchas pruebas había dado Ibarra de su amor por Yucatán, y si entonces estaba convertido en un opositor -opinaba Cárdenas-, debía atribuirse más bien a que no estaba “penetrado de la verdad”.

Cárdenas dejó ligeramente apuntado lo que consideró como principales consideraciones de interés general y otras de menor importancia. Dejó claro que él no era empresario del ferrocarril de Mérida a Progreso y que seguramente jamás lo sería. Así, dejó asentada la siguiente conclusión:

Si los que nos hemos dirigido al Soberano Congreso alcanzamos ser escuchados, y a los dos años de haberse trasladado la aduana advertimos que nuestros ensueños de prosperidad se han realizado, los yucatecos dentro de poco, sin privilegio alguno, quizá en más breve tiempo del que lo harían si dejásemos que las cosas continúen como hasta aquí, podrán saludar a sus hermanos de Veracruz y Puebla en medio del regocijo general que siempre produce donde quiera, la voz civilizadora del siglo.³²²

Rafael de Portas lamentó que Cárdenas no se extendiera más sobre el tema y que debido a sus enfermedades anunciara que no iba a ocuparse más de “ese negocio”, tan discutido y ya resuelto por la opinión pública. A pesar de las razones que daba el defensor de Progreso para no resolver todas y cada una de las preguntas que le dirigían los de la Junta de Sisal, De Portas consideró que por lo menos “hubiese obsequiado los deseos del señor Ibarra en toda su latitud, haciéndonos tal vez innecesaria la anterior consideración, y acaso

³²¹ *Idem.*

³²² *Idem.*

rectificar los conceptos que sobre varios de esos puntos hemos formado en nuestro segundo artículo.”³²³

Segunda contestación de Juan Miguel de Castro

Juan Miguel de Castro elaboró una segunda respuesta a Rafael de Portas en la que combatía sus anteriores publicaciones. Después de discutir el tan reiterado asunto de la traslación de la aduana de Sisal a Progreso, el hecelchakanense insistió en que el campechano era incompetente, inexacto y poco acertado en sus apreciaciones, en tanto él siempre se remitía a los “documentos oficiales y de facultativos”. Además le preocupaba que el público ya estuviese cansado de escuchar los convenientes e inconvenientes de una cuestión resuelta ya por la opinión general del país. Para finalizar, Castro hizo en su exposición una cita parcial del “informe del inteligente señor Espinosa”, publicado por la Real Sociedad de Geografía y Estadística:

Es sabido que casi toda la costa de Yucatán está ceñida por una ciénaga corrida paralela a la rivera marítima, y cuyo piso falso siempre y fangoso en ciertas épocas del año es malsano por la fetidez que arroja y sus emanaciones deletéreas. Pero el punto designado para el establecimiento de la población de Progreso parece felizmente exento de este grave inconveniente...³²⁴

Aseguraba Juan Miguel Castro que aunque la idea en general se reprodujo por Rafael de Portas en su manuscrito, este había omitido tendenciosamente la parte relativa a Progreso. Con todo, Castro confiaba en que el Soberano Congreso iba a pesar las razones de los que a él habían ocurrido para apoyar la fundación de Progreso, motivo por el cual el poder legislativo habría de resolver lo más justo y conveniente.

Cuarto y último artículo de Rafael de Portas

Después de leer la publicación de Castro, Portas nuevamente intentó desmentirlo. Le aclaró que no había excluido a Progreso en sus citas tomadas de la Sociedad de Geografía y Estadística, así como arremetió contra el hacendado: “muy lejos está de la justicia y de la razón quien a cada paso se separa de la verdad. Bien se comprende que el señor Castro conoce perfectamente lo que valen ciertos plumazos que, además de ofender bastante, los

³²³ *Idem.*

³²⁴ Juan Miguel Castro, “La Aduana en El Progreso”, en: Rafael de Portas (editor), *Sisal y El Progreso, defensa de los intereses generales...*, p. 93.

da atendido a que muy pocos o nadie va a cerciorarse de lo que asienta con sola su autoridad.”³²⁵

En su último artículo, De Portas insertó cartas de científicos marinos españoles y centroamericanos de intachable autoridad profesional: José María Gil³²⁶, Eusebio Pérez³²⁷, Alberto Morales³²⁸, Miguel Acevedo³²⁹ y Manuel Garratón³³⁰, los cuales habían calificado como acertadas las publicaciones del defensor de Sisal. Este aseguraba que otro de los que habían leído sus artículos era Francisco Alcina, el cual para entonces vivía en Mérida y no había refutado las apreciaciones que rectificaban sus propios informes, en tanto Juan Miguel Castro sí lo había hecho.

Para De Portas, la cuestión de la traslación de la aduana marítima a Progreso, cuyo desenlace ya era inminente, debió basarse únicamente en la ciencia económica y la náutica, puesto que se versaba en ella la apertura de un puerto y llevaba consigo la destrucción de un pueblo de importancia como lo era Sisal. Castro debió comprender que lo anterior no era una cuestión de votos, y que por muchas peticiones y muy respetables firmas que las acompañasen, si no llevaban el apoyo de aquellas ciencias habrían de carecer para siempre del único valor que debió tomarse en consideración

Reflexiones finales

Los debates citados en este capítulo entre los promotores del proyecto Progreso y los defensores de Sisal, muestran de manera reiterada la antigua rivalidad entre los grupos políticos y económicos de Mérida y Campeche, el interés de la élite meridana de terminar de desplazar a sus rivales campechanos, hasta entonces detentadores casi exclusivos de la actividad comercial en Yucatán.

La separación de Campeche del estado de Yucatán resultó uno de los elementos que favorecieron el cambio de la aduana. Primero en 1857, cuando ocurrieron las primeras

³²⁵ Rafael de Portas, “Refutando al Sr. Castro la anterior contestación”, Mérida, 1 de diciembre de 1869, en: Rafael de Portas (editor), *Sisal y El Progreso, defensa de los intereses generales...*, p. 93.

³²⁶ Carta de José María Gil a Rafael de Portas, Mérida, 2 de noviembre de 1869, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

³²⁷ Carta de Eusebio Pérez a Rafael de Portas, Mérida, 30 de octubre de 1869, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

³²⁸ Carta de Alberto Morales a Rafael de Portas, Mérida, 31 de octubre de 1869, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936 N. de Inventario Lib19863.

³²⁹ Carta de Miguel Acevedo a Rafael de Portas, Mérida, 31 de octubre de 1869, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib19863.

³³⁰ Carta de Manuel Garratón a Alberto Morales y a Miguel Acevedo, Mérida, 20 de noviembre de 1869, BVY, <http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>, N. de Ficha 29936, N. de inventario Lib19863.

luchas emancipadoras campechanas y simultáneamente empezaron a venderse los lotes a los futuros habitantes de Progreso. Más tarde, en 1863 se decretó definitiva y oficialmente que Campeche era un estado libre e independiente y, aunque en esos tiempos ocurrió la invasión francesa, los últimos debates entre los defensores de ambos puertos se dieron en 1869, dos años después del triunfo republicano, ya estando en marcha la consolidación del grupo liberal yucateco en el poder.

Finalmente, el decreto de apertura del nuevo puerto se llevó a cabo en 1870. Después de estos acontecimientos, las tensiones políticas y económicas entre los grupos establecidos en Mérida y Campeche disminuyeron. Al consolidarse la separación política arribaron los acuerdos y reconciliaciones cupulares en las que el gobierno federal actuaría en apoyo al desarrollo de Progreso, incluido el afán de cooptar, vía privilegios y concesiones económicas, a los líderes defensores de los intereses de Sisal.

Capítulo IV

Política y comercio en Yucatán; de Sisal a Progreso, 1840-1881

Durante las primeras décadas de la Independencia, la inexistencia de una economía relativamente sólida en Yucatán inhibió el surgimiento de grupos sociales con proyectos políticos y económicos claros. Hasta el último tercio del siglo XIX –periodo que abarca el inicio de la conformación de las entidades federativas-, predominaron estructuras similares a las existentes durante las centurias novohispanas ya, desde luego, sin el control que había ejercido la metrópoli sobre las regiones. En Yucatán, los grupos dominantes sólo pudieron crecer hasta que apareció una fuente de enriquecimiento que los estimulara a establecer proyectos económicos a mediano y largo plazo.

La ausencia de una base económica importante provocó la lucha entre los mismos criollos por los escasos excedentes de riqueza. Transcurrirían varios decenios, contextualizados por guerras interoligárquicas e interétnicas, para que se produjera la reestructuración territorial de la península, para que se consolidara la explotación de la fibra del henequén y entendieran los grupos dominantes sobre la conveniencia de pacificar y estabilizar la región.

Para el último tercio del decimonónico, las disputas libradas desde el inicio de la Independencia quedaron atrás. Yucatán, pacificado, se convirtió en una región inmersa en el proceso modernizador y progresista del planeta. Su vínculo con el avance del capitalismo mundial abarcaría el anhelado funcionamiento de Progreso y el registro histórico de las confrontaciones entre los diferentes grupos que en la traslación de la aduana al nuevo puerto se habían disputado el poder durante cuatro décadas.

La política liberal y la conservadora

En México, una vez consumada la Independencia, los conflictos políticos mostraron una notable incidencia en los proyectos económicos. No obstante, hasta el presente poco se han podido descifrar las relaciones que había entre las posiciones políticas y los intereses

económicos. No se ha logrado descubrir cuáles eran los antecedentes sociales precisos de la mayoría de los políticos y burócratas, y era frecuente que los primeros tuvieran numerosos intereses de distinta índole y pertenecieran a familias dueñas de los más diversos tipos de negocios.³³¹

Por ello se ha hecho necesario analizar en sus múltiples fases, contradicciones y complejidades, la clase social de las fracciones opuestas dentro de las clases dominantes y estratos medios conocidas como liberales y conservadores, para entender en forma adecuada a la sociedad mexicana del siglo XIX,³³² y así explicar en parte el caos político en el que aparece una multitud de grupos que en ocasiones son enemigos irreconciliables y, en otra, firmísimos aliados: federalistas y centralistas, escoceses y yorkinos, retrógrados y progresistas, monarquistas y moderados, exaltados y puros.³³³

A menudo se ha querido abreviar la compleja realidad del siglo de la Independencia, reduciendo la explicación de los conflictos a las luchas entre liberales y conservadores, lo cual muestra una especie de maniqueísmo en el que los buenos han sido los liberales y los malos los conservadores. No obstante, modernas investigaciones han encontrado asociados en diversos proyectos políticos, negocios o empresas a personajes que aparentemente eran enemigos políticos, o bien que después de ser enemigos acérrimos en una etapa determinada, resultaban ser correligionarios en determinadas tendencias políticas o socios en alguna transacción comercial.³³⁴

Santiago Méndez y Manuel Barbachano sirven de ejemplo en el Yucatán decimonónico. Como líderes federalistas, sus nombres dominaron la política peninsular durante el largo lapso comprendido entre 1840 y 1857. A partir del restablecimiento del federalismo en Yucatán en 1840, año de los primeros viajes de reconocimiento del punto de playa donde iba a ubicarse Progreso, el partido de los liberales se escindió en dos bandos, no por cuestión de principios, “sino por la pugna personal entablada entre Méndez y Barbachano, que aspiraban, cada uno por su parte, al control del bando político de la entidad”.³³⁵ Esa batalla trajo como consecuencia la rivalidad de las ciudades de Campeche y

³³¹ Bárbara Tenenbaum, *México en la época de los agiotistas, 1821-1857*, México, F. C. E., 1985, p. 103, 205.

³³² Ciro Cardoso y Héctor Pérez Brignolli, *Historia económica de América Latina*, Vol. 2, 3ª edición, Barcelona, Crítica Grijalbo, 1984, p. 33.

³³³ Araceli Ibarra Bellon, *El comercio y el poder en México, 1821-1864, la lucha por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, México, F. C. E., Universidad de Guadalajara, 1998, p. 33.

³³⁴ *Idem.*

³³⁵ Antonio Betancourt Pérez y José Luis Sierra Villarreal, *Yucatán; una historia compartida*, México, SEP, Instituto Mora, Gobierno del Estado de Yucatán, 1989, p. 58.

Mérida, ya que Méndez tenía mayor cantidad de partidarios en la primera de ellas y Barbachano en la segunda.

A partir del control político, Méndez y Barbachano apoyaban: el primero, los intereses mercantiles más importantes de Campeche, y el segundo los de Mérida. La defensa de sus respectivos intereses políticos en los que estaban involucrados, normaría las líneas de conducta, si bien ambos abdicarían a cualquier principio de carácter ideológico cuantas veces fuera necesario para mantenerse en el poder.

Méndez y Barbachano habían sostenido juntos la bandera del federalismo y, con gran vigor, se opusieron al centralismo mexicano que vulneraba los principios y condiciones mediante los cuales Yucatán había ingresado a la Federación mexicana, pero después de recibir la propuesta santanista de privilegiar sus intereses y los de sus partidarios en Campeche y Mérida, hicieron a un lado los principios ideológicos y aceptaron transformar la península en un departamento bajo el criterio de las bases centralistas imperantes en el resto del país.

Méndez, que era gobernador, recibió el nombramiento de coronel por parte de Santa Anna para que también desempeñara el mando militar. El líder de la facción oligárquica establecida en Campeche, creó una asamblea departamental de la que formarían parte “Miguel Barbachano, Justo Sierra O’Reilly, Juan de Dios Cosgaya y otros que constituían, juntos, la flor y nata del federalismo yucateco...”³³⁶ Al no cumplir Santa Anna sus promesas, los recién convertidos al centralismo levantaron de nuevo la bandera federalista.

En 1841, Barbachano propuso que Yucatán se declarase república independiente de México, a lo cual se opuso Santiago Méndez. Para 1846, Barbachano reincorporó Yucatán a la República mexicana, en tanto que Méndez se sumó a sus correligionarios en Campeche, que proclamaron la neutralidad de Yucatán en la guerra entre Estados Unidos y México. Igual, el 13 de septiembre de 1852 inició en Jalisco una revuelta, que después de varios meses llevó a Santa Anna a la presidencia de la República, el cual implantó, en acuerdo con los conservadores, una dictadura. En febrero de 1853, Yucatán secundó el Plan de Jalisco y se destituyó a Barbachano como gobernador, no obstante que éste ya había aceptado los acuerdos del Plan de Jalisco.

³³⁶ *Idem.*

A mediados de 1853, Barbachano y sus partidarios intentaron iniciar un movimiento armado para restablecer el federalismo en Yucatán. La confabulación pudo ser sometida. Aunque a Barbachano se le confinó en una prisión, pronto salió para ocupar el cargo de consejero del régimen santanista. Más tarde, al triunfo del Plan Liberal de Ayutla, el presidente de la República Juan N. Álvarez nombró gobernador de Yucatán a Santiago Méndez, pero cuando se promulgaron las Leyes de Reforma éste se negó a poner en vigor las que, a su juicio, dañaban los intereses temporales de la Iglesia.

Las anteriores y muchas otras actitudes de Méndez y Barbachano demuestran que estos líderes políticos peninsulares –ambos nacidos en Campeche– no eran consecuentes con los principios del federalismo o del centralismo, ni del liberalismo o el conservadurismo, ni tampoco con el de su adhesión a la patria mexicana o al separatismo, sino que en realidad estaban al servicio de sus propios intereses políticos y económicos y los de las facciones oligárquicas de Campeche o de Mérida que lideraban.

El comportamiento de ambos terminó por desacreditarlos: a Barbachano cuando al triunfo del Plan de Ayutla, a sugerencia de algunos liberales yucatecos Juan Álvarez lo designó gobernador de Yucatán, si bien pronto tuvo que retirarle el nombramiento debido a que seguidores de Méndez exhibieron un retrato de Barbachano vistiendo el ostentoso uniforme que portaban los consejeros del recién desterrado Santa Anna. A Méndez le llegó su turno cuando gobernaba Yucatán en 1857, tiempo durante el cual la juventud liberal de Campeche apoyada por la de Mérida se levantó en armas para restarle poder y erigir el antiguo departamento de Campeche, separado de Yucatán, en un nuevo estado de la Federación mexicana.³³⁷

Política y clases populares en Yucatán

En términos políticos, los primeros años de vida independiente en Yucatán mostraron una aparente calma. La élite criolla peninsular, sin mayores conflictos entre bandos o tendencias parecía tener la capacidad para construir las primeras instituciones y transitar en forma pacífica a la vida independiente. El federalismo permitía a la nueva clase gobernante conservar una autonomía política relativa y obtener ciertas prerrogativas fiscales heredadas del periodo virreinal, además de otros privilegios. Sin embargo, el grupo en el poder paulatinamente enfrentaría las confrontaciones entre los que se aferraban en conservar aspectos del antiguo régimen y los que deseaban rebasarlos. Igual irrumpiría el problema

³³⁷ *Ibid*, p. 60.

indígena, pues los mayas constituían el grueso de la población y aún eran poseedores de grandes reservas de montes. Entre 1821 y 1829, la facción de la élite criolla partidaria del federalismo no pudo ser capaz de sentar las bases para integrar los pueblos originarios a la naciente sociedad, y sus soluciones tuvieron la impronta del agravio.³³⁸

En la transición del régimen virreinal al del México independiente, la participación de la población resultaba vital. A través de los espacios públicos, ceremonias, símbolos y formas protocolarias, las comunidades se impregnaron de nuevos valores como la igualdad social. Particularmente el mundo indígena no quedaría al margen de los cambios que experimentara la provincia desde los primeros años gaditanos, después que quedaron desplazadas las antiguas repúblicas de indios y se instauraron los ayuntamientos constitucionales.

El proceso de construcción del Estado-nación no iba a ser exclusivo de las élites; las clases populares y rurales también participaron con acciones aparentemente modestas. Concretamente en Yucatán, en las décadas subsecuentes a la Independencia, tanto la población rural como la indígena continuaron como actrices dinámicas en el establecimiento del orden liberal, porque a través de las nuevas instituciones aquellas comunidades experimentaron los cambios en la representación y en las prácticas políticas que influyeron en la administración de sus pueblos y en su relación con las demás autoridades.³³⁹

La Guerra de Castas –iniciada en 1847–, representó una expresión de aquel cambio de mentalidad. La clase en el poder reaccionó, el gobierno provisional, representado por Domingo Barret, convocó a todos los yucatecos hombres para el servicio militar, con el armamento que tuvieran, al tiempo que prohibió la venta de plomo y pólvora y el uso de armas a los mayas. Más tarde privó a éstos de los derechos concedidos por la Constitución de 1841, ya que de acuerdo con el mandatario no tenían la “aptitud necesaria” para disfrutarlos. Además restableció las vetustas repúblicas de indios con el fin de controlarlos. Barret igual los obligó a pagar una contribución eclesiástica de 12 reales anuales, les prohibió consumir bebidas alcohólicas, así como a los pueblos de más de 50 familias los

³³⁸ Sergio Quezada, *Historia breve. Yucatán*, México, El Colmex, Fideicomiso Historia de las Américas, FCE, 2011, p. 123.

³³⁹ Elda Moreno Acevedo, “Pueblos y ayuntamientos. La construcción de la representación política en Yucatán, 1812-1821”, en: Sergio Quezada e Inés Ortiz Yam (coordinadores), *Yucatán en la ruta del liberalismo mexicano, siglo XIX*, Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2008, p. 59-82.

trasladó a otros asentamientos o haciendas. A los insurrectos les impuso castigos corporales y reaparecieron las picotas para azotar a los sospechosos de conspiración.

Hacia octubre del mismo año, Santiago Méndez resultó electo gobernador de Yucatán. Ante el avance de las tropas rebeldes suprimió las contribuciones eclesiásticas a fin de apaciguar los ánimos. Para no enemistarse con la Iglesia, le ofreció hacerse cargo de sus gastos. Declaró la amnistía a todos los mayas que se sometieran y comisionó a Barbachano para negociar la paz con sus líderes, si bien los intentos conciliadores fracasaron.

Los afanes de reconciliación habían quedado sin efecto ante las diferentes posiciones de los líderes indígenas. La guerra continuaría y se inclinaría a favor de los mayas, cuyos ejércitos eran numéricamente superiores. Contaban con armamento y municiones ingleses introducidos por Belice y, además, su conocimiento de los bosques les permitía desarrollar una táctica militar sustentada en las emboscadas. Los recursos de los criollos estaban agotados y Yucatán no tenía una definición clara respecto a su relación con los poderes nacionales, lo que impedía a los que detentaban el poder contar con el apoyo de México.³⁴⁰

En estas circunstancias, la dirigencia departamental buscó la ayuda extranjera, si bien tuvo claro que ésta no resultaría gratuita. Antes de renunciar, Santiago Méndez solicitó apoyo de armamento a Cuba, además de ofrecer a Estados Unidos, España y Gran Bretaña el dominio y soberanía del país yucateco, si una u otra de estas naciones se hiciera cargo de salvarlo. Como respuesta, James Polk, presidente de Estados Unidos, hizo público que no permitiría que Yucatán se anexara a alguna potencia. En esos meses, Justo Sierra O'Reilly, comisionado de Méndez para ofrecer la península a nuestros vecinos del norte, sintetizó la crisis histórico-cultural del grupo que gobernaba Yucatán desde el siglo XVI:

Hace tres centurias que la raza española, después de haber sido la más fuerte, prepotente y vigorosa, va caminando a su degradación y abatimiento. Esa raza, adulterada un poco en México en donde el suave clima, la facilidad de subsistir y otros elementos han contribuido a hacerla más muelle y perezosa; esa raza ha empezado a tomar su fin... (En tanto), siendo la nación (estadounidense) tan activa y fecunda, tan llena de vida, de acción, de movimiento y expansión; y todo esto tan rápido, tan enérgico e irresistible, ¿cómo podrá México contener los progresos de este coloso? ¿México degradado, vencido, con tantos elementos de destrucción y

³⁴⁰ Sergio Quezada, *Historia breve...*, p. 143.

aniquilamiento que en su seno encierra? ¿Qué poder hay en el mundo que sea ya capaz de luchar en la América con el poder de los Estados Unidos?³⁴¹

Otras dificultades las presentaban los enfrentamientos de las diversas tendencias políticas yucatecas con los gobiernos centrales. El federalismo trataba de reglamentar las relaciones entre poderes regionales de muy fuerte coherencia y el poder central, pero desde los siglos novohispanos, la administración real había dado muestras de debilidad, sobre todo en el siglo XVII y XVIII, y la mezcla de las jurisdicciones con sus conflictos de competencia o sus múltiples recursos dio a las élites locales y regionales una auténtica autonomía. El particularismo provincial y la dificultad de las comunicaciones virreinales también predeterminaron las relaciones entre el poder real y la sociedad.

Desde las primeras décadas del México independiente, un clima de guerra e inseguridad propició el proceso de fragmentación del poder. Yucatán se separó de la nueva nación en 1839, hasta 1848. La península se asumió como un país en el sentido moderno del término, porque así lo definían sus élites y así lo señalaba la Constitución de 1824, la cual reivindicaba a cada una de las divisiones políticas que conformaban la federación como Estados independientes, libres y soberanos.

La debilidad del Estado central y la incertidumbre acerca de los fundamentos de la nacionalidad reforzaron los peligros de desmembramiento. Para sobrevivir, individuos o regiones enteras se pusieron bajo la protección de los poderosos, entre ellos los jefes políticos y/o militares y los grandes hacendados. La fidelidad a los hombres del poder garantizaba no solo la seguridad colectiva de la población, sino también, individualmente, la posibilidad de lograr, con la protección de estos personajes, una carrera administrativa o militar cualquiera, que en esa época de estancamiento económico era el único camino de promoción social.

Para entonces la región se convirtió en una muestra de desintegración. Desde noviembre de 1829 militares apoyados por la facción centralista yucateca dieron a los federalistas un golpe de Estado y desconocieron a las autoridades nacionales en tanto no instalaran el régimen centralista en todo el país. La península entró en una etapa de inestabilidad política. Hasta 1834 las pugnas se dieron en forma verbal y pacífica, para después pasar de las palabras a las armas. Los centralistas y federalistas solo cerraron filas entre 1842 y 1843, cuando Santa Anna pretendió con sus ejércitos reincorporar a la

³⁴¹ Justo Sierra O'Reilly, "Segundo libro del diario de mi viaje a los Estados Unidos, que comencé el 12 de septiembre de 1847", en: Javier Rodríguez Piña (Prólogo), *La Guerra de Castas*, México, Conaculta, 2002, p. 43.

península que desde 1839, liderada por federalistas, había roto relaciones con el poder central.

Fue en este decenio de los cuarenta que se dieron los primeros pasos para la fundación de Progreso y la traslación de la aduana marítima de Sisal a dicho punto costero, un proyecto atesorado por políticos y hombres de negocios que lo mismo participaban como funcionarios públicos que disfrutaban de las prerrogativas y privilegios económicos que les permitía la cercanía con el poder y las redes de influencia familiares. Al avanzar la década, el aparato político, militar y hacendario yucateco, de por sí precario en el contexto de la formación del Estado-nación, acusaría un proceso de acelerada descomposición.³⁴²

Para 1847 Yucatán se encontraba sumido en una crisis institucional sin precedentes. Hasta antes del estallido de la Guerra de Castas, los mayas solo habían actuado como espectadores, o bien participaban en forma activa cuando alguna de las facciones blancas en pugna los reclutaba y armaba para dirimir sus disputas. En medio de los conflictos, los bandos de la oligarquía peninsular se daban tiempo para propiciar, alentar y legalizar de manera acelerada la apropiación privada de los montes comunales, es decir de las tierras que en su mayoría pertenecían a los indios. Hacia la mitad del siglo XIX, las haciendas y los ranchos, independientemente de su actividad principal habían proliferado, y una nueva geografía económica comenzó a configurarse en el espacio peninsular; desde entonces, la producción del henequén irrumpiría en el mercado nacional e internacional.³⁴³

Política y comercio en el Sisal independiente

Sobre las primeras décadas del México independiente, para la clase en el poder se había hecho primordial maximizar el producto de las aduanas y mantener el dominio sobre puertos y garitas aduanales. En las coyunturas bélicas, políticos y militares de los diferentes bandos eventualmente se apoderaron de los ingresos aduanales, y era reiterativo en las aduanas el cambio en los aranceles provocado por los conflictos políticos, por las coyunturas bélicas, las necesidades hacendarias, la presión de la deuda pública –tanto la interna como la externa– y la presencia de los grupos comerciales que mantenían importantes redes de influencia en sus dominios.³⁴⁴

³⁴² Sergio Quezada, *Historia breve...*, p. 123.

³⁴³ *Idem.*

³⁴⁴ Raúl E. Casares G. Cantón (director), *Yucatán en el tiempo*, Tomo I, Inversiones Cares, Mérida, 1998, p. 474-475.

En este entorno ocurrió lo que hemos llamado la Primera Etapa (1840-1847) del cambio de la aduana y de la supremacía portuaria de Sisal a Progreso. Miguel Barbachano Tarrazo, nacido en Campeche en 1807, se convirtió en un importante protagonista de dicho proceso. Hacia 1840 se le designó vicegobernador de Yucatán y poco después desempeñó, en varias ocasiones como hemos visto, las funciones del Poder Ejecutivo, durante uno de los tiempos más difíciles en la vida política y económica peninsular.

Desde un principio, en el proyecto de cambio de la aduana marítima a Progreso, Barbachano contó con la participación del federalista campechano Joaquín García-Rejón y Carvajal. Después de una intensa carrera política y militar, en 1843 García-Rejón junto con Crescencio José Pinelo y Gerónimo Castillo formó una comisión que trataría con el gobierno de México lo relativo a la reincorporación de Yucatán, lo cual aterrizó en el convenio de diciembre de 1843. En 1844 resultó electo diputado por Yucatán ante el Congreso nacional; durante 1846 fungió como secretario general de Gobierno; y en 1848, en plena Guerra de Castas, se le comisionó, junto con Pedro de Regil y Estrada, para solicitar al gobierno federal los auxilios necesarios en dinero y armas.

Importante promotor de la traslación de la aduana a Progreso, fue también un hijo de Joaquín: José Antonio García-Rejón y Mazó. Este, en 1841 se hizo diputado ante el Congreso local, tiempos en los que Yucatán desconoció el régimen centralista de Santa Anna. En 1844, Antonio García-Rejón era alcalde de Mérida. A partir de 1847 y durante los años álgidos de la Guerra de Castas, desempeñó el cargo de jefe político de la capital peninsular y se distinguió por desarrollar una intensa actividad para resolver las carencias de techo y alimentación entre los miles de refugiados que arribaban a la ciudad debido al conflicto interétnico.

Durante la Primera Etapa del cambio aduanal a Progreso, destacaron también Simón Peón y Cano, Darío Galera y Encalada y Juan Miguel Castro Martín. Aunque la carrera política de éstos tuvo una menor proyección que la de los anteriores, su exitosa trayectoria empresarial y –sobre todo en el caso particular de Castro Martín su incansable promoción escrita y discursiva- revitalizaron dichas acciones. Castro Martín y Miguel Barbachano no sólo compartieron los intereses políticos, sino que se hicieron socios al iniciar los años cincuenta de una importante empresa desfibadora del henequén y se unieron a los primeros inversionistas en Progreso donde adquirieron propiedades aun antes de concretarse el traspaso de la aduana a este punto costero.

Para entonces, como ocurría desde el México Colonial, Yucatán gozaba de franquicias y excepciones arancelaria, especiales debido a los forcejeos y negociaciones entre los grupos oligárquicos, particularmente entre los comerciantes peninsulares y los del centro de Nueva España. Lo anterior se había extendido a la etapa independiente, dado que en 1827 el arancel general concedió a Yucatán un descuento de dos quintas partes en los cobros de derechos de importación; y en 1843, en el convenio de anexión, a la península se le concedieron aranceles propios, situación que aún continuaba en 1848.³⁴⁵

Política y comercio del estado yucateco

En 1844, año en que empezaron a tramitarse las concesiones de tierra en el área que incluía a la futura población de Progreso, Sisal mostraba una intensa actividad comercial de importación y exportación. Un reducido pero consolidado grupo oligárquico que participaba en las tareas, era al mismo tiempo promotor del cambio a Progreso. No obstante la insatisfacción e incomodidades que, aseguraban les provocaba “la lejanía” de Sisal, dicha facción era la que mayor actividad comercial desarrollaba y a la que ofrecía mayores beneficios el tráfico portuario. Ese año habría de aparecer en la lista de destinatarios y géneros documentados en los papeles aduanales de Sisal, un promedio de 66 importadores entre los que destacaban los más comprometidos defensores del cambio a Progreso (véase Cuadro A en Anexos).

En los testimonios podemos ver que la mayor cantidad de mercancías llegaban a manos de Joaquín García-Rejón e hijos, lo mismo para abastecer sus negocios que para el uso personal: campanas, sombreros, hojas de lata, bacalao, espíritu de trementina, alquitrán, brea, alumbre, aceite de linaza, aceite de ballena, yunkes, siquitraques, hierro, mantequilla, quesos, cobre, brines de Rusia, garrafones vacíos, cervezas, lanilla para banderas, cachuchas, fósforos, cuchillos, máquinas diversas, aceite de olivo, papel estraza, carros para regar las calles, toneles para regar las calles, tubos de lieja de lata para regar las calles, escobas, cebollas, libros, libros en blanco, tablas de pino, estampas o retratos, estribillos, manta cruda, madapolanes, driles, hilo, muselinas, pólvora, calderos, canela, algodón, comales, zarzas, tablones de majagua, ferretería, pimienta, coletas, acero, escopetas, sillas, anclas, pañetes, coches con ruedas, papas, manzanas, jamones, ciruelas pasas, barretas, picos de fierro, ladrillos, cristales para pararrayos, palas, carretillas, pesos de plomo, balanzas y sus

³⁴⁵ Aracely Ibarra Bellon, Op. Cit., , p. 353.

pesos, cedazos, vinos, barriles de cola, clavos de bronce, baldes, cubetas de metal y de palos, bombas, pararrayos, pailas de cobre, cucharones de cobre, espumaderas de cobre, bacines para carretas, hidrómetros, tinas, tablas, repollos, llaves y toras de madera.

En general los destinatarios se abastecían de los más diversos artículos provenientes del país o del extranjero, a los que poco o ningún acceso tenía el hombre común peninsular. La élite criolla yucateca -poseedora de una vasta cultura e integrada por políticos, empresarios, intelectuales, escritores o artistas acostumbrados al buen vestir, al buen comer, al buen beber así como al cultivo del arte y la literatura-, importaba perfumes, medias, encajes, coral, estambres, botones, rebozos, abanicos, olanes de China, gazas, botones, hilos de nácar, hilo en colores, pañuelos, paraguas, lentejas, dulces, anís, té, harina, lizetas, sardinas, salmón, ajos, alcaparras, cacao, garbanzos, caña, aceite de almendras, aceitunas, ciruelas pasas, cervezas, vinos, licores, ginebra, cristalería, muebles de mármol, zapatos, relojes, plata, pieles curtidas, juguetes, libros e instrumentos musicales.

Miembros de la burguesía mercantil como Juan Miguel Castro Martín o Darío Galera, eran receptores de los más refinados alimentos, licores (ginebra, cervezas, barriles, pipas de vino), libros, obras de arte e instrumentos musicales (pianos, mesas para piano, guitarras, cuerdas para guitarra). Castro era particularmente asiduo a las drogas, importador de variados medicamentos de los que se abastecía cotidianamente desde diversas partes del mundo a través del puerto de Sisal.³⁴⁶

Otra constante eran las piezas decomisadas por contrabando. En los informes aduanales de 1844 se logró documentar la aprehensión, en diez ocasiones durante los doce meses transcurridos, de mercancías “prohibidas al comercio” que iban a entregarse a alguno o algunos de los clientes yucatecos referidos. Entre las naves traficantes quedaron registradas el bergantín español “Joven Gregorio”, procedente de La Habana y capitaneado por Eusebio de Escarzón; goleta inglesa “Fabiana”, capitán Andrew Wilson; piezas decomisadas por los mozos Nicolás Solís y Tomás Cel (no se especifica a qué nave) y cedidas a la Hacienda Pública; artículos aprehendidos a la goleta nacional “Joven Joaquina” procedente de New Orleans y capitaneada por Antonio Hernández, decomisados en los pueblos de Dzonotchel y Peto y otros en las playas de Sisal; bultos aprehendidos (en dos ocasiones) a la goleta inglesa “George”, procedente de Belice y conducida por su capitán G. Hemby; goleta nacional “Rafaela”, procedente de Veracruz; bergantín “Joven Gregorio”,

³⁴⁶ *Idem.*

procedente de La Habana, capitaneado por Miguel Treviño; barca americana “Luisa”, procedente de New York, capitán Mr, Schiever; y nuevamente el bergantín español “Joven Gregorio” procedente de La Habana, capitaneado por Miguel Treviño.

Además de las anteriores, diversas embarcaciones nacionales y extranjeras visitaron Sisal una o varias veces durante dicho año:

CUADRO 11: NAVES NACIONALES Y EXTRANJERAS QUE ARRIBARON A SISAL DURANTE 1844

Embarcaciones	Procedencia	Capitanes
Bergantín americano “Forest”	New York	Jacob Carson
Goleta inglesa “Emily”	Belice	Mr. Gordon
Bergantín galera nacional “Aurora”	Veracruz	Agustín Laborde
Galera nacional “Isabel”	Veracruz	José Joaquín de la Puente y Juan Bautista Verde
Pailebote americano “Rosalía”	New Orleans	Eduardo Estebes
Goleta inglesa “George”	Belice	H. Stephens
Pailebote americano “Sea Post”	New Orleans	Mr. Gayle
Goleta americana “Challenge”	New York	A. Nichols
Pailebote nacional “Mercedita”	New Orleans	Agustín Leroy
Bergantín español “Emilio”		Juan Just
Goleta inglesa “Albión”	Belice	Mr. Milne
Goleta española “Gran poder de Dios”	La Habana	Pablo Olivella
Bergantín goleta americano “Ada”	New Orleans	Mr. Smith
Barco americano “Damariscotta”		William J. Holmes
Bergantín americano “Henry Leedes”	Baltimore	Mr. Holmes
Bergantín inglés “Brigand”	Belice	Charles Dauveigne
Goleta americana “Helen Pershings	New York	John Fensley
Balandra inglesa “Activa”	Belice	Mr. Griffith
Pailebote americano “Francis Thomas”	New Orleans	
Pailebote americano “Argos”	New Orleans	Mr. Winch
Goleta americana “Southerner”	New Orleans	Mr. Cohoon
Goleta nacional “Joaquina”	New York	Agustín Leroy
Pailebote americano “Cleaner”	New Orleans	Mr. Rogers ³⁴⁷

Al terminar el año, en la aduana de Sisal se hizo un recuento sumario de los valores, sueldos, gastos de administración, productos líquidos y distribución correspondiente, conforme a las leyes y disposiciones vigentes. En la documentación se ofreció el resultado final de las existencias aduanales correspondientes a 1843, así como las del tiempo corrido del 1 de enero al 31 de diciembre de 1844 (véase Cuadro B en anexos)

³⁴⁷ *Idem.*

Hacia 1845, tiempo durante el cual la península alcanzó un máximo de 600,000 habitantes, que disminuirían drásticamente a consecuencia de la Guerra de Castas, Yucatán exportó por el puerto de Sisal –tanto para el extranjero como para el resto de la República– la cantidad de 259,805 pesos, esto según se registró en la Memoria presentada un año después por el secretario general de gobierno Joaquín García-Rejón y Carvajal. Simultáneamente, el informe dio a conocer que la exportación total por los puertos de Sisal, Campeche, Carmen y Bacalar había ascendido a 817,649.20 pesos, apenas una tercera parte más de lo que se exportaría hacia 1857 solo por el puerto de Sisal.³⁴⁸ Para 1845, la navegación empleada en las exportaciones al extranjero igual quedó documentada:

CUADRO 12: EXPORTACIÓN EXTRANJERA, 1844

DESTINOS	BUQUES			TONELADAS		
	Nacionales	Extranjeros	Total	Nacionales	Extranjeros	Total
La Habana	4	45	49	385	4,723	5,108
Estados Unidos	22	49	71	1,799	9,969	11,768
Jamaica	1		1	76		76
Belice	3	3	6	102	107	209
Inglaterra		29	29		6,441	6,441
Francia		50	50		11,991	11,991
Italia		2	2		547	547
Alemania		12	12		1,981	1,981
Bélgica		2	2		472	472
Holanda		1	1		366	366
	30	193	223	2,362	36,597	38,959 ³⁴⁹

El comercio que Yucatán hacía con los puertos de Europa, era de mayor cuantía que el que hacía con los de América, si bien éste era más lucrativo porque los yucatecos participaban de los fletes, en tanto en los primeros lucraba enteramente el extranjero. Otro problema era que la navegación yucateca, aún en pañales, no había adquirido la audacia de los grandes viajes. El comercio de mayor importancia se tenía, en primer lugar, con Francia; segundo, Estados Unidos; tercero, Inglaterra, y cuarto, La Habana. Fabricantes y navieros

³⁴⁸ “Oficio de la Agencia del Ministerio de Fomento en Mérida de 10 de octubre de 1857 sobre la importancia del comercio de Sisal. Productos de las rentas generales y particulares del actual estado de Yucatán, separado de Campeche”, en: Tomás Aznar Barbachano y Juan Carbó, *Memoria sobre la conveniencia, utilidad y necesidad de erigir constitucionalmente en Estado de la Confederación Mexicana. el antiguo Distrito de Campeche (edición facsimilar de 1861)*, México, Porrúa, Gobierno del Estado de Campeche, 2007, p. 190-191.

³⁴⁹ José María Regil Estrada, “Comercio en Yucatán”, en: Antonio Pérez Betancourt y Rodolfo Ruiz Menéndez (compiladores), *Yucatán: textos de su historia*, México, SEP, Instituto Mora, Gobierno del Estado de Yucatán, 1988, Tomo 1, p. 195.

de Estados Unidos adquirirían no sólo palo de tinte, sino también henequén para cabuyería; y Francia, por su parte, importaba únicamente el producto tintóreo.

CUADRO 13: COMERCIO YUCATECO CON LOS PUERTOS DE AMÉRICA Y EUROPA, 1845

COMERCIO AMERICANO	BUQUES	TONELADAS
Exportadores Nacionales	30	2,362
Exportadores Extranjeros	97	14,800
Total	127	17,162
COMERCIO EUROPEO		
Exportadores Nacionales	000	000
Exportadores Extranjeros	96	21,797
Total de Totales	223	38,959 ³⁵⁰

En cuanto a las exportaciones de los puertos peninsulares, el primero en importancia era Carmen, el segundo Campeche y el tercero Sisal. Carmen sacaba ventajas considerables a los otros en el número de toneladas que empleaba, en el valor relativo de sus exportaciones, que en 1845 habían sido de \$232,993, así como también en el de los consiguientes derechos que en el mismo año ascendieron a \$18,551. En cuanto a Campeche y Sisal, el primero presentaba alguna corta ventaja en las toneladas que empleaba. No obstante, en relación con las exportaciones fuera del país de especies metálicas –no en cuanto al tráfico con los puertos nacionales en el que Campeche llevaba ventaja- había un saldo a favor de Sisal.

CUADRO 14: EXPORTACIÓN DE ESPECIES METÁLICAS, 1845

PUERTO	METAL	TONELADAS
Campeche	Oro	55,665
	Plata	135,167
Total		190,832
Sisal	Oro	183,344
	Plata	23,790
Total		207,134
Diferencia a favor de Sisal		16,302 ³⁵¹

³⁵⁰ *Ibid*, p. 196.

³⁵¹ *Ibid*, p. 197.

Gestiones para comunicar Progreso

Para 1846, la clase gobernante yucateca no dejaba de insistir en lo que llamaba “la necesidad” de fundar un nuevo puerto en el Estado y comunicar a Mérida con la futura población. Lo anterior se concretaría a partir de la transferencia de la aduana marítima y la construcción de un camino. Puesto de acuerdo con la clase industrial afín a sus intereses políticos, el gobernador Barbachano mantuvo vivas las expectativas y gestiones para que la gran obra se llevase a cabo, incluidos los nombramientos y comisiones que otorgó a los pilotos Francisco Alcina y Buenaventura Vivó para reconocer el fondeadero que se hallaba entre las vigías de Chicxulub y Chuburná, enfrente del punto costero en el que iba a terminar la calzada que ya se había empezado a construir desde Mérida.³⁵²

También el poder legislativo se sintió involucrado en el proyecto a favor de Progreso, y decretó el 5 de abril de 1847 –año del inicio de la conflagración interétnica y de la Segunda Etapa (1847-1855) del traspaso de la aduana de Sisal a Progreso- la indemnización de los propietarios de casas y bodegas de mampostería en Sisal. Los congresistas especificaron que en caso de que se trasladase la aduana de este lugar a otro punto de la costa, serían indemnizados los poseedores de edificios habitacionales y de negocios levantados con material perecedero. Lo anterior quedó de manifiesto en el Artículo Único del decreto: “Si en algún tiempo la aduana y puerto de Sisal se trasladase a cualquier otro punto de la costa, el gobierno dispondrá que los propietarios de casas y bodegas de mampostería, sean indemnizados competentemente del valor de sus fincas por los fondos del erario.”³⁵³

La política anexionista

El 25 de marzo de 1848, renunció Santiago Méndez como gobernador a favor de Miguel Barbachano. Se tenía la esperanza de que el nuevo mandatario restableciera las negociaciones con los insurrectos mayas, dado que algunos rebeldes, particularmente Jacinto Pat, se identificaban con él. Barbachano regresó como gobernador de Yucatán y

³⁵² Documento N. 9, “Informe oficial de los señores Vivó, Alcina y Tizón, sobre las condiciones marítimas de ‘El Progreso’, en: Juan Miguel Castro Martín, *El triunfo de la verdad en favor de El Progreso*, Mérida, Imprenta de Mariano Guzmán, 1870, BVY Clasif. F1376.9 .976. C37.

³⁵³ Documento N. 10, “La Legislatura que prevé la traslación de la aduana de Sisal al Progreso, decreta la indemnización de los propietarios de casas y bodegas de mampostería de Sisal”, en: Juan Miguel Castro Martín, *El triunfo de la verdad...*

continuó en el cargo durante los primeros seis del total de ocho años que incluyeron la Segunda Etapa (1847-1855) del cambio de Sisal a Progreso.

Durante sus gestiones, Barbachano dio continuidad a la política exterior anexionista de Méndez. En abril de 1848, envió a Pedro de Regil y Estrada y a Joaquín García-Rejón y Carvajal a La Habana, con el objeto de sugerir la incorporación de Yucatán a España. Como las negociaciones resultaron infructuosas, los comisarios viajaron a la capital de la República para ofrecer la reincorporación a México, siempre y cuando se hubiese firmado la paz entre nuestro país y Estados Unidos. Ratificados los Tratados de Guadalupe-Hidalgo, una modesta ayuda mexicana a la península se materializó en el envío de 30,000 pesos y 2,000 fusiles.

Durante la administración de Barbachano, con el mismo argumento con que durante el virreinato se defendió el derecho de esclavizar a los hombres, hacia 1849 se empezó a defender el de vender a los mayas. El gobernador criollo lo justificaba,³⁵⁴ y lo mismo hacía Justo Sierra O'Reilly en *El Fénix*.³⁵⁵ En su origen, “la deportación se efectuaba mediante una corta suma, y solo de los verdaderos indios rebeldes cogidos en el campo de batalla con las armas en las manos; pero después la codicia de los negociantes elevó gradualmente el precio desde 25 hasta 200 pesos por cabeza, e hizo extensivo el negocio a los indígenas pacíficos, a los huérfanos, a los domésticos de la misma capital, que eran arrancados de sus hogares, cometiéndose con ellos el delito de plagio. Este tráfico llegó a ser escandaloso. Se hacía a vista y paciencia de los jueces y tribunales y del pueblo mismo que sufría impasible al ver arrebatar a sus hermanos para conducirlos a Cuba como vil mercancía...”³⁵⁶

En 1850, ante el avance de la conflagración entre mayas y criollos casi todo se había paralizado en la península. Después de tres años de lucha, las fuerzas gubernamentales se hallaban exhaustas, así como los sublevados estaban agotados y a punto de dispersarse. En medio de una calma relativa, las facciones criollas reanudaron las discordias entre sí. Las elecciones de 1850 para integrar el Congreso Nacional no resultaron convincentes tanto para los partidarios de Barbachano como los de Méndez, y cada grupo eligió a sus 12 diputados. El Congreso de la Unión reprobó los comicios, y con la intervención del comandante general Rómulo Díaz de la Vega acordaron que cinco partidarios de

³⁵⁴ “Opinión del gobierno de Yucatán acerca de la deportación de los indios cuando empezaba en 1849”, en: Tomás Aznar Barbachano y Juan Carbó, *Op. cit.*, p. 192.

³⁵⁵ *El Fénix*, N. 39, Mérida, 10 de mayo de 1849.

³⁵⁶ Tomás Aznar Barbachano y Juan Carbó, *Op. cit.*, p. 157.

Barbachano, tres de Méndez, dos amigos del comandante y dos neutrales iban a representar a Yucatán en el próximo Congreso General de 1851.

El contexto económico para nada era ajeno a las condiciones políticas. Derechos y gabelas a los productos nacionales –se quejaba la clase empresarial-, eran incompatibles con la prosperidad tan anhelada. Los derechos impuestos por la administración pública a la exportación nacional y extranjera de los productos y rudos artefactos yucatecos, no enriquecían el tesoro peninsular, antes bien lo empobrecían. Habían menguado las industrias, pues les habían “impedido aumentar anualmente su capital reproductivo, es decir la riqueza y los consumos, o lo que es lo mismo, la materia directa o indirectamente imponible...”³⁵⁷

CUADRO 15: MOVIMIENTO GENERAL DEL COMERCIO PENINSULAR, 1850

Importación extranjera	888,056	
Importación de contrabando, cálculo	222,014	1,110,070
Importación nacional, frutos	50,000	
Importación en efectivo	468,096	518,096
Exportación extranjera en productos agrícolas e industriales	498,063	
Exportación extranjera en plata y oro	159,292	657,355
Exportación nacional en productos nacionales y extranjeros, la que por falta de datos se calcula Igual a la importación nacional	518,096	
		2,803,617
La comparación entre la importación y la exportación, es como sigue:		
Importación extranjera	1,110,070	
Importación nacional, frutos	50,000	1,160,070
Exportación extranjera	498,063	
Exportación nacional	518,096	1,016,159
Diferencia		143, 911 ³⁵⁸

La suma que resultaba a cargo de la riqueza yucateca era de \$143,911, un gravamen a la riqueza peninsular que sólo habría de desaparecer cuando pudiera cubrirlo el valor de los efectos industriales de exportación, cuya esperanza, lamentaba la burguesía mercantil, nunca había estado más lejos de cumplirse que al iniciar la década de los cincuenta. Para 1851 se reportaría el estado general de los valores totales, sueldos, gastos de administración,

³⁵⁷ José María Regil Estrada, *Op. cit.*, p. 198.

³⁵⁸ *Ibid*, p. 199.

productos líquidos y distribución de la aduana de Sisal, correspondiente al periodo del 1 de julio de 1850 al 30 de junio de 1851(Véase el cuadro C en los anexos).

A fines de 1852, nuevamente se convocó a elecciones estatales. El triunfo fue para Barbachano quien ocupó la gubernatura. Sin embargo, a raíz del Plan de Jalisco y el regreso de Santa Anna como presidente en 1853, éste disolvió el Congreso Nacional y las legislaturas locales. Santa Anna cambió a Barbachano y en agosto de 1853 designó como gobernador a Rómulo Díaz de la Vega. Ante esta nueva situación política, los coroneles Sebastián Molas y Manuel Cepeda Peraza se sublevaron, proclamaron la vuelta al sistema federal de 1824, la vigencia de la Constitución estatal de 1850 y el restablecimiento de las autoridades constitucionales que fungían antes del 13 de febrero. Después de varios combates, Cepeda Peraza huyó a Estados Unidos; a Molas se le aprehendió y fusiló; y Barbachano, como se comentó, pasó a la capital de la República designado por Santa Anna como su consejero. En noviembre de 1854, De la Vega regresó a México y hasta la consumación del Plan de Ayutla y el triunfo de Juan N. Álvarez en octubre de 1855, los comandantes generales José Cárdenas y Pedro Ampudia gobernaron Yucatán de manera consecutiva.³⁵⁹

Sufragios y exportaciones

Al iniciar la Tercera Etapa (1855-1881) del cambio a Progreso, el panorama de Yucatán era desolador. En 1855, cuando concluyeron los combates más intensos de la Guerra de Castas, la situación era catastrófica. La población peninsular acusaba un descenso notable. A la guerra se había unido una epidemia de cólera, que hizo disminuir a la población entre 1846 y 1857, de 504,635 habitantes a unos 300,000. Los pocos blancos se concentraban en las ciudades de Mérida, Campeche y los pueblos cercanos a éstas. Los mayas independientes y pacíficos se hallaban en el sur, y los rebeldes independientes o *cruzoob* en el oriente. “Estos grupos se dedicaban primordialmente a la milpa. En el norte estaban los luneros y los sirvientes de los hacendados.”³⁶⁰

Debido a la conflagración maya-criolla, las haciendas y los ranchos cañeros y maiceros de los distritos de Tekax y Campeche se habían perdido, así como en las de los distritos de Mérida e Izamal el ganado y el maíz habían sido consumidos por la población y

³⁵⁹ Sergio Quezada, *Historia breve...*, p. 147.

³⁶⁰ *Ibid*, p. 161.

las fuerzas militares. En este entorno, la producción henequenera destinada al mercado foráneo se convirtió en la tabla de salvación del naufragio general.

Aunque entre 1855 y 1856 el puerto de Sisal había experimentado un aumento de más de 100,000 pesos en la exportación extranjera y de cabotaje, durante 1857 no resultaron progresivas dichas ganancias por el estado violento que caracterizó a la península. Empezaron a agitarse las pasiones políticas debido a las elecciones celebradas con arreglo a la constitución del 5 de febrero de este año. Entre los productos que para entonces se exportaban desde Sisal, el que ocupaba el lugar de mayor importancia era el henequén en rama y manufacturado, que representaba casi la mitad del valor de la exportación total.

En segundo lugar estaban las pieles curtidas y al pelo. El tercero lo ocupaba la sal, si bien su exportación se limitaba a los puertos de la república mexicana, pues aunque se podía encontrar un mercado ventajoso en la vecina isla de Cuba, el crecido derecho diferencial que se le cobraba no le permitía entrar en competencia con la sal de Cádiz y de otros puertos de la península española. De hecho, el comercio de exportación yucateco más valioso era con el puerto de La Habana, y de manera subsecuente con Nueva York, Nueva Orleans y Belice. Respecto a los puntos de la República, el que más efectos yucatecos consumía era el de Veracruz; seguido de San Juan Bautista (Villahermosa), Tabasco; Ciudad del Carmen (recién integrada a Campeche y separada de Yucatán); y Tampico, Tamaulipas.

Entre el comercio de exportación y el de cabotaje, había una diferencia de una mitad en favor del primero. Es de observarse que en 1845, antes de iniciada la sublevación maya y durante un tiempo en que la península de Yucatán contaba con 600,000 habitantes, se exportaba por el puerto de Sisal un valor de aproximadamente 259,805 pesos, igual a la mitad del que se extraía en 1857 cuando su población estaba tan disminuida. Ello se debió al desarrollo que había adquirido Yucatán en el ámbito agrícola e industrial durante los años anteriores, a pesar de las guerras civiles que lentamente agotaban los recursos y elementos de existencia.

Los partidos fronterizos estaban ocupados casi exclusivamente en dar término a la Guerra de Castas, lo cual se sumaba a los conflictos políticos, sociales y militares que amenazaban su estabilidad. Apenas producían lo suficiente para su consumo, y los efectos que se exportaban desde la península a través de Sisal eran generados casi en su totalidad por los partidos de Mérida, Motul, Izamal, Maxcanú y Ticul.

El cultivo del henequén y de la caña de azúcar había aumentado entre 1855 y 1857 en más de un 30%. Consecuentemente, al crecer la producción aumentó la exportación, la

cual sin embargo sólo alcanzaba a cubrir las dos terceras partes de las importaciones yucatecas, que según los datos de la época (1857) ascendían de 750 a 800,000 pesos anuales y dejaba por consiguiente un déficit de más de 200,000 pesos anuales con que gravaba la riqueza estatal.³⁶¹

CUADRO 16: PRODUCTO ANUAL DE LAS RENTAS FEDERALES FIJAS Y PARTICULARES EN EL ACTUAL ESTADO DE YUCATÁN (1857), CALCULADO POR EL QUE HA TENIDO EN AÑOS ANTERIORES.

Rentas federales	
Aduana marítima de Sisal	\$ 150,000
Renta de papel sellado	\$ 12,000
Derecho de traslación de dominio	\$ 7,000
	\$ 169,000

Rentas particulares	
Impuesto sobre fincas rústicas y urbanas	\$ 24,000
Derecho de patente sobre venta de licores	\$ 18,000
<i>Idem</i> de <i>id</i> sobre capitales en giro	\$ 20,000
<i>Idem</i> de capitación	\$ 18,000
<i>Idem</i> de matanza de ganado vacuno y de cerda	\$ 16,000
Impuesto de guardia nacional	\$ 6,000
Derecho de exportación de productos del país	\$ 20,000
<i>Idem</i> de introducción de efectos nacionales	\$ 4,000
Mitad del derecho de traslación del dominio	\$ 7,000
Derecho sobre legados y herencias transversales	\$ 800
Ramos menores	\$ 2,000
	\$ 135,800 ³⁶²

Escisión política e infraestructura portuaria

En abril de 1857, se convocó a elecciones para gobernador en Yucatán, en las que resultó triunfador Pantaleón Barrera. El diputado electo por el distrito de Campeche, Pablo García, denunció la injerencia de Méndez en dicho proceso. Para él y otros diputados como Juan

³⁶¹ “Oficio de la Agencia del Ministerio...”, p. 191.

³⁶² *Idem*.

José Herrera, los comicios habían sido fraudulentos. El 26 de julio, Barrera tomó posesión, y en agosto enfrentó un levantamiento motivado por las ilegalidades electorales, el cual lo desconoció a él y a la legislatura. Se designó a José María Vargas como gobernador provisional, si bien los levantados fueron derrotados por Manuel Cepeda Peraza.

Pero el 7 de agosto, los campechanos bajo el liderazgo de Pablo García y Montilla, Pedro Baranda y otros, destituyeron al ayuntamiento de Campeche, declararon al primero jefe militar y político del distrito de Campeche y desconocieron al administrador de la aduana federal. Esta vez, el intento de represión armada por parte de Manuel Cepeda Peraza resultó un fracaso. Así, el 10 de diciembre de 1857 Pantaleón Barrera cedió provisionalmente la conducción del estado de Yucatán a Martín Francisco Peraza Cárdenas. Más adelante, Barrera ocupó nuevamente la gubernatura, y, para enero de 1858, entregó el mando en forma definitiva al general Peraza Cárdenas.

En enero de 1858, a raíz del Pan de Tacubaya los conservadores igual habían designado a Félix Zuluaga como presidente de México, a pesar de que a Benito Juárez, por disposición legal, le correspondía la jefatura de la nación. En abril, Peraza Cárdenas reconoció a Zuluaga, que a su vez decidió que el distrito de Campeche y la isla del Carmen, poco antes anexada a la jurisdicción campechana, formaran un solo territorio independiente. El 11 de mayo de 1858 se dio la escisión política y territorial: se formalizó que el distrito de Campeche quedaba convertido en un estado libre, con Pablo García y Montilla como su primer gobernador.

Durante la administración de Pantaleón Barrera, Juan Miguel Castro Martín había estado incluido entre sus principales colaboradores. Se le confió la presidencia de la Junta Directiva de Caminos y, hacia marzo de 1857, él y el secretario de la Junta -su primo Nicanor Rendón-, comunicaron al mandatario yucateco que ya estaba concluido el camino de la ciudad de Mérida al punto litoral en el que debía de establecerse una nueva población con el nombre de Progreso. La vía carecía de la solidez necesaria para el tráfico de hombres y carruajes, si bien, creía la Junta, era satisfactorio aquel suceso que honraba “en participar a vuestra excelencia.”³⁶³ Había llegado el momento, de acuerdo con los responsables, de que empezara a trazarse el pueblo y se enajenaran los lotes en que iba a dividirse el terreno, de lo cual resultarían recursos para “perfeccionar” el camino.³⁶⁴

³⁶³ Documento N. 1, “Con esto se justifica que no se pobló El Progreso el año de 1847, porque aún no existía camino alguno”, en: Juan Miguel Castro Martín, *El triunfo de la verdad...*

³⁶⁴ *Idem.*

Para dejar concluida la comunicación de Mérida con aquel punto de la playa, la junta presidida por Castro llevó a cabo la construcción de un puente sobre la garganta del lago Fraga, el cual para marzo de 1857 quedó terminado. Se estaba ya en comunicación con la playa, de tal manera que podía hacerse un viaje hasta ella “de dos horas y media en volanta sin remuda de bestias como (hasta ahora) se ha practicado...”³⁶⁵ Debido a lo anterior, se procedió a dar principio al trazo de la futura población, a la venta de los terrenos y a la formación de ella. Por su parte, Pedro de Regil y Peón anunció:

Para conocimiento de todos los habitantes del Estado, publicaré en la prensa la noticia de estar ya transitable el camino, para que puedan ir a examinar el terreno todos los que quieran establecerse en Progreso; y ya con un conocimiento perfecto de las localidades, los remates produzcan los favorables resultados que se desean para los fondos con que se han de construir los edificios públicos de la nueva población.³⁶⁶

Nuevos ataques mayas y reacción criolla

Durante el año de 1857, en tanto se reactivaban las luchas políticas nacionales, las batallas interoligárquicas yucatecas, la escisión campechana y las obras portuarias en Progreso, los mayas atacaron Tekax. Los criollos entraron nuevamente en pánico. Pantaleón Barrera, “a nombre del supremo gobierno nacional” arengó a la población:

El hacha del bárbaro nos está amagando para llevar a cabo su fatal programa de exterminar a todos los que no corresponden a su raza. Que recientemente, sorprendiendo a la ciudad de Tekax, satisfizo su saña feroz en los habitantes de una manera sanguinaria... Que la causa que sostenemos contra el salvaje, es de la humanidad y de la civilización. Que no debemos desmayar, sino seguir marchando con el valor y la energía y constancia que hasta ahora han manifestado los dignos ciudadanos que se hallan en campaña, a fin de conseguir la conclusión satisfactoria y definitiva de esa causa con la destrucción del bárbaro.³⁶⁷

Pantaleón estableció en el estado de Yucatán una fuerza de cuatro mil hombres, a la que le dio el nombre de “Los defensores del país”. Para organizar la resistencia, todos los ciudadanos entre 16 y 50 años debían presentarse en las cabeceras de los partidos ante los jefes políticos, y en los pueblos de cada uno de éstos ante las autoridades locales. El estar alistado en la Guardia Nacional no obstaba para inscribirse en la referida lista. Sólo iban a

³⁶⁵ *Idem.*

³⁶⁶ *Idem.*

³⁶⁷ Documento N. 5. “Decreto que impuso la cantidad de 100, 000 pesos para la Guerra de Castas y que fueron destinados para llevarla a Campeche”, en: Juan Miguel Castro Martín, *El triunfo de la verdad...*

estar exceptuados de la inscripción los eclesiásticos, los empleados públicos con nombramientos estatales o federales, los estudiantes fijos de las instituciones públicas, los que tuvieran algún impedimento físico visible para portar las armas así como los extranjeros y los indígenas.

Veinte días después de concluida la inscripción, los jefes políticos remitieron al gobierno las listas formadas, con un resumen del número total de ciudadanos que comprendía cada una de ellas, a fin de que el mismo gobierno señalase el porcentaje de hombres que debía dar cada partido para la organización de la expresada fuerza. Para sostener aquel ejército, se estableció una contribución de cien mil pesos, que pagarían en los plazos establecidos los hombres del capital de los partidos del Estado en la proporción siguiente:

CUADRO 17: CUOTAS POR PARTIDO, 1857

PARTIDOS	CUOTAS	TOTALES
Mérida	57,050.25	
Maxcanú	7,257.90	
Ticul	4,245.92	68,554.07
Vallalodid	2,072.41	
Tizimin	1,046.61	
Espita	1,980.24	5,099.26
Izamal	10,977.55	
Motul	6,645.40	17,622.95
Tekax	1,740.44	
Peto	652.71	
Sotuta	580.18	2,973.33
Hecelchakan	5,292.50	
Hopelchén	457.89	5,750.39
		100,000.00 ³⁶⁸

El Segundo Imperio

Las tropas francesas bloquearon Campeche en 1862. A pesar de ello, en Yucatán se convocó a elecciones locales e Irigoyen resultó vencedor; en tanto, Pedro Acereto comenzó una nueva etapa de luchas intestinas por el poder que apenas si pudieron ser sofocadas por Manuel Cepeda Peraza. Lo que no se pudo aplacar fueron los constantes levantamientos

³⁶⁸ *Idem.*

que se sucedieron a partir de marzo de 1863, cuando el teniente coronel Manuel Rodríguez se pronunció en favor del coronel Felipe Navarrete y éste ascendió a gobernador en julio de 1863.

Navarrete se había rebelado el 28 de marzo anterior con el Plan de Izamal, además de publicar una proclama donde manifestó que con el derrocamiento de Irigoyen quedaba afianzada la paz en el Estado, y que a partir de entonces el gobierno no haría otra cosa que proteger el comercio, la agricultura y las artes; hacer efectivas las garantías sociales; reprimir los abusos y los crímenes de los malos; y activar, “en lo posible, la terminación de la Guerra de Castas, que es la herida latente de los pueblos”³⁶⁹. El redactor del *Boletín Oficial*, Manuel Barbachano Tarrazo (hermano de Miguel, ya fallecido desde 1859), manifestó en estos días sus ardientes deseos porque los jefes invictos de la Revolución de Izamal dedicaran todos sus esfuerzos para acabar con los indios, con “esos feroces enemigos de la sociedad, hasta exterminarlos o hacerlos sucumbir, pues mientras existiese esa horrible plaga, el Estado no prosperaría.”³⁷⁰

Navarrete se mostró neutral ante el bloqueo francés a Campeche, así como prohibió la entrada de las importaciones campechanas por el puerto de Sisal, lo cual orilló al gobernador Pablo García a declararle la guerra. En noviembre de 1863, las tropas de este al mando de Manuel Cepeda Peraza intentaron penetrar a Mérida, pero fueron derrotadas y el 14 de diciembre se rindieron. Acosado por mar por la armada francesa y por tierra por el ejército yucateco, el 22 de enero de 1864 García capituló ante el comandante Cloué, jefe de las fuerzas navales galas. Por su parte, Yucatán reconoció la Suprema Regencia establecida en México.

Benito Juárez, ante el avance de las tropas francesas abandonó la ciudad de México y en su lugar quedó la Junta Superior de Gobierno, integrada por conservadores que se pronunciaron por un sistema monárquico. Simultáneamente, entre julio de 1863 y septiembre de 1864, la administración gubernamental yucateca quedó bajo la responsabilidad, además de Navarrete, de Roberto Rivas y de una junta gubernativa, todos conservadores y simpatizantes de la monarquía. Finalmente, el 28 de mayo de 1864 arribó el emperador Fernando Maximiliano de Habsburgo, cuya primera intención consistió en reconciliar a conservadores y liberales; como prueba de ello permitió el regreso de Pablo

³⁶⁹ *Boletín Oficial de la División Restauradora del Orden* N. 4, 13 de julio de 1863, Mérida, p. 1.

³⁷⁰ *Ibid*, N. 8, p. 2.

García, Liborio Irigoyen y otros de sus opositores exiliados en La Habana, al igual que ofreció cargos y prebendas a algunos liberales que se quedaron en Mérida.

Las autoridades imperiales fueron conscientes que los recursos que se obtenían vía aduanas marítimas constituían la parte más importante del tesoro nacional, y se avocaron a la tarea de reorganizar las oficinas del Golfo de México: Tampico, Matamoros, Tuxpan, Veracruz, Ciudad del Carmen, Campeche y Sisal, y de los puertos del Pacífico: San Blas, Mazatlán y Manzanillo, para lograr una mejor administración. La organización y administración de las prefecturas marítimas y capitanías de puerto se regirían de acuerdo al Estatuto Provisional del Imperio Mexicano, a través del cual se erigieron tres prefecturas marítimas, una en el Golfo de México y dos en el Pacífico.

CUADRO 18: PUERTOS HABILITADOS PARA EL COMERCIO DURANTE EL SEGUNDO IMPERIO

GOLFO DE MÉXICO	
COMERCIO EXTRANJERO	COMERCIO DE CABOTAJE
Sisal	Coatzacoalcos
Campeche	Alvarado
Tabasco	Tecolutla
Veracruz	Tuxpan
Tampico	Santecomapan
Matamoros	
Ciudad del Carmen	
MAR PACÍFICO Y GOLFO DE CORTÉS	
Acapulco	Zihuatanejo
Manzanillo	La Escondida
San Blas	Tonalá
Mazatlán	Zapaluta
Guaymas	
GOLFO DE LAS CALIFORNIAS	
	Cabo San Lucas
	La Paz
	Navachiste
	Altata ³⁷¹

³⁷¹ Damián Enrique Can Dzib, *Campeche en el Segundo Imperio*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, 2010, p. 21-22.

Hasta septiembre de 1864, es decir al cumplirse los primeros nueve meses del año, la administración portuaria en Yucatán se evaluó como resultado del trabajo del gobierno de la República, y los tres últimos como correspondiente al Imperio: Los afanes de Navarrete de “proteger el comercio y la agricultura” y los de José Salazar Ilarregui –el Comisario Imperial enviado a Yucatán- de financiar el comercio, la industria y la agricultura a través de la creación de un Banco de Avío, quedaron expresados en los registros de la aduana marítima de Sisal:

**CUADRO 19: ADUANA MARÍTIMA DE SISAL,
DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1864**

PRODUCTOS	
Derecho de importación	137,527.61
Derecho toneladas	9,432.70
Derecho mejoras materiales	17,414.54
Derecho amortización de la deuda hasta que lo sustituyó el 15% de Ferrocarril	22,888.54
Derecho 15% para ferrocarril	3,678.03
Derecho municipal	391.52
Confiscaciones y multas	758.82
Depósitos	2,402.80
Derecho de consumo	3,388.58
Derecho de exportación	201.48
Derecho de internación	431.19
Derecho contrarregistro	885.38
Aprovechamientos	263.00
Ramos varios	8,571.36
	208,235.55
Existencia anterior	1,060.23
	209,295.78
DISTRIBUCION	
Entregados en la jefatura de Hacienda por cuenta de la República	129,583.75
Entregados a la administración principal de rentas por cuenta del imperio	18,782.70
Entregados en la comisaría imperial	22,317.14
Devolución de derechos	535.85
A partícipes de confiscaciones y multas	354.98
Devolución de depósitos	1,787.39
Pago de órdenes superiores	2,337.39
Pensionistas	1,500
Empleados de la capitania del puerto	634.38
Gastos generales de hacienda	3,848.75
Gastos de administración	24,952.19
Existencia en fin de diciembre	2,661.26

Para 1865, la oligarquía criolla yucateca militante de las diversas tendencias políticas se esforzaba por sostener una falsa atmósfera de paz y prosperidad, sin dejar de preocuparse y defenderse de sus incómodos coterráneos mayas, a los que calificaba como “feroces enemigos de la civilización”. En dicho entorno, el ministro de Guerra, Juan de Dios Peza prometió a Salazar Ilarregui que pronto arribarían a Yucatán tropas mexicanas y austriacas; que el emperador estaba enterado de los inmensos males originados por los conflictos interétnicos y había decidido iniciar la campaña contra los “bárbaros”, para terminar de una buena vez con esa pesadilla.³⁷³

A fin de cooperar con los objetivos, el comisario imperial solicitó la ayuda de todos aquellos que no resistían “de cerca los perjuicios de la guerra de indios”, y que contribuyeran en la medida de sus posibilidades para llevar a feliz término la campaña. Los pobres servirían como soldados, y la clase alta facilitaría recursos ya en efectivo, ya en forma de víveres, animales de carga o medios de transporte. Presurosos, los ricos acudieron al llamado de Salazar. Figuraban en las listas publicadas por el *Diario Oficial*: Juan Miguel Castro Martín, que cooperó con 300 pesos; Ramón Juanes, 300; José Dolores Escalante, 500; Manuel Dondé Cámara, 600; Ramón Aznar Pérez, 600; Felipe Ibarra de León, 1, 000; y Manuel José Peón, 2,000.³⁷⁴

El 15 de febrero, después de anunciar que Maximiliano no haría el tan esperado viaje a Yucatán, el comisario imperial informó que las tropas enviadas por aquel, unos dos mil hombres, llegarían al Estado a fin de mes y comisionó a Ignacio Cámara Peón para poner en marcha los preparativos del recibimiento. A fines de febrero, únicamente arribaron a las costas de Sisal 600 soldados de los 2,000 anunciados. Todos eran mexicanos. Al frente de ellos venía el general José María Gálvez, militar que en Xalapa se había distinguido por sus arbitrariedades y crueldad.

Al día siguiente de su arribo, Gálvez se vio envuelto en un primer incidente, contra un agente de policía que le había conminado a no transgredir las disposiciones de tránsito locales, implementadas en ocasión de los paseos carnalescos. El general se indignó de tal

³⁷² Aduana Marítima de Sisal, 1 de enero al 31 de diciembre de 1864, en: Manuel Payno, *Cuentas, gastos, acreedores y otros asuntos del tiempo de la Intervención Francesa y del Imperio*. Obra escrita y publicada de orden del gobierno constitucional de la república, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1868.

³⁷³ Faulo Sánchez Novelo, *Yucatán durante la Intervención Francesa (1863-1867)*, Mérida, Maldonado Editores, 1983, p. 83.

³⁷⁴ *Ibid*, p. 84.

forma que de inmediato solicitó al comisario imperial la baja de aquel gendarme, así como una disculpa pública de parte del ayuntamiento de Mérida por el “agravio” sufrido. Así lo solicitó el comisario al Cabildo. Sin embargo, éste sostuvo que el policía únicamente había cumplido con su deber y que no haría ninguna declaración pública de disculpa. Mediaron varios comunicados entre ambas autoridades, y al sentirse ofendidos los miembros del Ayuntamiento decidieron renunciar en masa. Ante esta actitud, Salazar los mandó aprehender. Les impuso sendas multas de a 150 pesos, o, en su defecto, un mes de prisión en la Ciudadela de San Benito por desacato de autoridad.

Seguido de la impopular reacción, el 11 de marzo la comisaría imperial dio posesión a un nuevo Ayuntamiento. Lo integraban: Juan Miguel Castro Martín, presidente municipal; José D. Espinosa, Sebastián Rubio, Manuel Medina, Juan Pastor Ríos, José D. Villamil, Anselmo Duarte, Pedro Casares Quijano, Macedonio Castillo, Manuel Zapata, Agustín Vales, Nicolás Iturralde e Ignacio Cervera Cepeda, regidores; así como Rodolfo G. Cantón y José García Montero, síndicos.

En julio del mismo año, los representantes del gobierno francés ofrecieron otros nombramientos. Para dar cumplimiento al artículo número 79 del Estatuto Nacional del Imperio, el prefecto político interino del departamento yucateco, José María Adalid, procedió a instalar el Consejo de Gobierno del Departamento de Yucatán, que quedó integrado por el propio presidente del Ayuntamiento Juan Miguel Castro, Antonio Mediz, Pedro Rivas Peón, Ezequiel Enríquez y Juan Antonio Esquivel.

Pese a las dificultades, 1865 habría de resultar, de acuerdo con José G. Pren, redactor del *Periódico Oficial*, “un periodo verdaderamente fructífero...” La colonia Carlota de Santa Elena, el telégrafo y el pozo artesiano construidos este año, serían los monumentos que recordarían para siempre el nombre de José Salazar Ilarregui en Yucatán. Contrario a la abundante documentación sobre las dificultades que cotidianamente enfrentaba el régimen, la prensa oficial anunció que en Yucatán todo había marchado viento en popa durante esas fechas, gracias a la paz brindada por el imperio tanto en su relación con la Iglesia como en la conducción del gobierno civil, el poder judicial y la clase militar.

El gobierno imperial, decía Pren, no sólo se había enfrentado con valor y entrega a los combates contra “los incansables enemigos de nuestra raza”, sino que había mejorado los caminos y levantado la agricultura, el comercio y las artes de “la espantosa postración en que yacían”. Los cereales habían alcanzado un muy buen precio al igual que el henequén, el algodón y el azúcar. El puerto de Sisal, extendía el periodista, “registraba cada día un mayor

movimiento, y buques de otros países lo visitaban en forma frecuente.” El comercio exterior había recibido “un impulso extraordinario”, con ventajas positivas para el Estado, porque aun cuando las importaciones se habían hecho en gran volumen, el valor de las exportaciones había sido superior, lo que evitaba la salida de numerario.³⁷⁵

Así se escribió y publicó una relación de cuentas, gastos, acreedores y otros asuntos relativos a la intervención francesa y el imperio en México, entre ellos los concernientes al puerto de Sisal durante el año de 1865:

**CUADRO 20: ADUANA MARÍTIMA DE SISAL,
DEL 2 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 1865**

PRODUCTOS	
Derecho de toneladas	10,154.54
Derecho de importación	234,285.82
Derecho especial sobre tabaco	364.00
Derecho municipal	1,972.37
Derecho de mejoras de materiales	66,666.97
Derecho de ferrocarril	45,103.07
Derecho de internación	14,347.59
Derecho de contrarregistro	29,461.25
Derecho excepcional sobre efectos prohibidos	3,363.50
Derecho de consumo	6,600.93
Confiscaciones y multas	2,926.04
Depósito judicial	675.16
Diversos ramos	3,475.10
	419,378.34
Existencia anterior	2,661.26
	422,039.60
DISTRIBUCIÓN	
Remisiones a la comisaría imperial	293,542.00
Remisiones a la administración principal	1,357.86
Abonado a varios empleados, pensionistas ya otros por alcances de sueldos	4,808.23
Sueldos de empleados de la capitania del puerto	1,269.09
Prima a buques nacionales	1,300.00
Gastos Generales	701.71
Devolución de derechos	1,621.73
Entregados al agente de la convención española en Mérida	4,358.41
Remitidos al Ayuntamiento	2,365.50

³⁷⁵ *Ibid*, p. 128.

Entregados al agente del cobro del derecho adicional de ferrocarril.	2,792.01
Gastos de administración	34,064.75
Existencia a cuenta nueva	5,450.76
Igual	422,039.60 ³⁷⁶

Igual en 1865, para colmo de “los bienes recibidos” la emperatriz Carlota visitó Yucatán.³⁷⁷ Después de su arribo, de pernoctar en Sisal y recorrer el camino hacia Mérida, llegó a la capital yucateca: la “ciudad blanca” en función de la idiosincrasia racista y discriminatoria de una élite –primero española y luego criolla- que era enemiga de los mayas, de los habitantes originarios que desde tiempos inmemorables estaban convertidos en elementos fundamentales de su identidad y habían acompañado a aquel asentamiento como forjadores de su historia.³⁷⁸ Al penetrar la belga al corazón de Mérida, según la prensa oficialista, “la plaza y la catedral lucían hasta el tope de gente, de personas de todas las clases, desde políticos, hacendados y comerciantes hasta macehuales deseosos de contemplar a su majestad”.³⁷⁹

Después de intensas reuniones oficiales, visitas, quejas, atentados –el 2 de diciembre de 1865, alrededor de 600 mayas invadieron Cenotillo, distrito de Espita, donde causaron 18 bajas y 17 heridos-, aclamaciones, vítores, almuerzos, te deums, serenatas, fiestas, paseos, obsequio de relojes y otorgamiento de medallas, el 5 de diciembre, después de permanecer 13 días en Yucatán, la Emperatriz prosiguió su viaje a Campeche. El martes 5, Carlota salió de Mérida con rumbo a Chimay y después a Uayalch; el miércoles 6, viajó a Mucuyché, Ticul y Muna; jueves 7 y viernes 8, a Uxmal; sábado 9, Bécál, Halachó y Calkiní; domingo 10, Hechelchakán, Tenabo y Vista Alegre; y, finalmente, el lunes 11 arribó a la Ciudad Amurallada.

Durante estos años, los promotores del traspaso de la supremacía portuaria a Progreso participaban decididamente entre los colaboracionistas, apologistas y/o funcionarios públicos del régimen. Simultáneamente, los liberales que habían abandonado el Estado desde el triunfo de las fuerzas de Navarrete, aseguraban que la intervención no era aprobada por el pueblo mexicano y calificaban de “veletas” a los que estaban a favor de la

³⁷⁶ Aduana Marítima de Sisal, 1 de enero al 31 de diciembre de 1865, en: Manuel Payno, Op. cit.

³⁷⁷ *Periódico Oficial del Departamento de Yucatán* N. 1, Mérida, 1 de enero de 1866, p. 3.

³⁷⁸ Jesús J. Lizama Quijano, *Del pueblo a la urbe; el perfil maya de la blanca Mérida*, Ciesas, 2012, p. 88.

³⁷⁹ Édgar Rodríguez Cimé, *“Ciudad Blanca” (o Ciudad de los blancos)*, Mérida, Conaculta, Gobierno del Estado de Yucatán, Mérida, 2014, p. 16.

intervención francesa. Sentenciaban que la monarquía no tendría nunca acogida ni porvenir en nuestro país.³⁸⁰

Por su parte, los simpatizantes yucatecos del gobierno de Maximiliano refutaban que “los hombres honrados, los propietarios, las clases todas que pertenecen a ese grande y majestuoso cuadro de nuestra civilización”, eran los que querían el imperio. En cambio “los vagos, malhechores, los que siempre han buscado sus medras en los trastornos públicos, porque odian el trabajo y huyen de todo orden regular y duradero”, eran los que estaban a favor de la República y la renovación.³⁸¹

Una tercera opinión era la del propio Fernando Maximiliano, que en su primer viaje al “interior” del país en octubre de 1864 pretendió llevar a cabo un verdadero “golpe de Estado”, es decir “cambiar en las ciudades que visitara la administración de los ‘cangrejos’ o conservadores por autoridades ‘sabiamente liberales’, las cuales, en su opinión, eran las que verdaderamente necesitaba el imperio. Ser liberal era para él sinónimo de moderno y eficiente, Así lo creía.”³⁸²

En Yucatán las persuasivas argumentaciones de los ideólogos conservadores parecían embonar perfectamente entre los colaboracionistas liberales para justificar su papel como sinceros y decididos partidarios de la intervención. Estas circunstancias hicieron cambiar, de manera paulatina, aspectos de la estrategia política y económica imperial en Yucatán como la relativa al ferrocarril. Aunque en un principio Manuel Arrigunaga y socios habían recibido del gobierno de Maximiliano el privilegio para la construcción de la vía férrea de Mérida a Celestún, la concesión suscitó una controversia entre las facciones criollas, pues, como sabemos, antes que ésta existía otra a favor de los comerciantes que pugnaban porque el ferrocarril fuera a Progreso y no a Celestún.

Gregorio Salazar, redactor del *Periódico Oficial*, en 1865 tomó partido a favor de Arrigunaga, y criticó duramente a los “egoístas” empresarios de la ruta Mérida-Progreso porque habían protestado la exclusividad que se le daba al primero en la construcción de caminos de hierro en la península.³⁸³ En el grupo contrario a Arrigunaga se hallaba en esos tiempos gente como Rodolfo G. Cantón –que los representaba-. Juan Miguel Castro Martín, Simón Peón y Cano, Juan Cervera y Ramón Aznar Pérez entre otros. A consecuencia de lo

³⁸⁰ Faulo Sánchez Novelo, *Op. cit.*, p. 51.

³⁸¹ *Ibid*, p. 138.

³⁸² Conrad Ratz y Amparo Gómez Tepexcucapan, *Los viajes de Maximiliano en México (1864-1867)*, México, Conaculta, 2012, p. 96.

³⁸³ Faulo Sánchez Novelo, *Op. cit.*, p. 126.

anterior, el redactor del periódico “renunció” a su puesto, después que el comisario imperial ordenara se le amonestase por escribir “en forma impropia y con ánimos de ofender.”³⁸⁴ Naturalmente, la balanza terminaría por inclinarse a favor del tren a Progreso.

Simón Peón y Cano, otro de los importantes pioneros de la promoción del cambio de Sisal a Progreso, también participaba entre los convencidos aliados y consejero del imperio, eventualmente en defensa de sus propios intereses. En una audiencia pública concedida por Carlota en Mérida, Simón se quejó de las conductas arbitrarias y abusivas del coronel José María Adalid, ex comandante militar del departamento, que le sustrajo 17 de sus incontables sirvientes para utilizarlos como soldados en la Guerra de Castas. Aprovechando el foro, el terrateniente citó a la primera dama diversas tropelías de Adalid, como la injusta suspensión del juez de paz de Halachó o la instalación de una corte marcial para los miembros de la comuna meridana que habían renunciado en pleno debido a la disputa con Salazar Ilarregui, todo por culpa del general José María Gálvez. Frente a un amplio auditorio, Peón aconsejó a la princesa tomara las medidas adecuadas a fin de evitar la repetición de tales abusos, que ponían en tela de juicio lo que para él era la buena imagen y prestigio del imperio.³⁸⁵ Como prueba de la buena relación entre Simón Peón y Carlota, ésta escogió permanecer dos días (7 y 8 de diciembre de 1865) en la hacienda de Uxmal, propiedad del primero, durante su viaje a Campeche.

Igual Juan Miguel Castro Martín mostraría en este viaje su lealtad y apoyo al imperio francés. Debido a sus méritos a favor del proyecto invasor, el citado prefecto/presidente del ayuntamiento, consejero de Gobierno del Departamento de Yucatán y co-financiador de las campañas imperiales contra los mayas, resultó electo anfitrión en la despedida de Carlota de tierras yucatecas. El 5 de diciembre de 1865, la hacienda de Chimay fue la primera escala de la emperatriz en su recorrido a Campeche. Los propietarios echaron la casa por la ventana. “Hubo música, vítores entusiastas, arcos triunfales, cohetes...”³⁸⁶ A los pies del carruaje imperial, José María, uno de los hijos de Juan Miguel, dirigió a su majestad un saludo:

Señora, quebrantado de su salud el propietario de esta finca, nos ha enviado a sus hijos para dar a vuestra majestad la bienvenida. En esta mansión no encontrará las comodidades que justamente merece vuestra majestad como hija del gran Leopoldo y excelsa esposa de nuestro augusto soberano, pero en cambio ofrecemos a vuestra

³⁸⁴ *Idem.*

³⁸⁵ *Ibid.*, p. 114.

³⁸⁶ Faulo Sánchez Novelo, *La recreación en Yucatán durante el Segundo Imperio (1864-1867)*, Mérida, Conaculta, Gobierno del Estado de Yucatán, 1999, p. 43.

majestad un amor sincero, nuestra adhesión profunda y una lealtad constante. Chimay lleva por nombre esta finca hace más de dos centurias. Si este recuerdo coincidente que hacemos de un principado de los Países Bajos fundado por Maximiliano I en 1486, es acogido con benevolencia por vuestra majestad, seremos en esta visita imperial sumamente felices.³⁸⁷

Carlota descendió del carruaje e inmediatamente se dirigió al adoratorio de la hacienda. Luego recorrió las habitaciones de la casa principal y enseguida pidió ver algunas de las labores que se realizaban en la finca. Se le condujo al corchadero, donde observó la confección de jarcias, y luego a la sala de desfibración donde presencié cómo operaba la máquina “Solís” que en cuestión de minutos separaba la pulpa de la fibra de la hoja de henequén. Luego recorrió la huerta de la hacienda y pidió al señor Eloin que sacase vistas de la finca, Después de comer salió rumbo a Uayalceh, no sin antes recibir en sus manos un soneto que debía pronunciar otro de los hijos de Juan Miguel de Castro: Antonio, de diez años de edad. Pese a los esfuerzos de los anfitriones y organizadores, no había dado tiempo para que la preparación de su salida fuera acompañada con dicha composición, escrita por el padre del infante:

Señora, adiós: si acaso hacia el pasado
volviéseis algún día el pensamiento,
dignaos recordar este momento
con que ahora esta mansión habéis honrado.

Que aunque aquí el esplendor no hayais mirado
de majestuoso, regio pavimento.
Habeis en cambio el grato sentimiento
de un respeto sin límites hallado.

Adiós, reina y señora: al separaos
de esta humilde mansión, sabrá la historia
un recuerdo indeleble consagraros.
Más si logramos hoy la memoria
imprimir en vuestra alma y agradaros,
será esto solo nuestra eterna gloria.³⁸⁸

Para marzo de 1866, Maximiliano llevó a cabo una serie de cambios en su gabinete y en otros cuadros de dirección. En Yucatán, Salazar Ilarregui dejó el puesto de comisario imperial y pasó a ocupar las carteras de ministro de Gobernación, y, en forma interina, el de

³⁸⁷ *Periódico Oficial del Departamento de Yucatán* N. 175, Mérida, 8 de diciembre de 1865, p. 4.

³⁸⁸ *Ibid*, p. 3.

ministerio de Estado. A la salida de Salazar, la tarifa de precios de los géneros nacionales quedó registrada en la sede aduanal sisaleña:

CUADRO 21: TARIFA PARA EL AFORO DE EFECTOS NACIONALES, 1866

ARTÍCULOS	CANTIDADES	PRECIOS
Aceite de higuera	Arroba	\$.50
Almidón	quintal	3.50
Algodón	Quintal	30.00
Añil	Libra	.50
Arroz	Quintal	3.00
Astas	Millar	5.00
Azúcar blanco	Quintal	10.00
Azúcar quebrado	Quintal	6.00
Artefactos de henequén de todas clases	Quintal	6.00
Azul de pava	Arroba	2.00
Bañaderas de madera	Una	4.00
Baúles	Uno	1.00
Becerrillos	Docena	3.00
Caguama	Libra	.12
Carey	Libra	4.00
Carne de puerco	Arroba	1.00
Carne de vaca	Quintal	2.00
Cera de bollo o marqueta	Arroba	8.00
Cera labrada	Arroba	2.00
Cigarros de papel	Libra	.75
Cigarros de paja	Libra	.50
Cintas de algodón	cien varas	.75
Colchas cameras de algodón, blancas y de color	Una	4.00
Colchas catreras de algodón, blancas y de color	Una	1.00
Copal	Arroba	4.00
Costales	Ciento	12.00
Cerdos	Quinta	10.00
Cuero de res al pelo	Uno	1.00
Cueros de venado	Quintal	25.00
Escarmenadores de asta	Docena	.50
Escarmenadores de madera	Docena	.12
Frijoles	Quintal	3.00
Grana	Libra	.75
Hilo de henequén ordinario	Arroba	1.00
Hilo de henequén entrefino	Arroba	1.50
Hilo de henequén fino	Arroba	2.00
Henequén en rama	Quintal	3.00
Jabón	Quintal	10.00
Jarcia de henequén	Quintal	6.00
Manteca	Quintal	10.00
Pabilo	Libra	.37

Pescado salado	Quintal	2.00
Panela	Quintal	2.00
Pimienta de Tabasco	Quintal	4.00
Polvillo de huevo o concha	Arroba	3.00
Sacos de henequén	Ciento	5.00
Sal	Fanega	.37
Sebo	Quintal	8.00
Sebo labrado	Arroba	3.00
Soga	Tercio	10.00
Sombreros de pajilla	Docena	2.00
Sombreros balaes	Docena	.75
Suelas	cabeza	2.00
Tabaco en rama	Arroba	3.00
Tabaco torcido	caja de un millar	2.00
Tasajo	Quintal	3.00
Tiburonera	Arroba	.75
Vaquetas	cada una	2.00
Venados curtidos	Docena	4.00
Zapatos de hombre	Docena	3.00
Zapatos de mujer	Docena	2.00

“Nota: los efectos no comprendidos en esta tarifa, pagarán el mismo 5% sobre precios de factura. Sisal, marzo 5 de 1866. José María Roca (tribrica).”³⁸⁹

En términos globales, la administración de Salazar correspondiente a los primeros tres meses de 1866, igual quedó avalada en la Aduana de Sisal:

**CUADRO 22: ADUANA MARÍTIMA DE SISAL,
1 DE ENERO AL 31 DE MARZO DE 1866**

PRODUCTOS	
Toneladas	1,371.15
Derecho de fero	1,574.25
Derecho de importación	81,393.49
Derecho especial sobre el tabaco	206.50
Derecho de mejoras de materiales	13,833.02
Derecho de ferrocarril	10,289.85
Derecho de internación	5,894.85
Derecho de contrarregistro	11,910.35
Confiscaciones y multas	2,457.59
Derecho de consumo	1,352.32
Anticipaciones	85.00
Derecho de exportación	2,738.41
Existencia anterior	5,450.76
	138,557.54
DISTRIBUCIÓN	
Entregados en la comisaría imperial	70,856.23

³⁸⁹ “Tarifa para el aforo de efectos nacionales”, Sisal, 5 de marzo de 1866, <http://acervobibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>

Entregados en la administración principal	34,998.52
Entregados a los agentes de la convención española	10,373.10
Prima a buques nacionales	1,224.00
Enteros en la dirección del banco de avío	1,181.32
Sueldos de la capitania de puerto	627.00
Haberes de pensionistas	974.97
A partícipes de confiscaciones y multas	2,163.04
Devoluciones de derechos	59.80
Gastos de guerra	437.00
Gastos generales	4,033.34
Gastos de administración	9,698.09
Existencia a cuenta nueva	1,931.13
	138,557. 54 ³⁹⁰

Para ocupar el lugar del comisario saliente, se envió a Yucatán a Domingo Bureau, que desempeñaba el mismo cargo en el puerto de Veracruz. El 24 de abril llegó Bureau a Sisal. Después de pernotar en Hunucmá, entró a la ciudad de Mérida en compañía del prefecto superior político José García Morales, que se había hecho cargo de los negocios luego de la partida de Salazar Ilarregui.

A fin de desempeñar cabalmente su misión, las primeras disposiciones de Bureau consistieron en decretar la creación de un cuerpo consultivo al que llamó Consejo de Comisario, compuesto de cinco vocales propietarios y tres suplentes. El cuerpo tenía como atribuciones dictaminar, sobre todo, los negocios que el comisario pasara a su consulta. Debía proponer al funcionario todas aquellas medidas que “tendiesen a corregir abusos y a mejorar la condición de los pueblos”. El 4 de mayo de 1866 el Consejo tomó posesión de su cargo. Entre los integrantes, debidamente seleccionados por Bureau, sobresalían los miembros del grupo promotor del proyecto “Progreso”: como vocales propietarios Rodolfo G. Cantón, Benito Aznar Pérez, José Font, Fabián Carrillo y José María Rivero Solís; como vocales suplentes Juan Antonio Esquivel, Crescencio Carrillo y Ancona y Eligio Ancona.

Aunque anteriormente se habían otorgado concesiones para la construcción de un ferrocarril hacia diferentes puntos del Estado, todos los privilegios habían caducado sin que los proyectos se hubiesen materializado, a pesar de que cada día se hacía sentir la necesidad de contar con ese medio de transporte. Animado por los ejemplos de Veracruz y Puebla, Bureau convocó a una reunión el día 6 de mayo de 1866,-de la cual ya hemos hablado- con

³⁹⁰ Aduana Marítima de Sisal, 1 de enero al 31 de marzo de 1866, en: Manuel Payno, *Op. cit.*

la finalidad de discutir los diferentes proyectos que existían para unir a Mérida con el mar a través de una vía férrea. El Comisario estaba dispuesto a reunir todo tipo de protección a la empresa que manifestase más voluntad y posibilidad de realizar la obra.

Después de un largo debate en el que se manifestaron las razones en pro y en contra de los puertos de Sisal y Progreso, se acordó nombrar dos “Juntas” que representaran los intereses de cada uno de los bandos en pugna, que abriesen suscripciones y trataran de reunir los fondos necesarios para llevar a cabo sus respectivos proyectos. Aunque el funcionario trataba de mostrarse neutral en la disputa, su simpatía era para aquellos elementos del grupo que desde un principio colaboraban con la gestión imperial en Yucatán y que representaban la ruta Mérida-Progreso.³⁹¹

La Junta que pugnaba porque el ferrocarril se dirigiese a Progreso y no a Sisal, estaba compuesta por Pedro de Regil y Peón, José D. Espinosa, Camilo Cámara, Antonio García-Rejón Mazó y Juan Antonio Urcelay, los que hasta el 11 de mayo ya habían logrado reunir la cantidad de 150,000 pesos en acciones de 250 pesos cada una. La Junta opositora la conformaban D. H. Stuckle, Laureano Pérez, Manuel Roche y José González Duarte.

Finalmente, el 20 de mayo se acordó que el ferrocarril correría de Mérida a Progreso y no de Mérida a Sisal. Aunque la razón oficial que inclinó la balanza a favor de los primeros era la menor distancia de la capital yucateca a Progreso, “en realidad lo que el gobierno imperial de la península quería era desbancar el grupo político y empresarial que había sentado sus reales en Sisal y que se había convertido en el detentador exclusivo de la actividad comercial de Yucatán.”³⁹²

Hacia finales de 1866, el clima político imperial ya no era de optimismo, pues la noticia de que pronto se retirarían las fuerzas francesas del país, llenó de ansiedad y desazón a los simpatizantes del régimen. Dicha preocupación se reflejó en el periódico oficial yucateco al igual en las disposiciones de Maximiliano. Este llamó de improviso a Bureau, que sin esperar a su sucesor se embarcó hacia Veracruz el 24 de octubre. Como sustituto de Bureau se envió de nuevo a Salazar Ilarregui, el cual arribó al departamento el 9 de noviembre. Más adelante, las estadísticas aduanales dieron fe de las gestiones imperiales de los últimos nueve meses:

CUADRO 23: ADUANA MARÍTIMA DE SISAL,

³⁹¹ Paulo Sánchez Novelo, *Yucatán durante la Intervención Francesa...*, p. 133.

³⁹² *Ibid*, p. 133-134.

ABRIL A DICIEMBRE DE 1866

PRODUCTOS	
Derecho de toneladas	5, 421. 95
Derecho de faro	1,722.29
Derecho de importación	133,262.77
Derecho de impuesto al tabaco	281. 27
Derecho de mejoras materiales	34, 357. 23
Derecho de 15% de ferrocarril	26, 935. 04
Derecho de internación	517. 91
Derecho de contrarregistro	1, 395. 79
Derecho de exportación	8, 688. 78
Confiscaciones y multas	1, 167. 00
Depósitos	3, 677. 20
Ramos varios	4, 550. 38
	221,977.61
Existencia anterior	1, 931. 13
	223,908.74
DISTRIBUCIÓN	
Agentes de la convención española	10, 310. 65
Enteros en la administración principal	156, 757. 49
Prima a buques nacionales	3, 607. 66
Pagado por órdenes de la comisaría imperial	6, 330. 00
Pensionistas	2, 924. 99
Capitanía de puerto	1, 214. 17
Enteros en la comisaría imperial	77. 09
Devoluciones	1, 123. 16
A partícipes de confiscaciones y multas	564. 43
Gastos generales	1, 000. 00
Gastos de administración	31, 649. 10
Existencia anterior	1, 350. 00
	216,908.74 ³⁹³

Desde enero de 1866, Maximiliano conoció la decisión de Napoleón III de evacuar al ejército galo de México, debido a que la invasión era cada vez más criticada en Francia, además que sufría la presión de la amenazante Prusia en Europa y Estados Unidos “había vuelto la cara a sus intereses en América al concluir su guerra civil. El imperio mexicano estaba por quedar a la deriva, sin respaldo económico y militar para enfrentar a las fuerzas del presidente Juárez.”³⁹⁴

³⁹³ Aduana Marítima de Sisal, 1 de abril a 31 de diciembre de 1866, en Manuel Payno, *Op. cit.*

³⁹⁴ Gustavo Pérez Rodríguez, “Tu fiel Carlota. Correspondencia y memorias sobre el final del imperio de Maximiliano”, en: *Relatos e historias en México* N. 78, México, Editorial Raíces, febrero de 2015, p. 28.

En este entorno se dieron las primeras rebeliones republicanas, que proclamaron como jefe del movimiento a Manuel Cepeda Peraza, al que invitaron a ponerse al frente de la revolución. La lucha resultó sangrienta y prolongada, pero Cepeda, mejor estratega que sus adversarios, paulatinamente salía victorioso. “1867 había iniciado bajo los peores augurios para los imperialistas yucatecos. El final estaba cerca”.³⁹⁵

A mediados de 1867, imposibilitado para sostener la plaza y 55 días después de haberse iniciado el sitio de Mérida, Salazar Ilarregui acordó capitular. La mañana del 16 de junio, “aclamada por un inmenso gentío, la División Republicana hizo su entrada triunfal a la Plaza de Armas de la capital yucateca, acompañada de música, cohetes y repiques. Tres días después Juárez acabó con Maximiliano y la intervención francesa en el Cerro de las Campanas. La ilusión del imperio había terminado.”³⁹⁶ Un registro general de la aduana marítima sisaleña correspondiente a los años del Segundo Imperio, arrojaría las siguientes cifras:

**CUADRO 24: ADUANA MARÍTIMA DE SISAL,
RESUMEN GENERAL DE PRODUCTOS, 1866**

Del 1 de enero a 31 de diciembre de 1864	208, 235. 55
Año de 1865	419, 378. 34
Año de 1866	355, 084. 39
Existencia que se halló en caja en 1 de enero de 1864	1, 060. 23
CLASIFICACIÓN DE ESTOS PRODUCTOS	
De la suma de ingresos pertenecen a	
Toneladas	26,380.34
Importación	586,469.69
Derecho de fero	3, 296. 54
Derecho municipal	2, 363. 89
Derecho de amortización de la deuda	22, 888. 54
Derecho 15% para ferrocarril	86, 005. 99
Derecho 20% de mejoras materiales	132, 271. 76
Confiscaciones y multas	7, 309. 45
Depósitos	6, 755. 16
Derecho de contrarregistro	54, 994. 60
Derecho impuesto al tabaco	851. 77
Derecho exportación	11, 628. 67
Derecho internación	21, 191. 54
Aprovechamientos	263. 00
Derecho excepcional sobre efectos prohibidos	3, 363. 50

³⁹⁵ Paulo Sánchez Novelo, *Yucatán durante la Intervención Francesa...*, p. 142.

³⁹⁶ *Ibid*, p. 159.

Anticipaciones	85.00
Diversos ramos	16, 578. 84
Existencia a la misma anterior	1, 060. 23
	983, 758. 51 ³⁹⁷

También sobre los datos aduaneros de Sisal se elaboró un resumen correspondiente a la aplicación de los productos de dicha oficina en el periodo corrido de enero de 1864 a diciembre de 1866:

**CUADRO 25: ADUANA MARÍTIMA DE SISAL,
ENERO DE 1864 A DICIEMBRE DE 1866. ADMINISTRACIÓN**

Sueldos de los empleados de la aduana, resguardo, tripulación de la falúa, capitanía de puerto y otros generales de hacienda		113,692.58
RECAUDACIÓN AJENA		
A partícipes de confiscaciones y multas	4, 440. 31	
Al Ayuntamiento	2, 365. 50	
A varios por devolución de derechos	3, 340. 54	
A varios por depósitos aplicados	1,787.39	11,933.74
CRÉDITO PÚBLICO		
A los agentes de la convención española	32, 042. 16	
A los agentes del cobro del 15% del ferrocarril	2, 792. 01	
Enteros en la dirección del banco de avío	1,181.32	36,015.49
GOBIERNO GENERAL		
A empleados, pensionistas y viudas por su cuenta	10, 208. 19	
Órdenes de pago	2, 237. 39	
Entregados en la jefatura de Hacienda por cuenta de la República	129,583.75	
Pagado por prima de buques nacionales	6,131.66	148,260.99
GASTOS DE GUERRA		
Enterados en la comisaría imperial y administración		
Principal de rentas	672, 505. 71	
Existencia	1, 350. 00	
Igual recaudación total	983, 758. 51 ³⁹⁸	

³⁹⁷ Aduana Marítima de Sisal, 1 de enero de 1864 al 31 de diciembre de 1866, en: Manuel Payno, *Op. cit.*

³⁹⁸ Aduana Marítima de Sisal, Resumen de la aplicación de los productos de dicha oficina, enero de 1864 a diciembre de 1866, en: Manuel Payno, *Op. cit.*

La “restauración” yucateca

Al terminar del Segundo Imperio y regresar los liberales yucatecos al poder, se reactivó el proyecto de cambio de la aduana de Sisal a Progreso. No obstante, a pesar del triunfo de dicho círculo oligárquico y el comienzo del mandato de Cepeda Peraza en 1867, desde este momento se recrudeció la inestabilidad política en la entidad. El erario estaba vacío. Uno de los propósitos del gobernador era secularizar la vida cotidiana de los yucatecos, reorganizar la administración pública con base en la Constitución General de 1857 y la Constitución local de 1862. Entre sus primeras acciones, clausuró el Banco de Avío y ocupó los fondos para establecer una biblioteca en el Instituto Literario de Yucatán, creado durante dicha administración. La biblioteca, que desde su fundación llevó el nombre de Manuel Cepeda Peraza, ofreció a los lectores por primera vez en Yucatán, las obras de Hegel, Kant, Proudhon, Voltaire, Rousseau y Bentham.

El contexto reformador iniciado por Cepeda Peraza, se enriqueció con la aparición de sociedades y clubes que organizaban veladas literarias y culturales; se abrieron escuelas públicas de enseñanza laica de nivel básico; proliferaron las logias, que se orientaron a difundir su ideología y a combatir al clero y el fanatismo; también apareció el espiritismo, que los yucatecos interpretaban como una especie de cristianismo sin iglesia ni sacerdotes. Con todo, muchas prácticas religiosas permanecieron arraigadas en la vida diaria y en la conciencia popular de los yucatecos. En la década de los setenta, los católicos continuaban celebrando novenarios del Corazón de María y del Divino Maestro, las fiestas de la Inmaculada Concepción de María, la del Santísimo Cristo de las Ampollas, de San Francisco de Paula, del Señor de la Transfiguración y del Santo Cristo de la Consolación con sus respectivas procesiones.³⁹⁹

Los últimos debates entre Sisal y Progreso

Manuel Cepeda Peraza también era simpatizante del proyecto de traslación de la aduana marítima a Progreso, lugar donde ya había realizado desde 1857 algunas inversiones. Su repentina muerte el 3 de marzo de 1869 tampoco cambió el curso de las gestiones del traspaso y las subsecuentes administraciones republicanas igual apoyaron los viejos planes del cambio portuario. No obstante, al finalizar la década de los sesenta aún subsistían los interesados en oponerse a que Sisal fuese abandonado, lo cual mantuvo vivo el debate.

³⁹⁹ Sergio Quezada, *Historia breve de Yucatán...*, p. 160.

Por su parte, Juan Miguel Castro Martín, incansable apologista del proyecto “Progreso”, ex colaborador y consejero de diversas administraciones federalistas, centralistas, republicanas e imperialistas, hacia finales de 1869 consideraba “por un cálculo aproximativo”, que el producto anual de fletes de los carros que traficaban entre Mérida y Sisal así como el valor de pasajes había ascendido en los últimos diez años a por lo menos 36,000 pesos, si bien entre Mérida y Progreso ese costo hubiese sido un tercio menor, es decir 12,000 pesos. En base a ello infería que desde 1857 en que pudo pasarse la aduana a Progreso, o bien desde 1859 hasta 1869, una década completa, habría habido un ahorro de 120,000 pesos.

Lo anterior era sólo “un cálculo mínimo”, de acuerdo con el político y empresario, porque entre los frutos de exportación figuraba especialmente el henequén, dado el notable aumento en su producción, lo cual hubiese hecho ascender desde tiempo atrás a más del doble el porcentaje de fletes. Los datos aduanales de los que disponía Castro, le permitieron exponer tres distintas épocas, de tres años cada una, en la exportación del agave:

CUADRO 26

ÉPOCAS	NÚM. DE BUQUES	NÚM. DE PACAS	TOTAL LIBRAS
Enero-diciembre, 1856	17	1216	369,969
Enero-diciembre, 1857	9	1260	378,130
Enero-diciembre, 1858	12	2335	700,500
	38	1811	1,418,599
Enero-diciembre, 1863	8	2531	758,356
Enero-diciembre, 1864	12	3648	1,022,288
Enero-diciembre, 1865	7	3491	1,003,002
	27	9670	2,783,646
Enero-diciembre, 1866	26	7366	2,118,629
Enero-diciembre, 1867	35	13314	3,853,971
Enero-diciembre, 1868	23	13130	3,993,307
	84	33810	9,965,907
1ª época, 1856-1858	38	4811	1,448,599
2ª época, 1863-1865	27	9670	2,783,646
3ª época, 1866-1868	84	33810	9,965,907 ⁴⁰⁰

⁴⁰⁰ Juan Miguel Castro Marín, “Notas”, 12 de septiembre de 1869, en: Rafael de Portas, *Sisal y Progreso. Defensa de los intereses generales de Yucatán y especialmente los del puerto de Sisal amenazados por la pretendida traslación de la aduana marítima de este puerto al punto de la costa llamado Progreso*, Mérida, imprenta de Manuel Aldana Rivas, 1869, p. 35.

Según los datos, el cultivo y explotación del henequén en esos tiempos aumentaba considerablemente. En 1866, con 11 vapores y 54 fuerzas motrices de caballos, funcionaban 80 máquinas raspadoras; en 1867, con 21 vapores y 67 fuerzas motrices de caballos, funcionaban 112 máquinas raspadoras, en 1868, con 35 vapores y 58 fuerzas motrices de caballos, funcionaban 125 máquinas raspadoras; y en 1869, con 46 vapores y 60 fuerzas motrices de caballos, según datos adicionales a disposición de Castro -propietario de diversas fincas y haciendas henequeneras-, funcionaban 150 máquinas raspadoras.

La exportación del agave era progresiva. Para entonces parecía probable que en una cuarta época (a partir de 1869, cuando se escribían estos cálculos) aumentase un 50% sobre la tercera época (1866-1868), y en la siguiente o quinta época excediese de un 75% en razón directa del mayor cultivo y explotación de dicha planta. También se esperaba en 1869 mayor cantidad de vapores provenientes de Londres, así como vendrían los buques que cada vez más se solicitaban, conforme se levantaban nuevos planteles de siembra y aumentaba el cultivo de la fibra.

Según Castro Martín, con el aumento en las exportaciones de henequén, era mayor el gravamen del exceso de fletes por Sisal. Yucatán no podía continuar sufriendo aquel crecido gravamen. Además, no podía entrar en competencia el “cortísimo valor de Sisal”, ni debía dejar de tomarse en cuenta la economía del tiempo en las operaciones del tráfico en general. Si la vía férrea se dirigiese a Sisal y no llegase el caso de construirse otra más adelante a Progreso, esto sería desastroso para Yucatán porque hubiese tenido que sufrir perpetuamente el gravamen del exceso de fletes y pasajes. No importaba para los *progresistas*, aquellos cortos intereses de Sisal cuya pequeñez podía redimirse con referencia al porvenir de todo Yucatán y a un porvenir de vida y acción.

Para el “autor intelectual” de la debacle de Sisal, primero había que trasladar la aduana a Progreso, para después llevar a cabo la empresa de la vía férrea, ya que si de manera simultánea se pretendía realizar ambas cosas, se dificultaría su consecución y surgirían dificultades entre ambas sin obtener la realización ni de una ni de otra. Ocuparse del ferrocarril antes de la traslación de la aduana era para los liberales *castidivinos* empezar por donde debía acabarse.⁴⁰¹

Paralelamente, la parte contraria defendía sus intereses. Cuestionaba públicamente si en realidad había habido algún perjuicio o alguna utilidad al no haberse trasladado la aduana

⁴⁰¹ *Idem.*

de Sisal a Progreso. Tomaba como base las 25 toneladas que era el cálculo aproximado del movimiento general anual en el puerto sisaleño entre 1859 y 1869. Basaba su demostración sobre el tonelaje, puesto que los perjuicios que tenía que calcular se referían a las condiciones marítimas de Progreso, si bien al mismo tiempo ratificaban esos cálculos después de tomar la base del importe de las mercancías que anualmente, según datos oficiales, ascendía a 1,150,000 pesos, de los cuales correspondían al comercio de cabotaje 350,000 pesos y al comercio de altura 800,000 pesos:

CUADRO 27: CÁLCULO DEL MOVIMIENTO GENERAL DE SISAL ENTRE 1859 Y 1869

Recargo de los fletes sobre 10, 000 toneladas del movimiento anual de cabotaje a \$1 por tonelada en 10 años	\$100,000
COMPROBACIÓN	
El mismo recargo calculado sobre el valor anual de los efectos	
\$200, 000 de la importación de cabotaje,	
\$150, 000 de la exportación.	
\$350, 000 al 2 ¾% anual de recargo en 10 años: \$96, 250	
Recargo de los fletes sobre 15, 000 toneladas del movimiento extranjero a \$1 en 10 años	\$ 150, 000
COMPROBACIÓN	
El mismo recargo calculado sobre el valor anual de los efectos	
\$600, 000 de la importación extranjera,	
\$200, 000 de la exportación.	
\$800, 000 al 2% anual de recargo en 10 años: \$160, 000	
Gravamen que hubiera tenido el país de haberse pasado la aduana a Progreso	\$250,000
De los cuales, deduciendo en que don Juan Miguel Castro ha calculado el ahorro de fletes por Progreso, resulta que ha economizado positivamente el	\$120,000
comercio, o sea Yucatán, con la traslación	\$130, 000 ⁴⁰²

⁴⁰² Rafael de Portas, *Op. cit.*, nota número 37 a pie de página, p. 35.

El cálculo anterior de los defensores de Sisal, estaba basado en cifras tan reducidas que si se tomaba una embarcación del Golfo de México, de 30, 80 o 100 toneladas, no hubiesen parecido recompensados sus mayores riesgos y retardos si tenían que ir a Progreso, con que solo se les abonaba un exceso de flete de 30, 80 o 100 pesos relativamente, quedando siempre a cargo de la mercancía los retardos y riesgos que provenían por el desembarque y demás. Y si se consideraban esos mismos riesgos y retardos en un buque de 200 toneladas de comercio extranjero, no era posible que se conformasen con el aumento de solo \$200 (200 toneladas a \$1), y hubiesen quedado siempre a cargo del efecto el mayor seguro, el alijo, el retardo en la descarga y otros que podían calcularse, lo menos, en el 1% sobre el importe de la mercancía.

Así pues, podía estimarse, respecto del comercio extranjero, en un 50% más, o bien 1% sobre el importe de los perjuicios calculados en el cuadro que precede, y se tendría entonces que el recargo o perjuicio que hubiera tenido el comercio en los diez años de 1859-1869, si se hubiera pasado la aduana a Progreso, hubiera sido de \$210,000, deducidos ya los \$120,000 que, según Juan Miguel Castro, se hubieran economizado en fletes de tierra de Sisal a Progreso. Rafael de Portas, en representación de los defensores de Sisal pedía que se demostrara la inexactitud o exageración de estos cálculos, en el caso de que la hubiera, de una manera clara. No como lo hacía Castro, al refutar los planteamientos relativos del campechano Ibarra Ortoll, “sin más prueba que su simple palabra negativa.”⁴⁰³

Castro también cuestionó que Ibarra Ortoll cargara doble flete a la mercancía de Río Lagartos a Progreso. Como respuesta, los correligionarios de Ibarra argumentaron que este cargaba a la mercancía por flete de Río Lagartos a Progreso 18³/₄ centavos, que era lo que corrientemente se pagaba, lo mismo para Progreso que para Sisal. También había una carga de 18³/₄ centavos de flete de Progreso, o de Sisal, a Campeche, por ser también ese el tipo corriente que se abonaba al barquero, de manera que, al tocar los efectos de la costa oriental en cualquiera de los dos puntos, Sisal o Progreso, ya sea para hacerlos subir al mercado de esta capital o ya para dejarlos en depósito y luego extraerlos para Campeche, tenían que pagar por flete de mar solamente 37¹/₂ centavos, sin contar los costos de desembarque, comisión y rembarque entre otros. En tanto, saliendo como salían de Río Lagartos directamente para Campeche, sólo tenían el único gasto de 25 centavos.

⁴⁰³ *Ibid*, p. 36.

Ibarra sostenía que los productos en general de la parte oriental no venían a Sisal así como no vendrían a Progreso, aun cuando hubiese un ferrocarril que los condujese de uno u otro puerto a la capital del Estado, por las grandes dificultades que se pulsaban para transportarlos del lugar de producción, debido a la casi nulidad de caminos hacia la costa. Solo de esta manera se comprendía que se prefiriese pagar por la vía terrestre enormes fletes y exponerse a los riesgos que presentaban los caminos de ese rumbo donde en cualquier momento podían presentarse los mayas rebeldes, en vez de buscar la vía marítima que entre dos puntos dados fuese más económica. Río Lagartos era el punto de la costa más cercano a Mérida y el que más producía, y tenía de gastos un quintal de mercancías si venía de Sisal o de Progreso:

CUADRO 28

Flete de Río Lagartos a Sisal o Progreso	\$ 0. 18 ³ / ₄
Desembarque y bodegaje	\$ 0. 06 ¹ / ₄
Flete de tierra a la capital	\$ 0. 25
Transporte de los lugares productores a la costa, calculando la distancia por término medio, en 8 leguas de un camino que se haga transitable y tomando el tipo más elevado en fletes	\$0.25
Total gastos de un quintal por la vía marítima	\$ 0. 75 ⁴⁰⁴

Hacia finales de 1869 se pagaba un peso cincuenta centavos por cada quintal por la vía terrestre, sin contar que no era fácil encontrar oportunamente carros para el transporte, debido a lo cual se exponían los comerciantes a los riesgos consiguientes y con una inversión considerable de tiempo. Lo que debía hacerse era facilitar en la parte oriental peninsular las vías de comunicación hacia la costa, con o sin el ferrocarril de la capital a Sisal o a Progreso. De esa manera, los productos de aquella región serían más económicos al venir por mar a Mérida, para su consumo y el de sus alrededores. El resto saldría directamente de la costa oriental para Campeche, Ciudad del Carmen, Tabasco y otros puntos que era donde se consumían en su mayoría.

Lo anterior probaba que aunque se estableciera un ferrocarril en Progreso y se redujesen a la mitad los fletes que hasta entonces se pagaban de Sisal a Mérida, ello no presentaba conveniencia alguna para el incremento del comercio de la parte oriental respecto de sus productos, porque éstos irían directamente a los mercados que los

⁴⁰⁴ Rafael de Portas, “Refutando al señor Castro”, Mérida, 1 de diciembre de 1869, en: Rafael de Portas, *Sisal y Progreso. Defensa de los intereses...*, p. 97.

consumían: Campeche, Ciudad del Carmen, Tabasco y demás, cuyas relaciones directas le eran más convenientes que su comercio con Mérida.

La única conveniencia que podía obtenerse de lo anterior, era lo que correspondía al consumo de Mérida y sus alrededores, por el menor flete que tal vez iba a establecerse desde Progreso. No obstante, esta ventaja no la disfrutaría el Oriente sino más bien el comercio (los hombres del capital) meridano. Dichos comerciantes, si obtenían alguna ventaja de este proceso, desde luego no iban a concederla a los del “interior”, si bien era una pequeña ventaja que se veía frecuentemente inhibida por los inconvenientes que presentaba Progreso debido a sus malas condiciones marítimas. De esta manera, deducían los que abogaban por mantener la aduana en Sisal:

- 1.- Que la vía marítima es la más económica y conveniente al comercio oriental.
- 2.- Que el incremento del comercio oriental depende principalmente, casi exclusivamente, del establecimiento de vías de comunicación hacia la costa para dirigirse de allí directamente a los mercados que consumen sus productos en su mayor parte. Debe influir también en la mayor producción de esos lugares los precios que se establezcan en los puntos consumidores.
- 3.- Que el camino de esta capital (Mérida) al puerto habilitado, ya sea Sisal o Progreso, con ferrocarril o sin él a cualquiera de esos dos puntos, solo recogerá de los productos del Oriente la parte necesaria al consumo interior de esta parte del estado.⁴⁰⁵

En base a estas deducciones, los de la resistencia sisaleña se preguntaban por qué se otorgaba aquella especial consideración, o por qué se daba tanta importancia al camino de Progreso respecto del incremento del comercio de la costa oriental; o lo que era más curioso, por qué se hacía derivar el mayor incremento del comercio oriental a partir del establecimiento de la Aduana marítima en Progreso. Ibarra Ortoll explicaba:

Se pretende asegurar que habilitado como puerto Progreso, viniendo los productos orientales por Río Lagartos, Dzilam, etc., aumentarán el movimiento entre esta capital (Mérida) y Progreso, y esto dará mayor impulso a los productos del Oriente. Contestaremos desde luego que, como ya tenemos demostrado, el consumo de esta capital será el que fije o limite la importancia de ese movimiento respecto de esos productos.

Aun los que no son propiamente comerciantes, no ignoran, y ya lo hemos repetido, que esos productos como el almidón, la manteca, el frijol, el maíz, etc., que salen de los puntos productores orientales por la vía de mar, van casi en su totalidad a Campeche, Ciudad del Carmen, Tabasco, etc., en cuyos mercados existe siempre la

⁴⁰⁵ *Ibid*, p. 98-99.

necesidad de ellos para su consumo y el de su interior, y que las cantidades que ahora van directamente no bastan, pues sale con esa dirección la mayor parte de lo que viene por tierra del Oriente a esta capital.

Esta circunstancia pone en claro que esos productos continuarán yendo, como ahora van, directamente a los mercados consumidores sin la necesidad de tocar ya sea Progreso o Sisal, y mucho menos de venir a esta capital. Llegado el caso de estar expeditas en el Oriente las comunicaciones con la costa, es muy probable que embarcaciones mayores que las que ahora hacen el cabotaje en esa costa, salgan directamente de Río Lagartos, San Felipe, etc., para Veracruz, Tampico, etc., con sal, almidón, manteca, etc., sin preocuparse si existe o no un ferrocarril que una a Mérida con la costa, y si nuestro puerto de altura es Sisal o Progreso...⁴⁰⁶

Oportuno parecía a los defensores de Sisal, demostrar cuál era la diferencia entre los gastos de un quintal de las mercancías orientales que venían a Mérida, como se suponía iba a suceder habilitado que fuese Progreso, y yendo directamente, como hasta 1869 iban, a los mercados consumidores del Golfo de México. Ponían por ejemplo, los recargos que sufría un quintal de almidón desde Río Lagartos hasta Mérida:

**CUADRO 29: CÁLCULO DE GASTOS DE MERCANCÍAS
PROVENIENTES DEL ORIENTE DE LA PENÍNSULA**

Flete de mar, corriente a Sisal o a Progreso	\$ 0. 18 ³ / ₄
Desembarque y bodegaje	0. 6 ¹ / ₄
Flete de tierra de Sisal o Progreso a Mérida	0. 25
Utilidad que se considera obtiene el comerciante de	
Mérida que especula	0. 12 ¹ / ₂
	\$0. 62 ¹ / ₂
Este mismo efecto se reexporta para Campeche, que será el lugar de su consumo, y aumenta los gastos en: Comisión de compra en esta, basada sobre el precio de 12 ¹ / ₂ reales arroba	0. 18 ³ / ₄
Flete de tierra al lugar del embarque	0.25
Flete de mar de Sisal o tal vez de Progreso a Campeche	0. 18 ³ / ₄
	0. 62 ¹ / ₂
Importe total de Río Lagartos a Campeche, tocando en Mérida	\$ 1. 25 ⁴⁰⁷

Admitiendo que en Progreso o Sisal –que para el caso era lo mismo–, se hubiese tenido hacia 1869 una vida mercantil propia, y que sin la supuesta necesidad de que los productos orientales fuesen a Mérida, éstos hubiesen podido encontrar allí en el puerto un

⁴⁰⁶ *Ibid*, p. 99-100.

⁴⁰⁷ *Ibid*, p. 100.

mercado. Supóngase que esos mismos productos, en lugar de pasar directamente a los puntos del Golfo de México donde encontraban mejores precios, se detuvieran en Progreso o Sisal a esperar allí a los compradores que forzosamente concurrirían para llevarlos a Campeche, Ciudad del Carmen, etc. Así se hubiese podido ver que sobre un quintal aumentaría inútilmente con esa escala el precio de esos productos, o lo que es lo mismo, disminuirían las utilidades posibles de los productores especuladores del oriente peninsular. Para comprobarlo, los de Sisal tomaban las cifras de la demostración anterior:

CUADRO 30

Flete de mar de Río Lagartos a Sisal o Progreso	\$ 0. 18 ³ / ₄
Desembarque y bodegaje	\$ 0. 06 ³ / ₄
Comisión de venta que paga el dueño del efecto, sobre \$ 6.25 es	0. 18 ³ / ₄
Comisión de compra que paga el comprador	0. 18 ³ / ₄
Embarque y medio bodegaje de extracción	0. 03 ¹ / ₈
Flete del mar y tal vez de Progreso a Campeche	0. 18 ³ / ₄
Total de gastos de Rio Lagartos a Campeche con escala en Sisal o Progreso	0. 84 ³ / ₈
Menos: flete directo de Rio Lagartos a Campeche, único gasto	0. 25 ⁴⁰⁸

Con base a la anterior demostración, vemos un recargo que aumentaba el precio en \$ 0.59^{3/8} por cada quintal, es decir que disminuía las utilidades posibles del productor o especulador oriental, al considerar las que tendría llevando sus efectos directamente a Campeche. Este cálculo estaba basado sobre la existencia de un movimiento mercantil propio en alguno de los puertos yucatecos, ya fuese Sisal o Progreso, y en cuyo punto hubiesen podido encontrar los orientales los efectos extranjeros y del Golfo de México que les fuesen necesarios y que llevan siempre a cambio de sus productos, sin ocurrir por ellos a la capital del estado, con lo cual hubiesen podido ahorrar los gastos de transporte y demás de Mérida al puerto.

Contra lo sostenido arriba, y para tratar de demostrar el interés que los productores de Oriente tenían respecto a Progreso, sus promotores hicieron pública una relación de las embarcaciones que desde principios hasta finales de 1869 habían entrado a Progreso, incluido el pase respectivo de su procedencia de dicha costa oriental (Véase cuadro D en los anexos).

⁴⁰⁸ *Ibid*, p. 102.

Por esas mismas fechas, Los efectos que desde el primero hasta el último día de diciembre de 1869 habían entrado a Yucatán por Progreso, al igual que las cantidades que se recibieron de ellos, quedaron registrados en una relación elaborada por el propio Juan Bautista Pech y Melquiades Colonia (véase cuadro E en los anexos).

Hacia los primeros meses de 1870, igual se intentó demostrar que no era escaso el comercio de cabotaje de barlovento en Progreso, y que los buques extranjeros que pasaban a barlovento con dirección a Sisal, lo hacían muy cerca del primero. Igual se quiso comprobar que en Progreso se habían cargado buques de quilla y travesía, y con dicho objetivo se elaboró una razón de las entradas de aquellas embarcaciones al nuevo puerto. Se trataba de demostrar que los buques del comercio extranjero de Yucatán procedentes de Europa, Nueva York, Belice, isla de Cuba y otras naciones de las Antillas venían por barlovento. Que: 1), no sólo pasaban cerca de Progreso cuando iban rumbo a Sisal, sino que: 2), en el propio Progreso cargaban buques de quilla con efectos yucatecos; 3), estas embarcaciones tenían nombres; 4) estaban registrados sus remitentes y cargadores; y 5) iban hacia diferentes puntos de la república mexicana.

CUADRO 31: BUQUES QUE HAN ENTRADO RUMBO DE BARLOVENTO

FECHAS	CLASES	NACIONALIDAD	NOMBRES	PROCEDENCIA	TOTAL
Marzo 3	Vapor	Americano	“City of México”	Nueva York	1
Marzo 6	Bergantín				
	Goleta	Noruego	“Varge”	Londres	1
Marzo 10	Bergantín				
	Goleta	Español	“Isabelita”	La Habana	1
Marzo 19	Bergantín				
	Goleta	Inglés	“Hope”	De arribada	1
Marzo 22	Bergantín				
	Goleta	Nacional	“Guadalupe”	La Habana	1
Marzo 27	Bergantín	Español	“Aguinaga”	La Habana	1
Marzo 28	Vapor	Americano	“Cleopatra”	Nueva York	1
Total					7
BUQUES DE COMERCIO DE CABOTAJE DE BARLOVENTO					
Marzo 11	Pailebot	Mexicano	“Rita”	San Felipe	1
Marzo 30	Pailebot	Mexicano	“Rita”	San Felipe	1
Total					2
BUQUES DE SOTAVENTO QUE COMO EXTRANJEROS NO SON DE CABOTAJE					
Marzo 4	Vapor	Americano	“Cleopatra”	Veracruz	1
Marzo 7	Pailebot	Americano	“Aonta”	Campeche	1
Marzo 14	Vapor	Americano	“City of México”	Veracruz	1
Total					3

BUQUES DE SOTAVENTO NACIONALES DE CABOTAJE					
Marzo 3	Pailebot	Mexicano	“Luz”	Tuxpan	1
Marzo 3	Goleta	Mexicano	“Rafacla”	Campeche	1
Marzo 20	Bergantín				
	Goleta	Mexicano	“Santa Rita”	Veracruz	1
Marzo 20	Pailebot	Mexicano	“Julia”	Campeche	1
Marzo 20	Pailebot	Mexicano	“Reformado”	Alvarado	1
Total					5
CANOAS					
Marzo 6	Canoa	Mexicana	“Feliz”	Ciudad del Carmen	1
Marzo 8	Canoa	Mexicana	“Gloria”	Campeche	1
Marzo 11	Canoa	Mexicana	“Lola”	Campeche	1
Marzo 11	Canoa	Mexicana	“Joven Amalia”	Campeche	1
Marzo 11	Canoa	Mexicana	“Libertad”	Campeche	1
Marzo 19	Canoa	Mexicana	“Venancia”	Campeche	1
Marzo 19	Canoa	Mexicana	“Siempreviva”	Campeche	1
Marzo 20	Canoa	Mexicana	“Joven Felipa”	Campeche	1
Marzo 21	Canoa	Mexicana	“Amalia”	Ciudad del Carmen	1
Marzo 21	Canoa	Mexicana	“Joven Juanita”	Campeche	1
Total					10 ⁴⁰⁹

En medio de estos antiguos y reiterados debates, los congresistas yucatecos reconocían al iniciar la década de los setenta, que en tanto nuestros vecinos del norte habían realizado durante 1869 la gigantesca obra de la vía férrea de Nueva York a San Francisco, para unir el Atlántico con el Pacífico después de atravesar toda la anchura del continente americano a través de desiertos, ríos, lagos y encumbradas montañas, en Yucatán hacía años se discutía sobre el punto más conveniente de la costa donde debía de tocar un ferrocarril que partiese de Mérida.

Entre los dos grupos que habían surgido en los debates sobre el ferrocarril, uno era el que creía que debía tocar el punto denominado Progreso y el otro el que juzgaba que debía ser el puerto de Sisal. Los dos ya habían agotado sus razones y argumentos en la materia, y lo innegable era que ninguno de ellos había podido llevar a cabo la empresa. Esto se debía a los constantes disturbios políticos que habían asolado a Yucatán durante las décadas anteriores, y como consecuencia que no hubiesen contado a tiempo con los recursos suficientes para el efecto.

⁴⁰⁹ Documento N. 13, Buques que han entrado rumbo de barlovento (1870), que acredita que por el rumbo de barlovento vienen los buques del comercio extranjero, en: Juan Miguel Castro Martín, *El triunfo de la verdad...*

Lo que sí resultaba una “verdad sin disputa” para los legisladores, era que “por donde con más facilidad podía hacerse la vía férrea era por Progreso, puesta la razón poderosa de que por allí costaba menos. Por este motivo –coincidía la clase política en la cámara de local de diputados-, creemos que es de positiva ventaja la traslación de la Aduana marítima de Sisal a dicho punto, y una vez establecida, la consecuencia será la realización de las aspiraciones del Estado.”⁴¹⁰

El acuerdo era que la Legislatura se dirigiese al Supremo Gobierno y pidiese a nombre del Estado, que en virtud del Artículo 85, fracción 14 de la Constitución Federal, decretara la traslación de la Aduana marítima de Sisal al punto de la costa llamado Progreso, ello en los mismos términos en que se había solicitado dicha traslación al Soberano Congreso de la Unión. Este dictamen, previos los trámites de Reglamento se aprobó por mayoría de votos, con excepción del ciudadano Escalante, representante del partido de Hunucmá, Sisal y Maxcanú, que presentó un voto en contra.

Igual “todos los pueblos del Estado” levantaron su voz y solicitaron al Congreso de la Unión la traslación. Las exposiciones al respecto se publicaron en el periódico *El Iris* y se registraron en sus colecciones a partir del número 40 correspondiente al día 15 de octubre de 1869.

CUADRO 32: FECHA DE LAS EXPOSICIONES

1869	
Octubre 4	Ayuntamiento de Mérida
Octubre 5	Vecindario del mismo
Octubre 8	Nuevos vecinos que se adhirieron al proyecto
Octubre 9	Ayuntamiento de la villa de Acanceh
Octubre 9	Vecindario de la misma
Octubre 9	Vecindario del pueblo de Dzidzantún
Octubre 10	Junta municipal del pueblo de Mocochoá
Octubre 10	Vecindario del mismo pueblo
Octubre 12	Junta municipal del pueblo de Dzemul
Octubre 12	Vecindario del mismo pueblo
Octubre 12	Ayuntamiento de la villa de Temax
Octubre 12	Vecindario de la misma villa
Octubre 12	Ayuntamiento de la villa de Motul
Octubre 12	Vecindario de la misma villa
Octubre 12	Ayuntamiento de la villa de Ticul
Octubre 13	Ayuntamiento de la villa de Espita
Octubre 13	Vecindario de la misma villa

⁴¹⁰ Documento N. 20, Iniciativa del ciudadano diputado, representante por el partido de Valladolid José María Iturralde, Mérida, 21 de febrero de 1870, en; Juan Miguel Castro Martín, *El triunfo de la verdad...*

Octubre 13	Vecindario de la ciudad de Valladolid
Octubre 13	Vecindario del pueblo de Buctzoh
Octubre 13	Vecindario del pueblo de Dzilam
Octubre 15	Ayuntamiento de Valladolid
Octubre 15	Vecindario del pueblo de Canzakab
Octubre 16	Vecindario de la villa de Ticul
Octubre 16	Junta municipal y vecindario del pueblo de Muna
Octubre 18	Junta municipal del pueblo de Conkal
Octubre 19	Junta municipal y vecindario de Ixil
Octubre 19	Vecindario del pueblo de Chicxulub
Octubre 23	Vecindario de la ciudad de Tekax
Octubre 25	Ayuntamiento de la misma ciudad
Octubre 30	Junta municipal del pueblo de Panabá
Octubre 30	Vecindario del mismo pueblo
Noviembre 2	Ayuntamiento de la villa de Maxcanú
Noviembre 4	Ayuntamiento de la villa de Tixkokob
Noviembre 4	Vecindario de la misma villa
Noviembre 9	Ayuntamiento de la villa de Acanceh
Noviembre 13	Vecindario del pueblo de Tekax
Noviembre 18	Junta municipal y vecindario del pueblo de Umán
Noviembre 19	Junta municipal y vecindario del pueblo de Timucuy
Noviembre 19	Ayuntamiento de la ciudad de Izamal
Noviembre 20	Vecindario de la misma ciudad
Noviembre 26	Junta municipal del puerto de San Felipe
Noviembre 27	Ayuntamiento de la villa de Peto
Noviembre 29	Vecindario de la misma villa
Noviembre 29	Vecindario de la villa de Tizimín

Hacia finales de 1869 ya iban avanzadas las gestiones para el traspaso definitivo de la aduana a Progreso. Los resultados de los trámites ante el gobierno federal, ante el Congreso de la Unión y los diversos sectores de la sociedad yucateca, parecían disipar cualquier duda de que el viejo proyecto iba a concretarse. Paralelamente, el Congreso del Estado emitió un decreto legislativo el 28 de mayo de 1869 bajo cuyo arreglo se hizo un registro de las casas de Sisal, correspondiente al cuatrenio 1871-1874, es decir a partir del momento en el que el puerto no funcionaría más como la otrora importante sede aduanera peninsular (Véase cuadro F en los anexos).

El valor total de las casas y bodegas de mampostería de Sisal, al igual que todos los solares de paja, según las manifestaciones hechas en virtud del decreto de mayo de 1869 ascendían a \$35, 990. Saltaba a la vista que esta cifra era de mayor cantidad que la que figuraba en la manifestación anterior (1864-1868), y que al parecer se había hecho con la finalidad de “exagerar” el valor de las propiedades. Esto sin embargo iba a tener

repercusiones en el periodo de 1871-1874 pues los interesados pagarían mayores impuestos. La diferencia entre la estimación que habían ofrecido los propietarios en el año de 1864 y en el de 1869, se presenta solo con algunos ejemplos en el siguiente cuadro:

CUADRO 33: MANIFESTACIONES

MANIFESTACIONES EN 1864		MANIFESTACIONES EN 1869	
León Ballester, Antonio	\$ 450	.....	\$ 830
Campos, Esteban	400	.....	550
Canto, Ramón	400	.....	750
Guzmán, José Dolores	300	.....	500
Herrera, Isidro	1665	.....	1900
López, Juana	360	.....	850
Lara, Francisca	360	.....	1587
Llanes, George	1250	.....	1450
Méndez G	150	.....	500
Pérez, Hilario	2505	.....	2950
Regil de Ibarra Ortoll, Dolores	1555	.....	2000 ⁴¹¹

Por otra parte, la estadística sobre la cantidad de habitantes en Sisal que el secretario de Gobierno Joaquín García-Rejón y Carbajal había dado el 18 de septiembre de 1846, ascendía a 924 individuos; y según el dato demográfico levantado durante 1869, el índice se elevaba a 997 pobladores, es decir un aumento de cuatro seres humanos en 23 años: 549 mujeres y 448 hombres. Sisal era el mismo, señalaban los impulsores del cambio a Progreso, “el mismo descrito por el señor Rivero Figueroa y por el anticuario Stephens... He aquí lo que es hoy Sisal, no obstante que la emigración de 1847 pudo haber hecho prosperar esta villa...”⁴¹²

Política y comercio en el nuevo puerto de Progreso

Gestión política e infraestructura portuaria

⁴¹¹ *Idem.*

⁴¹² *Idem.*

Entre los últimos meses de 1869 y los primeros de 1870, el ayuntamiento de la ciudad de Mérida así como habitantes de diversas poblaciones de la entidad terminaron de enviar sus respectivos memoriales al Congreso Nacional, en los que solicitaban el traslado de la aduana a Progreso. Igual se elaboró una “Exposición” que la diputación mercantil de Mérida en unión de los comerciantes elevó al gobierno federal. En ella se comprometían a construir con sus propios recursos el muelle de Progreso, una de las más importantes obras que se requerían para la traslación a este punto de dicha aduana. El comercio, sin gravamen alguno y con la finalidad de tener su propio muelle -de mayor extensión del que entonces funcionaba en Sisal y hecho de acuerdo a las mejoras que contenía el plano formulado por el ingeniero civil Olegario Cantón-, tendría derecho a imponer y percibir por el uso de la escollera la asignación que se cobraba en la de Sisal, con la diferencia de un 25% menos en beneficio general.

Los comerciantes meridianos se comprometían a que si el gobierno federal quería hacerse del muelle, podía adquirir la propiedad por igual costo de su valor. Y si aun siendo aquel muelle propiedad de los comerciantes se acordase la concesión a cualquier empresa para la construcción de una vía férrea de Mérida a Progreso, igual podía dicha empresa hacerse propietaria del atracadero, previo pago al contado por el precio de su valor.

El 24 de octubre de 1870, los comerciantes de la Ciudad Blanca firmaron el compromiso para contribuir en la obra del muelle de Progreso, bajo las bases acordadas por el ministerio de Fomento y aceptada por el propio comercio de la capital yucateca. El pago de la construcción se haría en forma paulatina, mediante mensualidades, a partir del mes de noviembre hasta junio del año siguiente. Los suscritos, deseosos de llevar a cabo la obra fueron:

CUADRO 34

Viuda de Regil e hijos	\$1,000
Juan Miguel Castro	\$500
Camilo Cámara	\$1,000
Manuel J. Peón	\$1,000
Manuel Dondé Cámara	\$1,000
Ramón Aznar Pérez	\$1,000
Juan Cervera	\$500
Eusebio Escalante e hijo	\$500
Ángel A. Toledo	\$500
José María Ponce y Compañía	\$250
Darío Galera	\$250
José Dolores Espinosa	\$250

Luis Cárdenas Peón	\$500
Gregorio Milán	\$500
Alfredo Peón	\$500
Benito Aznar Pérez	\$500
José Font	\$500
Manuel Zapata	\$500
Señor Palma y hermano	\$425
Isidro Mendicuti	\$250
Juan Antonio Urselay	\$500
Marcos Duarte	\$500
Miguel Peón	\$250
Pedro Cicero	\$250
Joaquín Ancona	\$250
José D. Escalante	\$250
Luis Gutiérrez	\$125
Vicente Escalante Sánchez	\$ 250 ⁴¹³

La cuenta de los gastos finalmente erogados para la construcción del muelle de Progreso ascendió a \$31,333.28 ³/₄; así como la calzada y puente dieron un total de \$14,225.22. La conclusión de estas obras había excedido el valor de lo presupuestado, “tanto por haber sido este presupuesto reducido, cuanto por el tiempo corto y perentorio, además de otras circunstancias imprevistas e inesperadas, principalmente respecto a la calzada.”⁴¹⁴ Lo que vino a aumentar las dificultades fue la anegación y crecimiento de las aguas de la ciénaga. El nivel del mar alcanzó la ciénaga de Progreso en 1871 cuando se trabajaba en la calzada, lo cual la hizo intransitable y menos posible de reactivar los trabajos de su construcción. Las aguas de esta parte de la ciénaga bajaban también al “lago”, que desde la garganta que atravesaba el puente corría y se prolongaba algunas millas al oeste o sotavento.

A pesar de que el lecho de la ciénaga era de laja, la calzada había sido construida sobre ella con material sólido, de pura piedra. No obstante, el tráfico constante y el aumento de éste en los siguientes nueve años (1871-1880) habrían de provocar su deterioro y demandar su reparación. Incluso el material aprobado por el gobierno federal solo para su construcción –de la que se encargó el comercio local, incluido el puente-, ascendió a

⁴¹³ Copia fiel del acta de compromiso de 24 de octubre de 1870, acordando el comercio contribuir para la obra del muelle de Progreso, Mérida, 16 de noviembre de 1870, <http://acervobibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>

⁴¹⁴ Juan Miguel Castro Martín, Cuentas de la inversión y gastos de las obras del muelle, calzada y puente de Progreso para la traslación de la aduana, 31 de diciembre de 1880, <http://acervobibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>

\$9,595.00, que resultaba porcentualmente menor en comparación con el presupuesto aprobado únicamente para su reparación, que se elevó a \$17,884.75.⁴¹⁵

El costo del muelle había excedido el presupuesto aprobado por el gobierno federal, tanto por ser este reducido como por las circunstancias extraordinarias que se presentaron. Por si fuera poco, el 1 de marzo de 1872 un temporal causó estragos en Progreso, hizo sentir su furia y mostró la fragilidad del muelle recién construido. El huracán puso en peligro a la nave “Margarita” que venía de Sisal con familias, a la “Petrona y Pascuala”, que era de carga, así como a los alijos que se encontraban fondeados. Igual causó daños al pailebote “Juárez” y a la barca “Volant”, cuyo capitán Geo Bareston pereció con otros dos marinos que habían saltado al mar para rescatar su barco. En medio de la adversidad, el bergantín goleta americano “Teresa Buttler” garreó sus anclas y la canoa “Margarita” después de luchar durante varias horas en medio de las enfurecidas aguas, se estrelló contra el alfaque. Todas las canoas de alijo fueron aventadas a la playa. El administrador de la aduana cerró el puerto y el vapor estadounidense “City of Mexico” prefirió no entrar al inseguro sitio y continuó para Veracruz con la carga y correspondencia que traía para Progreso.⁴¹⁶

Pese a lo anterior, los impulsores de Progreso hicieron públicas los siguientes días las ventajas que ofrecía el nuevo muelle. Con todo y los altos costos, la ineficiencia de la obra, las tragedias ecológicas y los muertos, el comercio de la capital yucateca, es decir la burguesía mercantil, parecía disfrutar del enorme beneficio “de no pagar en Progreso el impuesto de muelle que se pagaba en Sisal...” Para entonces ya no había quien abogara por el “puertecito de Mérida”, y hasta sus principales defensores, como veremos más adelante, habían sido “persuadidos” por la clase en el poder al ofrecerles estratégicos cargos públicos y/o lucrativas concesiones empresariales.

Distraer a la opinión pública respecto a los desaciertos del viejo puerto, comparar las bondades de Progreso con las retrospectivas deficiencias de Sisal también se hizo recurrente entre la clase que controlaba la política y la empresa yucateca. De esta manera se expuso lo que había dejado de pagar el comercio en los nueve años seis meses corridos, desde el 1 de julio de 1871 al 31 de diciembre de 1880, respecto al impuesto de muelle en

⁴¹⁵ *Idem.*

⁴¹⁶ Rubén y Romeo Frías Bobadilla, *Un proyecto de cien años; el puerto de abrigo*, Progreso, Ediciones El Faro, 1970, p. 11.

Progreso, durante el mismo tiempo por el que se pagó en un periodo similar anterior en el muelle de Sisal, del 1 de enero de 1862 hasta el 1 de julio de 1871:

CUADRO 35

AÑOS	PAGOS
1862	\$3,792.69
1863	3,507.93
1864	5,138.43
1865	6,566.13
1866	5,325.13
1867	4,247.00
1868	4,889.96
1869	5,486.95
1870	9,494.00
1871(hasta el 1 de julio)	4,312.00
Total pagado	\$ 52, 761. 08 ⁴¹⁷

Igual a mediados de 1870 se autorizó por parte de la Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público la construcción del edificio que albergaría la aduana en el puerto progresense. El 16 de septiembre de dicho año, Juan Miguel Castro colocó “la primera piedra” de la obra en presencia del gobernador Manuel Cirerol. Tanto la aduana como la calzada y el puente debían quedar terminados el 1 de julio de 1871, ya que en esta fecha se abriría el puerto de altura y cabotaje de Progreso, de acuerdo con el decreto del presidente Benito Juárez del 6 de octubre de 1870. El día 25 de este mes, Cirerol dio a conocer el documento oficial de apertura:

El ciudadano Benito Juárez, presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a todos sus habitantes sabed: que en uso de la facultad que me concede la fracción XVI del Artículo 83 de la Constitución y considerando de que es de reconocida utilidad pública la traslación de la Aduana Marítima al punto denominado Progreso situado en la costa del estado de Yucatán, he tenido a bien decretar lo siguiente: Artículo primero. Desde el 1 de julio del próximo año de 1871, quedará abierto al comercio de altura y cabotaje el puerto de Progreso, situado en la costa de Yucatán. Artículo segundo. Desde la misma fecha se considerará cerrado al propio tráfico el puerto de Sisal. Dado en el Palacio Nacional de México, a 6 de octubre de 1870. Benito Juárez al ciudadano Matías Romero, secretario de hacienda y Crédito Público.⁴¹⁸

⁴¹⁷ Juan Miguel Castro Martín, *Cuentas de la inversión y gastos...*

⁴¹⁸ Delfín Quezada Domínguez y Romeo Frías Bobadilla, *Puerto Progreso, Yucatán; pasado y presente*, Mérida, Ayuntamiento de Progreso, Yucatán (2004-2007), Colegio Yucatanense de Antropólogos, A. C., 2006, p. 78.

La inauguración del nuevo puerto se llevó a efecto en la fecha indicada, momento en el cual se daba por concluido el traspaso de la hegemonía portuaria de Sisal a Progreso. Por el camino de Mérida al nuevo puerto se vio transitar ese día a numerosos carruajes que conducían a las familias e invitados en general, provenientes sobre todo de la Ciudad Blanca. También por mar arribaron embarcaciones con viajeros que participarían en la ceremonia. Los edificios recién levantados, los barcos y el muelle lucieron banderines multicolores, así como una banda militar dirigida por el maestro Cuevas amenizó el baile en el moderno edificio de la aduana, donde se contó con la presencia de funcionarios federales, estatales y locales.⁴¹⁹

Una primera Junta Municipal progreseña se constituyó en 1872. Como vocal quedó electo Alejandro Barrera. Más tarde, el 8 de enero de 1875, igual por decreto del gobierno estatal se instaló el primer Ayuntamiento, integrado por su presidente el propio Alejandro Barrera; los regidores propietarios Regino Morales, Santiago Medina, José Piña y Buenaventura López; los regidores suplentes Antonio Morales Pastrana -heredero de Joaquín Morales Lanzos, propietario de la infraestructura de mayor valía en Sisal-, George Llanes y Ramón Canto (estos dos últimos con propiedades en Sisal y ex miembros de la Junta defensora de dicho puerto); así como el síndico procurador Wenceslao Encalada.

Respecto a las primeras construcciones en el puerto, éstas pertenecían a políticos, comisionistas, empresarios, artesanos y población en general. Estaban hechas de mampostería, madera, zinc, ripio o paja. De los edificios públicos se hizo responsable el grupo en el poder, así como entre los propietarios de los negocios o de las casas-habitación se registró a Braulio Acosta; Tenorio y Hermanos; Cantón y Tappan; Llanes y Compañía; Camilo Cámara; J. Vallado; Adolfo Morales; José María Ponce; Benito Aznar; Manuel Dondé Cámara; M. Navarrete; Cosme A. Villajuana; Antonio Cupul; José Galera; Fermín Domingo; Martín Domingo; N. Souza; B. Vargas; José León Rubio; Santiago Medina; Gumersindo Méndez; Augusto Peón; Hilario Pérez; Manuel Dondé; M. Pinelo; J. Ávila Maldonado; E. Escalante; Pedro Regil; Rafael Villamil; W. Encalada; J. Ferriol; N. Alpuche; José A. Rosado y Juan de Dios Fierros. Las primeras casas consignatarias y comisionistas eran de los señores Diego y Compañía, representantes de la Compañía Neoyorkina y Mexicana; Ibarra y Dondé, de las Indias Orientales y del Pacífico; de Rodulfo G. Cantón, que representaba a las de Habre; y de Hofmann y Domínguez, de Steamship Line.

⁴¹⁹ *Ibid*, p. 79.

Concluida la infraestructura básica, el arribo de los primeros barcos que operaron en Progreso quedó documentado de la siguiente manera: el bergantín “Rafaela”, llegó de Veracruz y Campeche; la canoa “Amelia”, procedente de Tabasco, Ciudad del Carmen y Campeche; el vapor estadounidense “City of Merida”, había zarpado de Nueva York y pasado por La Habana; el bergantín español “Esperanza”, salió de La Habana; el pailebote “Oriente”, procedente de Tuxpan; y la goleta “Guadalupe” de Tampico.⁴²⁰

Patrón urbano y estructura social

El patrón de asentamiento en el que se fundó y desarrolló Progreso, habría de propiciar los gérmenes de una problemática urbana que se extendería hacia las décadas posteriores, incluido el subsecuente siglo. El puerto paulatinamente se convirtió en escenario de la diferencia de clases y de castas, ciudad que los hombres criollos del poder político y empresarial peninsular llenaron paulatinamente de edificios, calles y demás obras de infraestructura, donde, sin una planeación preconcebida poco a poco se acondicionó el mercado de trabajo, es decir la reserva de mano de obra sobre todo mestiza e indígena que se ubicó hacia la periferia,⁴²¹ principalmente en las zonas improvisadas de la ciénaga.

Entre las principales funciones de Progreso estuvo la organización de actividades políticas y militares, lo cual en forma progresiva agravó los costos para adquirir los terrenos, debido a la especulación de que empezaron a ser objeto. Igual la presencia de la línea del Ferrocarril Mérida-Progreso, al comenzar la década de los ochenta en siglo XIX incrementó el valor de los terrenos del norte del asentamiento, así como el de las haciendas que se encontraban en la ruta. De esta manera, el patrón de uso urbano en el sitio se hizo reflejo de la estructura social yucateca.⁴²² La casta en el poder, representante de los grupos sociales más fuertes, utilizó el mejor espacio y el puerto se convirtió en una proyección topográfica de la estructura social. El desarrollo no planeado de las áreas urbanas y la especulación del suelo, condujo a un uso insuficiente de la tierra urbana y a la urbanización lo mismo de la tierra agrícola que de las áreas ecológicas que debían protegerse.

⁴²⁰ Romeo y Rubén Frías Bobadilla, *Monografía histórica, geográfica, marítima y cultural del puerto de Progreso de Castro, Yucatán*, Mérida, Ayuntamiento de Progreso, Yucatán (2010-2012), 2011, p. 19.

⁴²¹ Florentino García Cruz, “El problema de la vivienda en Progreso, Yucatán. Periodo político municipal: diciembre de 1981 a diciembre de 1984”, *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán*, Vol. 12, N. 69, noviembre-diciembre de 1984, p. 4.

⁴²² Raquel Ofelia Barceló Quintal, *Los ferrocarriles en Yucatán y el benequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso*, en: *Mirada ferroviaria* N. 15, Revista digital Tercera Época, p. 13.

Otro aspecto de la problemática urbana fue la insatisfacción de la necesidad de vivienda para los grupos humanos que en forma constante desarrollaron el proceso de colonización. La desigual repartición de la riqueza, manifiesta en los bajos ingresos de gran parte de la población, inhibió la compra de los materiales necesarios para construir sus casas-habitación. Si bien la vivienda se convirtió en un artículo de primera necesidad, cada vez resultó más complicada su obtención y los espacios destinados para habitarlos no reunieron los requisitos mínimos para los inmigrantes que, de manera creciente, se asentaron en el puerto.⁴²³

La expansión henequenera y el despojo de las tierras comunales

A partir de 1870 la demanda internacional de la fibra de henequén se elevó considerablemente. Para 1872 los hacendados yucatecos unificaron las edades de todas las plantas en áreas determinadas: habían henequenales en cultivo, en explotación y en decadencia, además de que las fincas contaban con viveros y semilleros. Hacia 1874 ya se sembraban 2,700 plantas por hectárea, y en 1876 había en Yucatán cerca de 32,000 hectáreas de sembradío del agave.

El crecimiento de la superficie sembrada iba acompañado de innovaciones técnicas. A la manivela de la rueda Solís la desplazó un pedal, y este se sustituyó más tarde con bestias de tiro. En 1859 Eusebio Escalante Castillo importó la primera máquina de vapor y se la adaptó. Al calor de la expansión del mercado, entre 1868 y 1871 se importaron 300 ruedas y 160 máquinas de vapor. Para 1876 habían 450 raspadoras movidas por vapor y otras 30 por fuerza animal. En estos tiempos, el panorama del noroeste yucateco cambiaba de manera acelerada. Su producción ganadera y maicera ya era cosa del pasado y daba paso a la actividad exclusivamente henequenera.

**CUADRO 36: PRODUCCIÓN HENEQUENERA
1869 Y 1877**

AÑOS	PRODUCCIÓN EN PACAS
1869	16, 646
1870	19, 893
1871	16, 733
1872	22, 479
1873	22, 402

⁴²³ Florentino García Cruz, *Op. cit.*, p. 4.

1874	30, 537
1875	31, 313
1876	41, 864
1877	51, 538 ⁴²⁴

La época que va de 1880 a 1890, se caracterizó a su vez por ser el inicio de la producción comercial de la fibra, y tanto la producción del henequén como los precios de éste siempre fueron a la alta. Así ocurrió en los dos primeros años de dicho periodo, es decir durante los dos últimos años correspondientes a nuestro presente tema de trabajo. En 1880, la producción en pacas del henequén fue de 112,911, con un valor en pesos de \$1, 777,577.62; y en 1881, la producción en pacas fue de 154,730, con un valor en precios de 2,726,575.88.⁴²⁵

Conclusión del ferrocarril

Cuando José Rendón Peniche se desempeñaba como diputado federal en la ciudad de México, hizo amistad con el español Pedro Contreras Elizalde, yerno de Benito Juárez, que en calidad de diputado representante de Yucatán participó en la elaboración y firma del acta de la Constitución de 1857. Estaba casado con Margarita Juárez Maza y era hermano de María del Pilar Contreras, madre del médico, dramaturgo, poeta y novelista yucateco José Peón Contreras.⁴²⁶

Rendón se enteró por Contreras que la concesión del ferrocarril Mérida-Progreso estaba vacante, y decidió solicitarla. La amistad que Contreras Elizalde sostenía a su vez con Sebastián Lerdo de Tejada –el cual suplió a Benito Juárez como presidente después de la muerte de éste- influyó decisivamente para que se cediera la concesión a ambos el 10 de abril de 1874. Rendón Peniche viajó a Nueva York para adquirir los materiales que se emplearían en la vía férrea y ahí conoció a Eduardo González Gutiérrez, con el que formó una sociedad de comerciantes y le sirvió de aval para solicitar un crédito por 30,000 dólares de una casa de Londres, que emplearía en la compra de materiales para la construcción del camino de fierro.

⁴²⁴ Cecilia Asunción Novelo Santamaría, *La política fiscal y la producción benequenera vista a través de la legislación de 1870 a 1920*, Mérida, Tesis de Licenciatura en Economía, UADY, 2001, p. 67.

⁴²⁵ *Ibid*, p. 68.

⁴²⁶ Moisés González Navarro, “Los positivistas mexicanos en Francia”, en: *Historia Mexicana*, Vol. IX, N. 1, julio-septiembre de 1859, p. 119-129.

El 31 de marzo de 1875, a la empresa que representaba Rendón Peniche se le adjudicaron en propiedad los terrenos de la Plaza de Mejorada para construir la estación del ferrocarril Mérida-Progreso. El 1 de abril se colocó el primer riel, en el espacio donde se levantaría la estación. Presidieron el acto el gobernador Eligio Ancona, el presidente de la diputación de Comercio Benito Aznar Cámara, el representante de los comerciantes Manuel Dondé Cámara, y el representante de los hacendados henequeneros Juan Miguel Castro Martín, en cuyo honor la ciudad de Progreso habría de recibir en 1881 el nombre de Progreso de Castro.

En el evento también estuvo presente el Consejo Administrativo de la empresa, integrado por su presidente Francisco Zavala; vicepresidente José Font y Gutiérrez; vocal primero Augusto L. Peón y Peón; vocal segundo Juan Crassemann; vocal tercero Alfredo Domínguez Peón, con importantes inversiones en Sisal; y como tesorero, el empresario ex líder de los defensores de Sisal Felipe Ibarra Ortoll, acompañado de su secretario Nicanor Rendón y Cárdenas.

Felipe Ibarra Ortoll, ex líder de la resistencia en Sisal, además del anterior cargo recibiría importantes concesiones empresariales por parte de las autoridades yucatecas y nacionales, esto con el fin de alejarlo de sus acciones a favor de Sisal y atraerlo a la defensa de los promotores de Progreso. A Ibarra le fue otorgado en concesión todo el litoral peninsular para las actividades pesqueras. El otrora “representante del pueblo de Sisal”, poderoso empresario vinculado al henequén y a la explotación del palo de tinte, a partir de entonces se sumaría al negocio de la pesca.

El leonino contrato cedía a Ibarra el privilegio para explotar la esponja, la tortuga y el caimán.⁴²⁷ Abarcaba el extenso litoral desde la Laguna de Términos en el Golfo de México, hasta la desembocadura del río hondo en la Bahía de Chetumal, es decir toda la costa de la península yucateca. A cambio, el empresario estaba obligado a pagar una renta según el tipo de productos explotados, además de comprometerse a prestar su cooperación para impedir el contrabando en la zona a que el contrato se refería y contrarrestar la falta de vigilancia en este ramo. Para los habitantes del oriente peninsular, esta medida significó un tiro de gracia, pues por todos lados se les limitaría el acceso a los recursos naturales de tierra y mar. A partir de este momento, los habitantes originarios debieron pagar al apóstata Ibarra Ortoll una renta para tener acceso a la pesca.⁴²⁸

⁴²⁷ Gabriel Aarón Macías Zapata, *Op. cit.*, p. 235.

⁴²⁸ *Ibid*, p. 237.

De esta manera, el grupo en el poder identificado con las luchas republicanas empezó a ofrecer “funcionalidad” a la región, contextualizada por el predominio de una facción criolla liberal, una actividad marítima y mercantil de importación y exportación así como por el intercambio mercantil intrarregional que habría de vincular al nuevo puerto con campos de cultivo, extracción de recursos naturales, comunidades productoras de insumos básicos y núcleos urbanos consumidores de bienes y mercancías.⁴²⁹ Además, “el contexto político en el que quedaría enmarcada la creación del nuevo puerto, iba a ser la competencia entre las élites blancas de Mérida y Campeche por el control de las aduanas marítimas, exacerbada a partir de que este Estado lograra independizarse.”⁴³⁰

Al iniciar la década de 1880, las condiciones del puerto ya eran otras; habían avanzado los trabajos de infraestructura así como varios comerciantes fabricaban sus casas comerciales consignatarias y comisionistas y tenían bodegas para almacenar las mercancías de importación y exportación. Poco a poco el tráfico se incrementó por el intercambio sobre todo con los puertos del Golfo de México, Cuba y España, que demandaban carne salada, palo de tinte, derivados de algodón y henequén, este último cada vez con mayor porcentaje de demanda en el mercado internacional y en el que se volcó la mayoría de los capitales extranjeros y yucatecos de la época. A estas condiciones de gran apogeo – caracterizadas por las tendencias productoras del agave- quedaría unida la ruta del ferrocarril Mérida-Progreso, finalmente inaugurada el 16 de septiembre de 1881.

Reflexiones finales

Desde el inicio de la Independencia se puso en evidencia la lucha de las distintas facciones en la entidad. La división se hizo palpable y los grupos en confrontación se negaron a aceptar las fórmulas legales de cada facción. Esto ocurrió durante los gobiernos juaristas, cuando los liberales se dividieron y cuestionaron las diferentes posiciones (moderadas o radicales) de la bandera reformista republicana. Bajo este estado de cosas quedó formalmente establecido Progreso (1870) como el principal puerto del estado de Yucatán. La incansable gestión de los que promovieron la traslación de la aduana, había incluido los primeros afanes de comunicarlo por carretera con Mérida, la paulatina construcción de la

⁴²⁹ Mario Alberto Trujillo Bolio, *El Golfo de México en la centuria decimonónica; entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, Cámara de Diputados, Ciesas, Porrúa, 2005.

⁴³⁰ Luis Alfonso Ramírez Carrillo, “Un mar de piedras”, en: Luis Alfonso Ramírez Carrillo (coordinador), *Un secreto bien guardado; mundialización y restructuración productiva en Yucatán*, México, Porrúa, Universidad Autónoma de Yucatán, 2006, p. 131.

infraestructura portuaria y su adecuación a los distintos regímenes políticos que gobernaron Yucatán entre 1840 y 1881.

En el último lustro de este periodo, los grupos del poder regional se sumaron a la política conciliatoria practicada por Díaz, así como pusieron por encima de las disputas locales el afianzamiento del poder presidencial. Esta alternancia permitió que ocuparan los puestos de mando individuos de diferente posición ideológica y de formaciones profesionales diversas. Los cargos serían desempeñados por civiles o por militares, de tendencias liberales o conservadoras, incluidos colaboradores del Segundo Imperio.

Lo anterior influyó en la gestión política a favor del desarrollo de Progreso, del despojo de las tierras comunales, de la conclusión del ferrocarril Mérida-Progreso (en 1881) y de la expansión henequenera. La injerencia del Ejecutivo federal en apoyo a uno u otro de los grupos en confrontación, creció en sintonía con los intereses del centro. Lo anterior no fue fortuito. Para entonces, los ingresos que ya generaba Yucatán debido al precio que la fibra del henequén había alcanzado en los mercados internacionales, mucho habría de influir en la consolidación de la modernización del Estado y del país en términos generales.

CONCLUSIONES

Sisal empezó a funcionar como puerto desde el siglo XVI. En 1562, el alcalde mayor de Yucatán, Diego de Quijada, mandó se iniciara la construcción de un camino de Mérida a aquel punto de playa para contar con una salida al mar. El proyecto incluyó una calzada que atravesaba la ciénaga, que una vez terminada (1571), recibió el nombre de Camino Real de Sisal, que jugó un importante papel en el entorno peninsular al permitir el intercambio no sólo de productos sino de información con otros puertos como Veracruz o La Habana. El lugar estaba más cercano a la capital peninsular que el puerto de Campeche y resultó más accesible que éste respecto a las embarcaciones de mayor calado.

Para que el recorrido presentara una primera resistencia frente a los inminentes ataques piratas -que se sabía iban a querer introducirse por ahí a la capital de la Gobernación-, en vez de construirse en línea recta el camino se desvió e hizo pasar por Hunucmá, una de las más importantes poblaciones de la zona. No había pasado ni una década de la construcción de la vía, cuando el puerto fue sorprendido por filibusteros franceses, que aprovecharon el camino Real para realizar su incursión tierra adentro. El ataque estuvo cerca de hacerse de la sede de la capitanía peninsular, aunque no pasó a más y las reacciones que provocó son reveladoras de la importancia estratégica que Hunucmá representó frente a los asaltantes, antes que éstos se acercasen a Mérida. Cien años después (1661), el pirata Juan Cruyes incendió la vigía de Sisal –sin siquiera intentar aproximarse a Mérida- y se llevó prisioneros a los seis hombres que custodiaban el puerto.

Para finales del siglo XVIII, las leyes españolas sobre el comercio libre y neutral estimularon el intercambio mercantil en Campeche, si bien despertaron el interés de la élite residente en Mérida de reconocer y habilitar Sisal para el tráfico mercantil, además de que no estaba tan distante de la capital peninsular como la ciudad amurallada. Al iniciar la siguiente centuria, se unió a lo anterior el hostigamiento marítimo en el Golfo de México por parte de los buques ingleses, y la decisión de las autoridades de controlar el contrabando. Debido a ello, el 13 de marzo de 1811 se declaró puerto menor a Sisal, con lo cual quedó formalmente autorizado a la navegación y el comercio con diversas regiones del mundo.

Campeche empezó a resentir los perjuicios de esta disposición, en tanto Mérida se beneficiaba más por abrirse dicho puerto al comercio exterior, ya que sus habitantes recibían en forma directa los productos que necesitaban, lo cual restringió el comercio con Campeche después de tres siglos que éste abasteciera por vía marítima el mayor porcentaje de mercancías que requería la cabecera política.

Durante las primeras décadas del México independiente, las confrontaciones entre Mérida y Campeche continuaron. Presionada por las rivalidades con este último, cuya clase en el poder veía a Sisal como un puerto que no reunía las condiciones de seguridad, ni su camino la fluidez necesaria para el tráfico comercial, la oligarquía meridana consideró imperiosa en la década de los cuarenta la necesidad de localizar una salida al mar, lo más cercana a la capital del estado, donde se trasladaría la aduana y el predominio portuario de Sisal. También pensó en la mayor proximidad con el Caribe, región a la que la cabecera política peninsular dirigía un alto porcentaje de sus exportaciones.

Es aquí donde se inscribe el tema de nuestro trabajo, el analizar cómo este cambio muestra las tensiones y negociaciones de los diversos grupos de poder existentes en la península; evidencia sus posturas, sus arreglos y disensos. Al final de cuentas muestra cómo funciona la élite local y cómo se va adecuando a los cambios según sus intereses. La lucha por el poder entre los grupos que surgieron con la insurgencia, los encontrados intereses entre Mérida y Campeche –principales ciudades de la capitania-, los conflictos entre liberales y conservadores –términos por demás vagos y difíciles de definir en esa época- y la negativa de los meridianos a incorporarse a México como parte de una sola nación, fueron motivo frecuente de confrontaciones entre los criollos peninsulares y una de las principales razones para el estallido de la Guerra de Castas.

Apenas aplacado el primer fuego de la Guerra de Castas y llevada a cabo la independencia de Campeche, que en pugna con Yucatán se erigió en Estado a partir de 1857, el grupo político y empresarial que apoyaba Progreso inició el remate de los terrenos en el punto de playa donde se levantaría el nuevo puerto, para controlar, a partir de allí, el comercio marítimo a través de la aduana, y transportar, además de otros géneros, la creciente producción henequenera. En Progreso, decían sus promotores, se vigilaría más de cerca el contrabando; también se aplacarían los levantamientos indígenas cuyo epicentro estaba hacia el oriente peninsular, y se transportaría con mayor facilidad la tropa para reprimir un eventual levantamiento.

El contexto político en el que se fundó el nuevo puerto, fue la competencia entre las élites de Mérida y Campeche por el control de las aduanas marítimas, exacerbada cuando Campeche se independizó. La habilitación de puertos y aduanas destinados al comercio exterior resultó una preocupación constante de los regímenes que gobernaban México, y a partir de la década de los cincuenta aumentaron su número debido al continuo incremento de las relaciones comerciales con los demás países del mundo.⁴³¹

Otros intereses detrás de la fundación de Progreso, lo representó el control de las tierras y haciendas aledañas al camino que se construyó, así como el de las tierras donde se levantó la población, que hasta antes de su erección eran baldías y se tornaron potencialmente estratégicas con el traslado de la aduana. De hecho, las tierras entre Mérida y Sisal, al igual que alrededor de este punto estaban controladas por propietarios diferentes a los promotores del nuevo puerto. Después de la visita de Carlota a la península, influidos los representantes del Segundo Imperio por sus colaboradores liberales, ya no pensaron tanto en “la menor distancia de Mérida al mar”, sino en desbancar al grupo político-empresarial que había sentado sus reales en Sisal, y que se había convertido en el detentador casi exclusivo de la actividad comercial en Yucatán.

La Junta defensora de los intereses de Sisal durante la batalla retórica desatada en los años de la restauración republicana, vio en la traslación de la aduana marítima de este puerto al de Progreso atacados los intereses de Campeche, lo cual le hizo levantar la voz contra los promotores del cambio. A los líderes visibles de la Junta, entre los más destacados Felipe Ibarra Ortoll y Rafael de Portas, el escritor Francisco Sosa, campechano identificado con el grupo defensor de Progreso, preguntó si debían cuestionarse más bien los intereses ajenos que los propios, es decir los intereses de Campeche, “país natal” de Ortoll y De Portas, antes que los de Yucatán.⁴³² Para entonces -1869-, hacía ya 12 años que Campeche era un estado independiente.

Desde el inicio de la emancipación mexicana hasta el final de los años sesenta, los del proyecto Progreso no habían realizado inversiones sobresalientes en el puerto de Sisal, si bien llevaban a cabo una actividad comercial importante. Vivían en Mérida, donde tenían casas y negocios, además de ser esta capital y sus alrededores la principal productora de

⁴³¹ Jesús Veliz Lizárraga, “Comercio exterior de México, 1853-1910”, *Revista de Comercio Exterior*, año III, Número 2, México, febrero de 1853, p. 63.

⁴³² “Artículo de Francisco Sosa, combatiendo la primera publicación de Rafael de Portas”, en: Rafael de Portas, *Sisal y Progreso. Defensa de los intereses generales de Yucatán y especialmente de los del puerto de Sisal amenazado por la pretendida traslación de la aduana marítima de este puerto al punto de la costa llamado Progreso*, Mérida, Imprenta de Manuel Aldana Rivas, 1969, p. 50.

henequén, debido sobre todo a su suelo. Por su parte, gente como Ibarra Ortoll desde tiempo atrás había realizado fuertes inversiones en empresas y propiedades de Campeche y Sisal.

También el proyecto que habilitaría a Celestún como una tercera alternativa, estuvo representado por un campechano, Manuel de Arrigunaga, e iba a favorecer más al estado de Campeche –argumentaron los defensores de Progreso en los años del Segundo Imperio– que a Yucatán, dada su cercanía con la frontera norte de la nueva entidad y con su capital y a la gran distancia que se encontraba Celestún con respecto a la ciudad de Mérida. Con todo, las preferencias durante el régimen de Maximiliano respecto hacia dónde se trasladaría la aduana y se construiría la vía férrea, paulatinamente se inclinó a favor de Progreso, proyecto que se retomó y se concretó durante la restauración republicana.

Durante el porfiriato se fortaleció el apoyo a Progreso. Este largo periodo de gobierno fue visto en Yucatán como un momento de mayor estabilidad política en el Estado. Disminuyeron los enfrentamientos que se hacían pasar como desavenencias entre conservadores y liberales, que utilizaban las supuestas diferencias de concepción política para el país como razones de sus conflictos.⁴³³ En dicho régimen se dieron en Yucatán los primeros periodos gubernamentales completos, y todos los gobernadores –que obtuvieron la característica notable para esa época de concluir íntegro su periodo–, debieron contar desde luego con la aprobación de Díaz para erigirse como representantes del gobierno estatal.

De hecho, los enfrentamientos que ocurrían, eran los de los distintos grupos políticos del estado por alcanzar el reconocimiento y apoyo de Díaz, los cuales no pasaron de ser simples reyertas internas, motivadas ocasionalmente por conceder cargos públicos a los supuestos enemigos conservadores del gobierno porfirista. La política conciliadora era –al igual que lo había sido durante el Segundo Imperio en relación con los grupos liberales yucatecos–, ejercer el control sobre las diversas tendencias políticas y los grupos de influencia en el Estado.

En el proyecto Progreso debían entrar todos. Dicho propósito orientó las acciones de los gobiernos nacionales, tanto el de Benito Juárez como el de Sebastián Lerdo de Tejada y, por último, el de Porfirio Díaz. Bajo esta dinámica, a las distintas tendencias y grupos

⁴³³ Graciela García de Trigo, “Apuntes sobre el proyecto porfirista en Yucatán y su crisis política en 1909, en: *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán*, año 12, Número 71, marzo-abril de 1985, p. 21.

políticos yucatecos se les ofrecieron cargos públicos y privilegiadas concesiones empresariales en los años subsecuentes a la traslación de la aduana marítima, con la finalidad de que el gobierno central ejerciera sobre ellos el control político.

Durante el último lustro correspondiente al periodo que estudiamos -1876-1881-, se pretendió reunificar a los coterráneos separados por diferencias políticas. Al orden político del Estado, se agregó la libertad que se ofreció en el ámbito económico regional a los poderosos hacendados henequeneros, que lograron generar, en base a la explotación de los indígenas, el más importante producto agrícola de exportación correspondiente a la segunda mitad del siglo XIX: el henequén. A estos apoyos se unió la libertad de despojar de sus tierras a los campesinos, la fallida política aduanera de la élite gobernante y el desorden urbano en que creció Progreso, incluida la línea ferrocarrilera desde Mérida a aquel punto de playa, que según la propia oligarquía yucateca habría de favorecerla hacia el futuro en sus actividades políticas y económicas.

Grupos de poder en los albores del capitalismo

El territorio peninsular del que forman parte las actuales entidades federativas de Campeche, Quintana Roo y Yucatán, al iniciar el México independiente no pudo experimentar un tránsito pacífico hacia la formación del Estado, ni configurar –como tampoco ocurrió en el país y en toda la América hispana-, un proyecto modernizador que lo proyectara para competir con el mundo capitalista.

Por el contrario, los primeros decenios de la independencia resultaron un espacio para la lucha entre los grupos criollos que empezaron a disputar los liderazgos políticos y las escasas fuentes de riqueza: explotación arrocera, cacaotera, algodонера y la cría de ganado vacuno y porcino. Estos enfrentamientos y eventuales consensos habrían de caracterizar los intentos del cambio portuario de Sisal a Progreso, proyecto promovido entre 1840 y 1881 por la élite de origen español cuya base de operaciones estaba en Mérida.

La confrontación jugó un importante papel en aquel fenómeno histórico, además de la incidencia que en términos generales ejerció en el ámbito empresarial y social peninsular. Líderes de los grupos participaban con los gobiernos afines (o no afines) a sus tendencias políticas, tratando de consolidar sus diversificados proyectos, tal como ocurrió con las intenciones de mantener la aduana marítima en Sisal, o de establecerla en Progreso o Celestún, batallas en las que se ha podido advertir las rivalidades entre hombres representantes de diversas banderas ideológicas.

En este estado de cosas, los cambios en la estructura política, económica y social se dieron de manera lenta. En la legislación se observan algunas modificaciones, pero hechas cuando sólo buscaban favorecer los intereses de alguno de los grupos en confrontación o los de ciertos representantes de una u otra de las tendencias que se adueñaban del poder. Fuentes importantes de empoderamiento lo representaba el tráfico marítimo y el control de las aduanas, excedentes de riqueza que exacerbaría la lucha entre los criollos.

Son tiempos éstos en que los promotores del cambio a Progreso pertenecientes al grupo dirigido por Miguel Barbachano, comenzaron las gestiones para poblar el futuro puerto. Apoyados por las autoridades y en confrontación con el sector capitalista que controlaba el comercio en Sisal, aprovecharon las concesiones que ofrecía el departamento yucateco con relación a los terrenos baldíos de acuerdo con el decreto correspondiente. Más adelante (1846) recibirían la concesión y los recursos económicos del entonces gobernador Barbachano para construir el camino que uniría a Mérida con el prometedor punto de playa, ubicado –en línea recta- al norte de la capital yucateca. Hacia 1855, después de terminadas las más cruentas batallas de la Guerra de Castas, el gobierno federal aceptaría mediante un decreto, la fundación Progreso, así como dos años después autorizaría la venta de los lotes que conformarían el futuro asentamiento.

Aunque el Segundo Imperio detuvo en un principio las gestiones para la realización del cambio de aduana, hacia finales de ese periodo todo parecía favorecer a sus influyentes promotores. Restaurada la paz republicana, el grupo liberal yucateco en el poder, identificado con el proyecto de traslación, recibió en 1870 el decreto de apertura del puerto.

Los años subsecuentes, incluido el primer lustro del porfiriato, habrían de abarcar la consolidación de la explotación del henequén así como la paulatina disminución de las confrontaciones entre los grupos predominantes. Atrás quedaron las endémicas disputas por el poder. Progreso se convirtió en emblema del proceso de modernización en sintonía con el desarrollo del capitalismo internacional, del avance en las comunicaciones, captación de bienes extranjeros y crecimiento de una gama de servicios e instituciones educativas.

En tanto, el pueblo de Sisal habría de empezar de nuevo, después de haber retrocedido casi cuatro siglos y ser rehén de las batallas y alianzas entre los grupos antagónicos inspirados en una mayor concentración del poder político y de las riquezas materiales, víctima del triunfo de una élite que se construyó, siguió una ideología, se adecuó, conformó y reprodujo dentro del proceso de cambio de la aduana de Sisal a Progreso entre 1840 y 1881.

Lo estudiado aquí, un caso particular dentro de la historiografía yucateca, nos muestra la forma en que los distintos grupos de poder se articulan y amoldan según sus intereses. Yucatán vivía en el XIX una cambio significativo en la base económica. Las antiguas formas de generación de riqueza cambiaban de manera rápida y el capitalismo urgía a tomar decisiones necesarias, aunque diferentes de las tradicionales.

En efecto, el contexto en el cual se da todo el proceso de cambio de la aduana marítima se inscribe en la paulatina explotación del henequén y su comercialización internacional. Las reglas del juego respondían no a los intereses económicos locales sino que los rebasaban. De ahí la necesidad de transformación que se vive en diversos aspectos sociales y políticos. Los múltiples conflictos y confrontaciones de los grupos de poder no tienen una respuesta en el ámbito local únicamente. Son comprensibles a partir de observar al panorama mundial y de los requerimientos que plantea para todos aquellos que se insertan en él.

Aunque nuestro estudio pareciera el análisis de un caso muy particular, es – reiteramos- evidencia de procesos mucho más amplio. Nos hemos enfocado en detallar el proceso de cambio de la aduana marítima para comprender a través de él las configuraciones de las élites políticas y económicas locales, para observar cómo las confrontaciones responden a modelos económicos que están en pugna en ese momento, para mostrar cómo se transforma un espacio local a partir de las exigencias de un modelo económico mundial. En fin, el cambio de aduana nos permite observar cómo en la intimidad de una región resuenan los ecos y voces de otros actores y otros procesos.

Anexos

ANEXOS DOCUMENTALES

**CUADRO A: DESTINATARIOS Y FECHAS DE RECEPCIÓN
DE MERCANCÍAS; SISAL, 1844**

Destinatarios:	Fechas:
Tomás Lujan	14 de enero, 2 de abril
José Julián Quijano	14 de enero, 15 de febrero, 12 de junio, 23 de octubre
Joaquín García-Rejón y Carvajal e hijos	14 de enero, 2 y 16 de abril, 2 de junio, 13 de julio, 30 de octubre, 12 y 26 de noviembre
Pedro Baranda Valladolid	14 de enero
Darío Galera	14 y 18 de enero, 1 de marzo, 2, 16 y 25 de abril, 10 y 12 de junio, 9 y 15 de julio, 25 de julio, 21 de agosto, 23 de octubre, 12 de noviembre
Luis Sobrino e hijo	14 de enero, 12 de junio, 25 de julio, 23 de Octubre, 26 de noviembre
Julián González Gutiérrez	14 y 18 de enero, 15 de febrero, 1 de marzo, 16 de abril, 2 y 10 de junio, 15 y 25 de julio, 21 de agosto, 21 y 23 de octubre, 26 de noviembre
Manuel José Peón	14 de enero, 1 de marzo, 15 de julio, 23 y 30 de Octubre, 26 de noviembre
Juan Esteban Quijano	14 de enero, 14 de febrero, 21 de marzo, 10 de abril, 10 y 12 de junio, 18 de diciembre
Antonio García-Rejón y Mazó	14 de enero
Jacob Carson	<i>Idem</i>
Bernabé de Mendiola	18 de enero, 1 de marzo, 25 de abril, 10 de junio, 15 de julio, 21 de agosto, 21 de octubre, 26 de noviembre
Juan de Regil	18 de enero, 1 de marzo, 25 de abril, 15 de Julio, 21 y 23 de octubre, 26 de noviembre
Juan Bautista Ávila	18 de enero
Miguel Barbachano Tarrazo	18 de enero, 21 de agosto, 30 de octubre
Juan Miguel Castro Martín	18 de enero, 14 y 15 de febrero, 1 de marzo, 16 de abril, 9 y 10 de junio, 9, 15 y 25 de julio, 21 de agosto, 21 y 23 de octubre, 12 y 26 de noviembre
Mr. Gordon	4 de febrero
Joaquín Morales	4 de febrero, 1 de marzo, 16 y 25 de abril, 12 de junio, 15 de julio, 21 de agosto, 21 y 23 de octubre, 12 de noviembre
Raymundo Aldana	24 de febrero, 12 de junio, 9 de julio, 29 de Septiembre, 25 y 26 de noviembre, 28

	de diciembre
Manuel Dondé	1 de marzo, 16 de abril, 9 de junio, 30 de octubre, 26 de noviembre
Antonio Herrera	1 de marzo
José Tiburcio López	1 de marzo, 16 de abril, 10 de junio, 23 de octubre
Pedro de Regil y Estrada	1 de marzo, 25 de abril, 25 de julio, 24 y 29 de septiembre, 21 y 23 de octubre, 26 de noviembre
Gabriela Medina	1 de marzo
Ildefonso Gómez	1 de marzo, 25 de abril, 12 de junio, 11 de Septiembre, 23 de octubre, 26 de noviembre
Juan Pablo Saury	1 de marzo
Juan Pérez	<i>Idem</i>
Mauro Ávila	1 de marzo, 25 de abril, 21 y 30 de octubre y 26 de noviembre
Bartolomé Vergel	3 de marzo
Pedro Cramery	10 de marzo, 2 de junio, 13 de julio
Pablo Negrón	2 de abril, 12 de junio, 12 de noviembre
José María Ortega	2 de abril, 12 de junio, 12 de noviembre
Mauricio Fernández Cano	16 de abril
Bernardo Cano	<i>Idem</i>
Sebastián Ávila	16 de abril, 30 de octubre
Miguel Pou	16 de abril, 15 de julio
José Matilde Sansores	25 de abril, 21 de agosto
Tomás Y. Lidda	2 de junio,
Pilar Canto Zozalla	10 de junio, 26 de noviembre
Pedro Piolges	<i>Idem</i>
Nicolás de la Cámara	10 de junio, 15 de julio
Surano Vidal	10 de junio
Francisco Ruiz del Hoyo	12 de junio, 15 de julio, 23 de octubre
A.G. Barrera	12 de junio
Bartolomé Galabet	<i>Idem</i>
Antonio Aloy	12 de junio, 12 de noviembre
Inés Galera	12 de junio, 23 de octubre
Lorenzo Peón	12 de junio. 23 de octubre
John W. Greenger	14 de junio
José Benito Pacheco	12 de junio, 13 de julio, 25 de noviembre, 28 de diciembre
José Julián Luján	15 de julio
Raymundo Pérez	<i>Idem</i>
Laureano Zintra	25 de julio 23 de octubre, 12 de noviembre
Simón Palomeque	25 de julio, 23 de octubre
Francisco Alcina	21 de agosto, 26 de noviembre
Manuel Medina	11 de septiembre, 21 de octubre, 26 de noviembre
Ignacio Cano	23 de octubre
Simón Peón y Cano	<i>Idem</i>

Juan Manuel Castilla	30 de octubre
Antonio Pallás	12 de noviembre
Santiago Nigra	Idem
Rafael Pasos	26 de noviembre
Isidro Imán	<i>Idem</i>
Santiago Bolio Quijano	<i>Idem</i>
Vicente Calero Quijano	<i>Idem</i>
Bartolomé Blarduni	28 de diciembre ⁴³⁴

**CUADRO B: ESTADO GENERAL DE LA ADUANA MARÍTIMA DE SISAL,
1844**

CARGO	
Existencia que resultó en fin de diciembre de 1843	\$ 4, 190. 97
Depósitos para aplicar a sus respectivos ramos vencidos, cumplido que sea el último plazo del vencimiento de los derechos	\$137,193.58
Derecho del 20 % de importación, según la nomenclatura del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 134.81
Derecho del 5 % de armamento, según el artículo 1 del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 113.70
Derecho de toneladas, a 12 % cada una, según el artículo 3 del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840, por disposición del 12 de diciembre de dicho año	\$ 6,744.75
Derecho de anclaje con arreglo a la presente en el artículo 5° del único reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 132.75
Derecho de capitania de puerto, según el artículo 5° del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 154.75
Derecho del 1 % de exportación, según el artículo del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 190.75
Derecho del 5 % de exportación en cumplimiento de artículo 1° del decreto del 17 de junio de 1843	\$ 10,194.82
Derecho del 3 % de importación en virtud del artículo 55 del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 952.82
Derecho del 20 % de exportación según el artículo 55 del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 857.84
Derecho del 8 % de importación con arreglo al artículo 22 del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 782.83
Derecho del 4 % de importación, según el artículo 3° del decreto del 17 de junio de 1843	\$ 389.51

⁴³⁴ Libro de la Administración de la Aduana Marítima de Sisal, 1844, Biblioteca Virtual de Yucatán, 99 fojas, <http://acervo.biliotecavirtualdeyucatan.com.mx>

Importación de armas según los artículos 77 y 95 del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 448.88
Multas conforme al artículo 29 del reglamento de comercio del 17 de noviembre de 1840	\$ 220.88
Restitución a la Hacienda Pública	\$ 72.56
Restitución a la Hacienda Pública	\$ 9.62
Libramiento del 17 % de importación remitido a la tesorería general de la nación, con arreglo a la ley del 20 de mayo de 1837	\$ 119.39
Montepío de oficinas al 5 %, según el artículo 3° del reglamento del 1 de septiembre de 1832	\$ 291.02
Suman los ingresos	\$161,417.07
DATA	
Remitidos a la tesorería general del departamento, según el artículo 8° de la ley del 4 de noviembre de 1840	160,680.14
Remitidos a la tesorería general de la nación, con libramiento del 17 %, según la ley del 27 de mayo de 1837	118.31
Suman los egresos	160,799.88
COMPARACIÓN	
Importa el cargo	161,417.09
Importa la data	160,799.79
Existencia efectiva que resultó	8,000,617.95
Sisal, Diciembre 7 de 1844.	
Con mi intervención	Por ausencia del administrador
Pantaleón Frutos (rúbrica)	Juan José del Canto (rúbrica) ⁴³⁵

CUADRO C: ADUANA MARÍTIMA DE SISAL

Folio del libro común	INGRESOS	Valores Totales
2	Existencia que resultó en 30 de junio de 1850	3,245
3	Depósitos para aplicar a sus respectivos ramos, cumplido que sea el último plazo del vencimiento de los derechos	218,018
16	Derecho de toneladas a doce reales, de Conformidad con el artículo 3° del reglamento de comercio del 1 de octubre de 1845	7,452
21	Derecho de anclaje, según artículo 6° del	

⁴³⁵ Aduana Marítima de Sisal, estado general de valores totales, sueldos, gastos de administración, productos líquidos y distribución correspondiente a las leyes y disposiciones vigentes, respectivo todo a dicha aduana marítima por el tiempo corrido del 1 de enero al 31 de diciembre de 1844, Sisal, diciembre de 1844, <http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>

	Reglamento de comercio de 1 de octubre de 1845	63
25	Derecho de capitania de puerto, según el artículo 6° del reglamento de comercio del 1 de octubre de 1845	73
29	Derecho de medio por ciento de importación por comisos, según el artículo 128 del arancel general de aduanas marítimas de 4 de octubre de dicho año	3
31	Derecho del 1% de importación por comisos, según el artículo 12 del reglamento de aduanas marítimas del 1° de octubre de dicho año	9,257
33	Derecho del 12 % de comisos, mitad del 25 %, según el artículo 123 del arancel general de aduanas marítimas del 4 de octubre de 1845	23
34	Derecho del 15 % de comisos, mitad del 30 %, según el artículo 123 del arancel general de aduanas marítimas de 4 de octubre de 1845	17
35	Derecho del 27 ½ % de comisos, mitad del 55 %, según el artículo 123 del arancel general de aduanas marítimas de 4 de octubre de 1845	99
36	Derecho del 3 ½ % de exportación según el supremo decreto de 28 de mayo de 1849	1,237
38	Contribución sobre sueldos, conforme al supremo decreto de 6 de abril de 1842	85
39	Derecho de farola	152
40	Préstamos de pronto reintegro	396
41	Multas	242
42	Montepío de oficinas, conforme al artículo 1° del reglamento de la materia de 23 de septiembre de 1832	565
44	Guías, tornaguías y pases	0
45	Derecho de 62 % de importación de harina según el reglamento de comercio de 1 de octubre de 1845, y decretos del gobierno de este Estado de 26 de julio de 1847 y 25 agosto de 1848	24,955
48	Derecho del 10 % de importación, según el citado reglamento del 1 de octubre de 1845	9
50	Derecho de 25 %, de importación, según el citado reglamento de 1 de octubre de 1845	23
54	Derecho del 30 % de importación, según el citado reglamento de 1 de octubre de 1845	206

58	Derecho del 55 % de importación, según el citado reglamento de 1 de octubre de 1845	205
64	Anticipaciones en cuenta de derechos	1,000
65	Anticipaciones de 2% por circulación conforme al supremo decreto de 28 de mayo de 1849	6
	SUMAN LOS INGRESOS	267,331
		267,340
Folio del libro común	EGRESOS	Valores Totales
101	Remesas a la tesorería de productos líquidos pasados a oficinas que se refiere la comisaría general de este Estado.	18,174
109	Remesas a la tesorería de la comisaría general del estado, en créditos para amortizar conforme al acta que el 7 de mayo de 1850 se celebró ante el excelentísimo gobernador del Estado	190,578
114	Pasados a la administración subalterna del Estado en este puerto por derechos causados en esta aduana antes de la división de rentas	131
115	Sueldos de los empleados de esta aduana marítima	7,200
118	Sueldos de los empleados del resguardo	
120	Gastos económicos de dicho resguardo	
121	Sueldos de la tripulación de la falúa	
	Sueldos y gastos económicos de administración	15,148
122	Gastos de farola hasta el 28 de enero último que dejó de existir por disposición del señor visitador don Pedro Escudero	45
123	Separados de los derechos de importación del 20% para el crédito público de la nación conforme a la ley del 30 de noviembre de 1850	9,545
127	Extraídos del ramo de depósitos en donde se hallaban cargados para sus respectivas aplicaciones	25,814
129	Pasados a la caja del 1% conforme al supremo decreto de 31 de marzo de 1838	2,248
134	Devoluciones por préstamos que hizo esta aduana en calidad de pronto reintegro	396
135	Reintegros por prestamos hechos a consecuencia de la suprema orden de 7 de agosto de 1850	17,628
	SUMAN LOS EGRESOS	261,533
	COMPARACIÓN	261,537
Importa el		267,340

cargo			
Importa la data			261,537
	Existencia	5,803	5,803
		Guías	Tornaguías
		Pases	
Se recibieron de la antigua dirección general con oficio de 23 de noviembre de 1850, según consta a fojas 37 vuelta del manual, part. 58, documento N.54		200	100
Se recibieron de la respetable junta del crédito público de la nación con oficio de 1 de abril de 1851, según consta a fojas 59 de manual, documento N. 94		200	100
Total de guías, tornaguías y pases		400	200
Se consumieron en esta administración		1	4
Existentes para devolver a la respetable junta del crédito publico		399	196
Nota: de la existencia de cinco mil ochocientos dos pesos cincuenta y tres y tres cuartos centavos, son en numerario novecientos noventa y ocho y uno tres cuartos centavos, y cuatro mil ochocientos tres pesos sesenta y dos centavos, que se pasaron a la sub comisaría de la división Vega, cuya data no se ha verificado en esta administración por no haberse recibido hasta hoy el certificado de entero respectivo. Sisal, julio 2 de 1851.- Manuel María Vázquez.- Con mi intervención. Juan José del Canto. ⁴³⁶			

CUADRO D: SIN TÍTULO

FECHAS	ORIGEN	EMBARCACIONES	PATRÓN O CAPITÁN	CONDICIONES
Enero 2	Cozumel	Canoa "Cristina"	I. Flota	Con Carga
Enero 8	Cozumel	Pailebot "Francisca"	R. Regalado	Con Carga
Enero 14	Rio Lagartos	Canoa "Carmita"	E. Díaz	Con Carga
Enero 18	Puntachén	Cayuco "Francisca"	C. León	Con Carga
Enero 20	San Felipe	Canoa "Susana"	S. Núñez	Con Carga
Enero 21	Rio Lagartos	Canoa Rita	E. Díaz	Con Carga
Enero 29	Rio Lagartos	Canoa "Siempreviva"	E. Díaz	Con Carga
Febrero 15	San Felipe	Canoa "Corina"	R. Marrufo	Con Carga
Febrero 16	San Felipe	Canoa "Susana"	S. Núñez	Con Carga
Febrero 25	Dzilam	Canoa "Unión"	Argüelles	Con Carga
Marzo 2	San Felipe	Canoa "Susana"	S. Núñez	Con Carga
Marzo 6	San Felipe	Canoa "Benita"	R. Marrufo	Con Carga
Marzo 9	San Felipe	Canoa "Petrona"	G. Marrufo	Con Carga

⁴³⁶ Memoria de la hacienda nacional de la República Mexicana, México, Imprenta de Vicente García Torres, febrero de 1850.

Marzo 22	Dzilam	Canoa “Unión”	Argüelles	Con Carga
Marzo 22	Puntachén	Canoa “Antonia”	?	Con Carga
Marzo 22	Puntachén	Canoa “Paraíso”	Bacelis	Con Carga
Marzo 22	San Felipe	Canoa “Benita”	R. Marrufo	Con Carga
Abril 5	San Felipe	Canoa “Susana”	R. May	Con Carga
Abril 10	Cozumel	Pailebot “Francisca”	P. Aguilar	Con Carga
Abril 19	San Felipe	Canoa “Benita”	N. Marrufo	Con Carga
Abril 20	Islas Mujeres	Canoa “Desengaño”	J. Azueta	Con Carga
Abril 26	San Felipe	Canoa “Susana”	R. May	Con Carga
Abril 26	Cozumel	Canoa “Cristina”	Silva	Con Carga
Mayo 6	San Felipe	Canoa “Susana”	R. May	En lastre
Mayo 10	Cozumel	Pailebot “Francisco”	Padrón	En lastre
Mayo 12	San Felipe	Canoa “Petrona”	Núñez	En lastre
Mayo 19	San Felipe	Canoa “Susana”	R. May	En lastre
Mayo 25	Cozumel	Pailebot “Turpial”	Castillo	Con Carga
Mayo 25	Puntachén	Cayuco “San Antonio”	Campos	Con Carga
Junio 3	San Felipe	Canoa “Benita”	S. Díaz	Con Carga
Junio 3	San Felipe	Canoa “Susana”	R. May	Con Carga
Junio 8	Puntachén	Canoa “Delfina”	J. Cetina	Con Carga
Junio 13	Puntachén	Canoa “Vencedora”	V. Coral	En lastre
Junio 13	Puntachén	Canoa “Delfina”	J. Cetina	En lastre
Junio 17	San Felipe	Canoa “Benita”	S. Díaz	Con Carga
Junio 24	San Felipe	Canoa “Susana”	R. May	Con Carga
Junio 24	Dzilam	Bote “Francisco”	Argüelles	Con Carga
Junio 26	Yaxactún	Cayuco “Trinidad”	L. Solís	Con Carga
Junio 26	Yaxactún	Cayuco “Manuela”	I. Solís	Con Carga
Junio 26	Yaxactún	Cayuco “Juanito”	Pech	Con Carga
Junio 28	Yaxactún	Cayuco “Francisco”	Gómez	Con Carga
Junio 28	Yaxactún	Cayuco “Venancia”	Santana	Con Carga
Julio 1	Yaxactún	Cayuco “Trinidad”	L. Solís	Con Carga
Julio 1	Cozumel	Pailebot “Turpial”	Castillo	Con Carga
Julio 3	Xtampuh	Cayuco “Trinidad”	L. Solís	Con Carga
Julio 3	Xtampuh	Cayuco “Francisca”	Gómez	Con Carga
Julio 3	Xtampuh	Cayuco “Venancia”	Santana	Con Carga
Julio 4	Dzilam	Canoa “Unión”	Villanueva	En lastre
Julio 4	Islas Mujeres	Canoa “Guadalupe”	José Ávila	Con Carga
Julio 5	Xtampuh	Cayuco “Trinidad”	L. Solís	Con Carga
Julio 5	Xtampuh	Cayuco “Francisca”	C. Gómez	Con Carga
Julio 5	Xtampuh	Cayuco “Venancia”	Santana	Con Carga
Julio 6	Puntachén	Canoa Carmelita	C. Rojas	Con Carga
Julio 7	Islas Mujeres	Canoa “Guadalupe”		

			B. Martínez	Con Carga
Julio 7	Yaxactún	Cayuco “Trinidad”	L. Solís	Con Carga
Julio 7	Yaxactún	Cayuco “Francisca”	Gómez	Con Carga
Julio 9	Yaxactún	Canoa “Manuela”	Y. Solís	Con Carga
Julio 10	Puntachén	Canoa “Santa Lucía”	F. Trejo	Con Carga
Julio 12	Dzilam	Canoa “Asunción”	Dzib	En lastre
Julio 15	Puntachén	Canoa “Santa Lucía”	F. Trejo	En lastre
Julio 20	Yaxactún	Cayuco “Juanito”	A. Dzib	En lastre
Julio 24	San Felipe	Canoa “Susana”	R. May	Con Carga
Julio 28	San Felipe	Canoa “Petrona”	Núñez	Con Carga
Julio 28	San Felipe	Canoa “Benita”	F. Díaz	Con Carga
Julio 30	Puntachén	Canoa “Lucía”	F. Trejo	Con Carga
Julio 30	Dzilam	Canoa “Mercedes”	Carbajal	Con Carga
Julio 31	Dzilam	Canoa “Unión”	Diego Cetina	Con Carga
Agosto 1	Yaxactún	Cayuco “Venancia”	Santana	Con Carga
Agosto 5	Dzilam	Cayuco “Merced”	I. Estrada	Con Carga
Agosto 6	Yaxactún	Cayuco “Trinidad”	Solís	Con Carga
Agosto 10	Yaxactún	Cayuco “Manuela”	Y. Solís	En lastre
Agosto 17	Yaxactún	Cayuco “Venancia”	Santana	En lastre
Agosto 19	Yaxactún	Cayuco “Trinidad”	L. Solís	Con Carga
Agosto 19	Puntachén	Cayuco “Nueva Petrona”	J. Bacelis	Con Carga
Agosto 19	Puntachén	Canoa “Lucía”	Trejo	Con Carga
Agosto 21	Cozumel	Pailebot “Turpial”	Castillo	En lastre
Agosto 21	Rio Lagartos	Cayuco “Siempreviva”	Loría	En lastre
Agosto 21	Cozumel	Pailebot “Francisca”	R. Aguilar	En lastre
Agosto 23	San Felipe	Canoa “Susana”	R. May	Con Carga
Agosto 23	San Felipe	Pailebot “Rita”	Díaz	Con Carga
Agosto 24	San Felipe	Canoa “Benita”	Fernández	Con Carga
Sept. 1	Sisal	Pailebot “Unión”	D. Cetina	En lastre
Sept. 2	San Felipe	Pailebot “Rita”	Díaz	Con Carga
Sept. 4	Yaxactún	Cayuco “Manuela”	N. Dzib	Con Carga
Sept. 7	Islas Mujeres	Cayuco “Fe”	Chalé	Con Carga
Sept. 7	San Felipe	Pailebot “Rita”	Díaz	Con Carga
Sept. 10	Puntachén	Canoa “Lucía”	Trejo	Con Carga
Sept. 14	San Felipe	Pailebot “Rita”	A. Marrufo	Con Carga
Sept. 17	San Felipe	Canoa “Susana”	May	Con Carga
Sept. 20	Sisal	Cayuco “Veneciana”	Santana	En lastre
Sept. 21	Yaxactún	Cayuco “Francisco”	Martín	Con Carga
Sept. 22	San Felipe	Pailebot “Rita”	Díaz	Con Carga
Sept. 23	Cozumel	Canoa “Cristina”	S. Cervera	Con Carga
Sept. 24	Puntachén	Canoa “Manuela”	Fernández	En lastre

Sept. 25	San Felipe	Canoa "Benita"	Fernández	Con Carga
Sept. 29	Rio Lagartos	Cayuco "Loría"	Loría	Con Carga
Sept. 30	San Felipe	Pailebot "Rita"	Díaz	Con Carga
Oct. 2	San Felipe	Canoa "Susana"	S. Núñez	Con Carga
Oct. 5	Yaxcubul	Cayuco "Trinidad"	Solís	Con Carga
Oct. 5	Yaxcubul	Cayuco "Manuel"	L. Solís	Con Carga
Oct. 5	Yaxcubul	Cayuco "Juanito"	C. Gómez	En lastre
Oct. 6	San Felipe	Canoa "Susana"	Núñez	Con Carga
Oct. 6	Puntachén	Canoa "Lucía"	Trejo	Con Carga
Oct. 9	San Felipe	Pailebot "Rita"	Díaz	Con Carga
Oct. 9	San Felipe	Canoa "Corina"	May	Con Carga
Oct. 11	Dzilam	Canoa "Cristina"	S. Cervera	Con Carga
Oct. 14	San Felipe	Canoa "Benita"	A. Marrufo	Con Carga
Oct. 19	Yaxactún	Cayuco "Trinidad"	I. Solís	Con Carga
Oct. 24	Islas Mujeres	Cayuco "Isleña"	G. Rodríguez	Con Carga
Oct. 24	Cozumel	Pailebot "Turpial"	Castillo	Con Carga
Oct. 25	San Felipe	Cayuco "María Francisca"	Núñez	Con Carga
Nov. 6	Puntachén	Canoa "Lucía"	Trejo	Con Carga
Nov. 8	San Felipe	Canoa "Delfina"	Cetina	Con Carga
Nov. 8	Dzilam	Canoa "Benita"	A. Marrufo	Con Carga
Nov. 12	San Felipe	Canoa "Susana"	Núñez	Con Carga
Nov. 26	Puntachén	Canoa "Delfina"	Cetina	Con Carga
Nov. 26	San Felipe	Canoa "Benita"	A. Marrufo	Con Carga
Nov. 28	San Felipe	Pailebot "Rita"	Díaz	Con Carga
Dic. 2	Dzilam	Canoa "Campechana"	Villanueva	Con Carga
Dic. 2	Yaxáan	Canoa "Tomas"	Moo	Con Carga
Dic. 12	San Felipe	Pailebot "Rita"	A. Marrufo	Con Carga
Dic. 14	Cozumel	Pailebot "Francisco"	Aguilar	
Dic. 14	San Felipe	Pailebot "Rita"	Sisal (sic)	Con Carga
Dic. 22	Yaxactún	Canoa "Tomas"	Moo	Con Carga
Dic. 30	Yalxáan	Canoa "Tomas"	Moo	Con Carga

Progreso, 31 de diciembre de 1869, por el cabo de mar de mar don Juan Bautista Pech, P. P. Melquiades Colonia, secretario.⁴³⁷

CUADRO E: EFECTOS QUE ENTRARON EN PROGRESO, 1869

Azúcar	440 cujas
Almidón	298 cujas
Rollizos	722

⁴³⁷ Documento N. 11, Relación de las embarcaciones que han entrado en El Progreso con el pase respectivo de su procedencia de la costa oriental en el año de 1869, en: Juan Miguel Castro Martín, *El triunfo de la verdad...*

Bancos y bateas para moler y lavar	835
Viga o tosas	108
Tijeras para casas	100
Tasistes	100
Horcones de zapote	128
Huinquiches	810
Tablones mayores	199
Camotes	45 cargas
Algodón	182 sacos
Cera	390 libras
Grasa	5,400 libras
Grasa	13 barricas
Cocos	6,600
Naranjas	6,900
Pescados	123 bultos
Cahuamo	250 libras
Icados	9 barriles
Ajos	30,390 cabezas
Flamingos vivos	16
Guano	6,800 palmas
Pepita	16 cargas
Hijos de henequén	5,200
Aguardiente	13 pipas
Maíz	1,427 cargas
Aceite de higuera cuarterolas	4
Tabaco	884 tercios
Frijol	387 cargas
Carey	140 libras
Manteca	2,360 libras
Frutas Varias	211 cajas
Sandías	190
Pieles de venado	1,672 libras
Leques	500
Pieles de res	65
Tortugas	130
Anís de miel	13 garrafones
Cebollas	24 sacos
Cocoyoles	39 cargas
Plátanos	210 cajas
Esponjas	4,680
Pimienta de Tabasco	1 saco
Náncenes	9 cargas
Mameyes	1,033
Higuera en grano	110 sacos
Piedras de moler	17
Palanganas de madera	160
Escobas	68 docenas
Huevas	6 cajas
Mirahuano	200 libras

Soleras	114
Raíz pandzil muestra	1 tercio ⁴³⁸

CUADRO F: CASAS EN EL PUERTO DE SISAL

CASAS EN EL PUERTO DE SISAL, MANIFESTADAS PARA EL CUATRENIO DE 1871 A 1874 CON ARREGLO AL DECRETO DE LA LEGISLATURA DE 28 DE MAYO DE 1869		
PROPIETARIOS	LONGITUD Y LATTTUD DE LOS SOLARES	VALORES
Amora, Pedro	Solar de 20 x 16 varas, casa de ripio y guano	\$200
Aguilar, Juan	Solar de 26 x 25 varas, cocina de embarro y guano	25
Aguilar, Natividad	Solar de 20 x 40 varas, casa de embarro y guano	30
Aguilar, M. Ignacia	Solar de 31 x 31 varas, casa de embarro y guano	25
Aguilar, Marcelino	Solar de 16 x 42 varas, casa de embarro y guano	80
Ávila, M. Josefa	Solar de 11 x 15 varas, casa de embarro y guano	25
Buey de Cámara, Dolores	Solar con casa de ripio y guano	266 67
Ballester, Antonio	Solar de 30 x 48 varas, casa de mampostería y guano	800
Ballester, Antonio	Solar de 30 x 50 varas, casa de ripio y guano	30__830
Basto, Eleno	Solar de 12 x 63 pulgadas, casa de ripio y guano	60
Basto Eleno	Solar de 25 x 25 varas, casita de embarro y guano	16__76
Campos, Esteban	Solar de 28 x 40 varas, casa de ripio y guano	400
Campos, Esteban	Solar de 13 x 30, casa de ripio y guano	50__550
Canto, Francisco	Solar de 13 x 40 varas, casa de río y guano	100
Canto, Ramón	Solar de 20 x 22 varas, casa de ripio y guano	400
Canto, Ramón	Solar de 14 x 30 varas, casa de ripio y guano	100
Canto, Ramón	Solar de 14 x 65 varas, casa de ripio y guano	200__700
Ceballos, Sabas	Solar de 40 x 19 varas, casa de mampostería	600
Cervera C., Ignacio	Solar de 26 x 48 varas, casa de ripio y guano	300
Canto, Juan	Solar con casa de embarro y guano	40
Canto, María del C.	Solar de 14 x 50 varas, casa de ripio y guano	75
Castro, M. Feliciano	Solar de 14 x 20 varas, casa de embarro y guano	50
Castro, M. Petrona	Solar de 30 x 30 varas, casa de embarro y guano	12
Canché, M. Teodora	Solar de 20 x 30 varas, casa de embarro y guano	16
Cordero, M. Luisa	Solar de 40 ½ x 31 ½ varas, casa de embarro y guano	50
Cabrera, Casildo	Solar de 13 x 30 varas, casa de embarro y guano	25
Cabrera, Casildo	Solar de 25 x 25 varas, casa de embarro y guano	45__70
Castillo, Pascuala	Solar de 15 x 40 varas, casa de ripio y guano	25
Chacón, Josefa	Solar de 24 x 42 varas, casa de ripio y guano	150
Chan, Dolores	Solar de 34 x 25 varas, casa de embarro y guano	20
Chan, Ambrosio	Solar de 11 x 19 varas, casa de embarro y guano	50
Chi, Arcadio	Solar de 40 x 43 varas, casa de embarro y guano	25
Chi, Arcadio	Solar de 29 x 35, casa de embarro y guano	5__40
Domínguez, Alfredo		1600

⁴³⁸ Documento N. 12, Efectos que han entrado por El Progreso en 1869, en: Juan Miguel Castro Martín, *El triunfo de la verdad...*

	Casa de mampostería de 28 x 30 varas	
Duarte, Marcelino	Solar con casa de embarro y guano	20
Espejo, Venencia	Solar de 35 x 26 ½ varas, casa de ripio y guano	240
Espejo, Venancia	Solar de 22 x 26 varas, casa de ripio y guano	178__418
Ehuan, Martín	Solar de 20 x 30 varas, casa de embarro y guano	30
García-R, Donaciano	Muelle de madera	4000
Guzmán, José Dolores	Solar de 24 x 73 varas, casa de ripio y guano	500
González, Sarmiento	Solar de 33 x 50 varas, casa de ripio y guano	400
Gil, Andrés	Solar con casa de embarro y guano	50
Herrera, M. Bonifacia	Solar de 23 ½ x 25 varas, casa de ripio y guano	200
Herrera, J. Antonio	Solar de 32 x 25 varas, casa de ripio y guano	333 33
Herrera, Isidro	Solar de 27 x 49 varas, casa de ripio y guano	300
Herrera, Isidro	Solar de 35 x 23 varas, casa de ripio y guano	300
Herrera, Isidro	Bodega de guano junto al muelle	300
Herrera, Isidro	Solar de 58 x 38 varas y bodega de mampostería	1000__1900
Herrera, Úrsula	Solar de 39 x 36 varas, casa de mampostería	400
Hoil, Simón	Solar de 28 x 39 varas, casa de embarro y guano	20
Huerta, Nicomedes	Solar de 50 x 50 varas, casa de embarro y guano	19
Lara, Francisca	Solar de 30 x 30 varas, casa de ripio y guano	600
Lara, Francisca	Solar de 30 x 30 varas, casa de ripio y guano	40
Lara, Francisca	Solar de 30 x 30 varas, casa de ripio y guano	16
Lara, Francisca	Solar de 23 x 36 varas, casa de ripio y guano	100
Lara, Francisca	Solar de 12 x 30 varas, casa de embarro y guano	20
Lara, Francisca	Solar de 30 x 30 varas, casa de ripio y guano	75
Lara, Francisca	Solar de 8 varas en cuadro y casa de guano	40
Lara, Francisca	Solar de 30 varas en cuadro y casa de guano	30
Lara, Francisca	Solar de 12 x 8 varas, casa de embarro y guano	50
Lara, Francisca	Solar de 17 x 30 varas, casa de embarro y guano	16
Lara, Francisca	Solar de 17 x 22 varas, casa de ripio y guano	600__1587
Lara, J.	Solar de 14 x 27 varas, casa de ripio y guano	150
López, Juana	Solar de 19 x 35 varas, casa de embarro y guano	50
López, Juana	Solar de 48 x 45 varas, casa de ripio y guano	800__850
López Canto, Josefa	Solar de 38 x 38 varas, casa de ripio y guano	350
López, Espiridión	Solar de 31 x 20 varas, casa de ripio y guano	200
López, Venancia	Solar de 25 x 30 varas, casa de ripio y guano	100
López, Venancia	Solar de 19 x 38 varas, casa de ripio y guano	200
López, Venancia	Solar de 16 x 39 varas, casa de ripio y guano	150
López, Venancia	Solar de 15 x 29 varas, casa de ripio y guano	150
López, Juana	Solar de 23 x 38 varas, casa de ripio y guano	150__750
Llanes George	Solar de 30 x 50 varas, casa de ripio y guano	400
Morales, Alberto	Solar de 25 x 47 varas, casa de ripio y guano	400

Morales, Alberto	Solar con casa de ripio y guano	1000___1400
Menores de Joaquín		
Morales Lanzos		
Administración de		
Joaquín Morales		
Pastrana	Bodega de mampostería de 33 x 21 varas	1200
<i>Idem</i>	Solar de 24 x 21 varas, casa de ripio y guano	300
<i>Idem</i>	Solar de 26 x 56 varas, casa de ripio y guano	400
<i>Idem</i>	Solar de 25 x 7 varas con bodega de ripio y guano	300___2200
Méndez, G	Solar de 22 x 40 varas, casa de ripio y guano	300
Méndez, G	Solar de 25 x 42 varas, casa de ripio y guano	200___500
Méndez, Bobadilla	Solar de 30 x 30 varas, casa de ripio y guano	40
Méndez, Leandra	Solar de 29 x 80 varas, casa de embarro y guano	40
Morales, R	Solar de 34 ½ x 23 varas	25
Matú, Fulgencia	Solar de 30 x 30 varas, casa de embarro y guano	30
Matú, Fulgencia	Solar de 35 x 50 varas, casa de guano	16
Matú, Fulgencia	Solar de 30 x 30 varas, casa de guano	12___58
Martín G., Pablo	Solar de 30 x 30 varas, casa de ripio y guano	20
Matú, Simón Navarrete de	Solar de 15 x 34 varas, casa de guano	16
Quijano, Antonia	Solar de 30 x 30 varas, casa de ripio y guano	500
Nah, María	Solar de 12 x 20 varas, casa de embarro y guano	40
Nah, Teodocio	Solar de 30 x 30 varas, casa de embarro y guano	38
Negrín, Miguel	Solar de 12 x 41 varas, casa de embarro y guano	50
Niévez, Secundino	Solar de 19 x 82 varas, casa de embarro y guano	20
Ovalle , Rosa, el albacea Laureano		
Pérez	Solar de 18 x 18 varas, casa de embarro y guano	25
<i>Idem</i>	Solar de 14 x 120 varas, casa de ripio y guano	75___100
Ojeda, Manuel	Solar de 30 x 40 varas	15
Osorio, Paula	Solar de 30 x 17 ½ varas	25
Osorio R., Trinidad	Solar de 28 x 30 varas, casa de ripio y guano	60
Ortiz, Pedro	Solar de 34 ½ X 23 ½ varas, casa de ripio y guano	50
Paz de C., Elvira	Solar con dos casa de ripio y guano	300
Peón y Cano, Simón	Casa de mampostería de dos pisos, 24 x 45 varas	1500
Peón, Manuel José	Solar de 41 x 69 varas	50
Peón, Manuel José	Solar de 36 x 47 varas	20

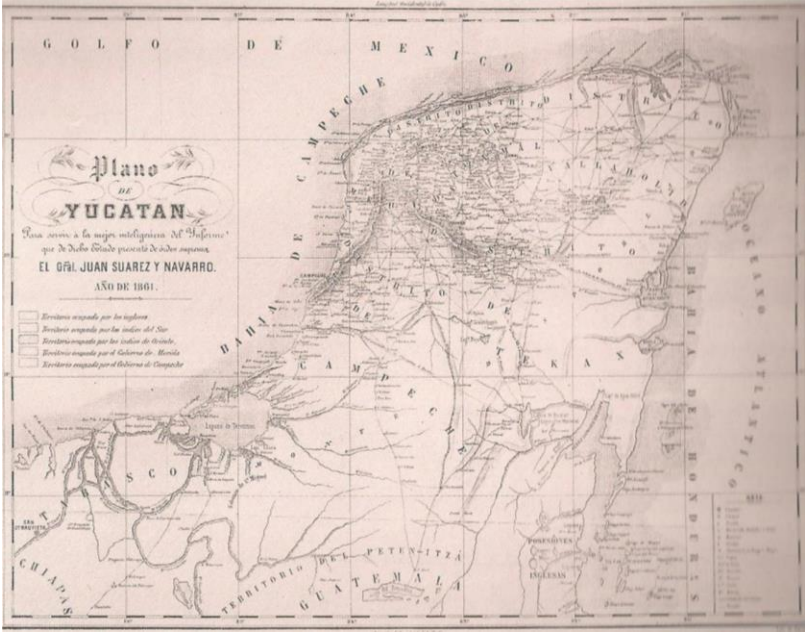
Peón, Manuel José	Solar de 30 x 30 varas y bodega de guano	50__120
Pérez, Vita María	Solar de 18 x 20 varas, casa de embarro y guano	80
Pérez, Vita María	Solar de 22 x 48 varas, casa de embarro y guano	75
Pérez, Vita María	Solar de 150 x 312 fuera de la población a sotavento	50
Pérez, Vita María	Solar de 242 x 18, casa de embarro y guano	50__255
Pérez, Quirino	Solar de 36 x 16 varas, casa de ripio y guano	225
Pérez, Quirino	Solar de 24 x 18 varas con barda, casa de ripio y guano	150
Pérez, Quirino	Solar de 20 x 24 varas, casa de guano	75__450
Pérez, Carmen	Solar de 40 x 40 varas, casa de guano	16
Pérez, Laureano	Bodega de mampostería de 21 x 15 varas	600
Pérez, Laureano	Solar de 36 x 36 varas	16
Pérez, Laureano	Solar de 63 x 34 varas	30__646
Peniche, Ramón	Solar de 26 x 38 ½ varas, casa de ripio y guano	80
Peniche, Ramón	Solar de 33 x 282 varas, casa de ripio y guano	70__150
Polanco, A	Solar de 9 x 23 varas, casa de embarro y guano	30
Presuel, M	Solar de 20 x 30 varas, casa de embarro y guano	25
Pech, Sebastián	Solar de 27 ½ x 41 ½ varas, casa de guano	20
Pech, Sebastián	Solar de 30 x 15 varas	16__36
Quintal, Brígida	Solar de 20 x 30 varas, casa de ripio y guano	100
Pérez, Hilario	Solar de 20 x 30 varas, casa de ripio y guano	200
Pérez, Hilario	Solar de 29 x 10 varas, casa de ripio y guano	300
Pérez, Hilario	Solar de 50 x 33 varas, casa de ripio y guano	200
Pérez, Hilario	Solar de 17 x 50 varas, casa de embarro y guano	30
Pérez, Hilario	Solar de 25 x 30 varas, casa de ripio y gusano	100
Pérez, Hilario	Solar de 69 x 62 varas, casa de embarro y guano	50
Pérez, Hilario	Solar de 25 x 25 varas, casa de ripio y guano	150
Pérez, Hilario	Solar de 80 x 48 varas, casa de mampostería	600
Pérez, Hilario	Solar de 16 ½ x 43 ½ varas, casa de ripio y guano	100
Pérez, Hilario	Solar de 46 x 30 varas, casa de ripio y guano	800
Pérez, Hilario	Solar de 60 x 60 varas, casa de embarro y guano	40
Pérez, Hilario	Solar de 20 x 75 varas, casa de ripio y guano	100
Pérez, Hilario	Solar de 20 x 25 varas, casa de embarro y guano	25
Pérez, Hilario	Solar de 25 x 25 varas, casa de embarro y guano	25
Pérez, Hilario	Solar de 50 x 50 varas, casa de embarro y guano	30
Pérez, Hilario	Solar de 25 x 25 varas, casa de embarro y guano	20
Pérez, Hilario	Solar de 25 x 25 varas, casa de embarro y guano	30

Pérez, Hilario	Solar en la calle del Comercio, frente al Castillo	150__2950
Quintal, Lucía	Solar de 10 x 30 varas, casa de embarro y guano	25
Quintal, Cecilia	Solar de 20 x 30 varas, casa de embarro y guano	80
Quintal, Eulogia	Solar de 12 x 28 varas, casa de embarro y guano	36
Quintal, Lorenza	Solar de 6 x 40 varas, casa de guano	12
Quijano, Juan José	Solar de 37 x 37 varas, casa de guano	20
Regil de Ibarra Ortoll, Dolores	Casa de mampostería de 22 x 35 varas	2000
Rodríguez, Evarista	Solar de 80 x 90 varas, casa de ripio y guano	200
Ruz, Felipe	Casa de mampostería de ? x 20 varas	600
Rosado, María	Solar de 16 x 50 varas, casa de guano	50
Rosado, María	Solar de 9 x 50 varas, casa de guano	50__100
Rivas, C	Solar de 13 ½ x 60 varas, casa de embarro y guano	50
Sánchez, Julián	Solar de 30 x 20 varas, casa de ripio y guano	250
Sánchez, Julián	Solar de 24 x 16 varas, casa de ripio y guano	100__350
Sánchez, Luis	Solar de 25 x 42 varas, casa de ripio y guano	150
Sánchez, Juana	Solar de 15 x 43 varas, casa de ripio y guano	300
Solís, María Pilar	Solar de 15 x 56 varas, casa de ripio y guano	300
Solís, Ruperto	Solar de 30 x 40 varas, casa de guano	30
Solís, Carlota	Solar de 25 x 30 varas, casa de embarro y guano	80
Solís, Juan, albacea Laureano Pérez	Solar de 12 x 55 varas, casa de embarro y guano	96
Solís, Margarita	Solar de 19 x 60	20
Solís V., Perfecto	Solar de 20 x 15 varas, casa de embarro y guano	25
Suárez, Marcelina	Solar de 17 x 33 ½ varas, casa de embarro y guano	60
Sosa, Hilaria	Solar de 14 x 30 varas, casa de embarro y guano	10
Tenorio, Desiderio	Solar de 16 x 23 varas, casa de ripio y guano	100
Torre, Gregorio	Solar de 32 x 40 varas, galerón de guano	300
Torre, Gregorio	Solar de 32 x 42 varas, casa de embarro y guano	50__350
Torre de M., Águeda	Solar de 24 x 46 varas, casa de embarro y guano	20

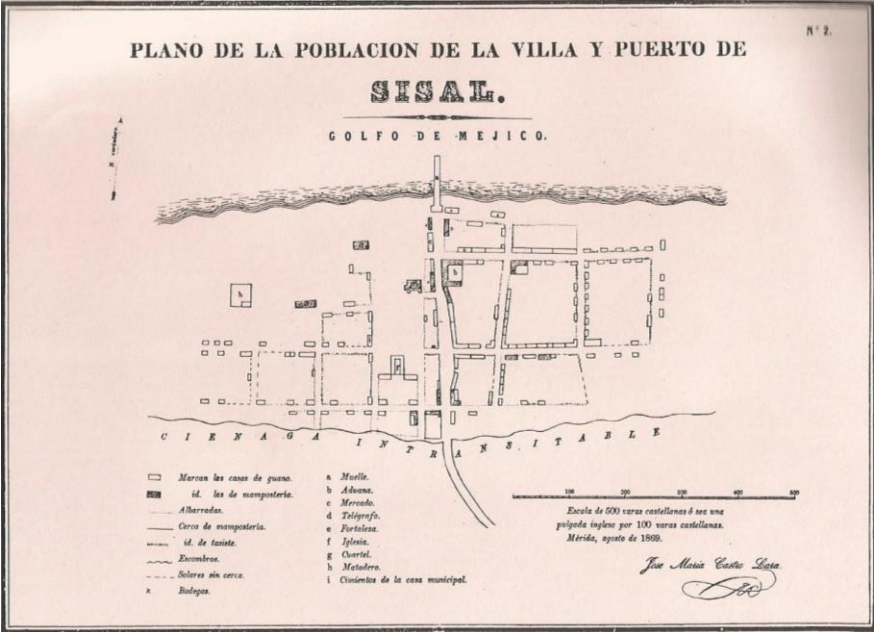
Villamil, Evarista	Solar de 28 x 47 varas, casa de embarro y guano	52
Villajuana, Cosme	Casa de Mampostería de 23 x 27 varas	550
Verde, Paulino	Solar de 25 x 30 varas, casa de guano	16
		_____35990 ⁴³⁹

⁴³⁹ Documento N. 8, Casas en el puerto de Sisal manifestadas para el cuatrenio de 1861 a 1874 con arreglo a decreto de la Legislatura de 28 de mayo de 1869, en Juan Miguel Castro Martín, *El triunfo de la verdad...*

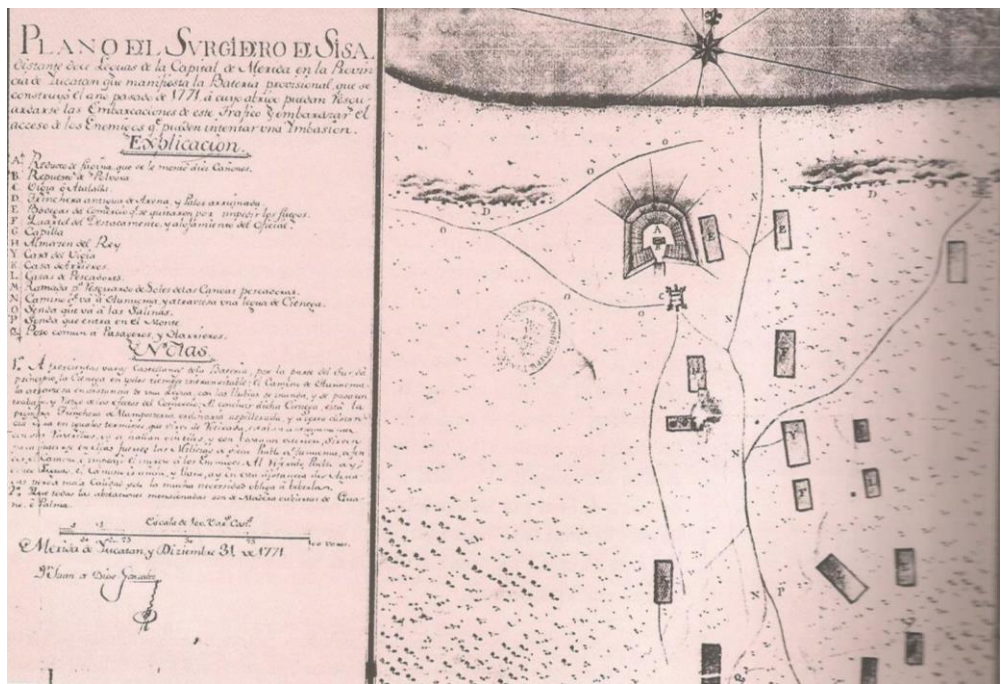
ANEXO FOTOGRÁFICO



Plano de Yucatán, 1868



Plano de Sisal, Pedro Cámara y Vergara, 1869



Plano del surgidero de Sisal



Fuerte de Sisal.



“El monigote”, arquitectura novohispana, Sisal, Yucatán.



Aduana marítima de Sisal, arquitectura del siglo XIX.



Embarque de henequén, Progreso, Yucatán, 1900.



El faro, Progreso, Yucatán.

Fuentes bibliográficas

Siglas

AGN:	Archivo General de la Nación
AGEY:	Archivo General del Estado de Yucatán
AHSCJN:	Archivo Histórico de la Suprema Corte de Justicia de la Nación
BVY:	Biblioteca Virtual de Yucatán
CIESAS:	Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social
Conaculta:	Consejo Nacional para la Cultura y las Artes
Conacyt:	Consejo Nacional para la Ciencia y la Tecnología
FCE:	Fondo de Cultura Económica
INAH:	Instituto Nacional de Antropología e Historia
UAC:	Universidad Autónoma de Campeche
UADY:	Universidad Autónoma de Yucatán
UNAM:	Universidad Nacional Autónoma de México

Bibliografía

Acereto, Albino, “Historia política desde el descubrimiento europeo hasta 1920”, en: *Enciclopedia yucatanense*, T. III, México, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977.

Álvarez Aguilar, Luis Fernando, *Barrios antiguos de Ciudad del Carmen*, Campeche, Colección Campeche, Sección Conmemorativa “Juan Carbó”, Gobierno del Estado de Campeche, 2007.

Ancona, Eligio, *Historia de Yucatán*, T. II, Mérida, Editor Justo Ausucua, 1917.

Anino, Antonio (coordinador), *Historia de las elecciones en Iberoamérica, siglo XIX*, México, FCE, 1995

Anónimo, *Sisal, ensayo monográfico*, Mérida, Gobierno del Estado de Yucatán, 1959.

Antochiw, Michael, *Historia cartográfica de la península de Yucatán*, México, Gobierno del Estado de Campeche, 1994.

Antochiw, Michael, *Artillería y fortificaciones en la península de Yucatán, siglo XVIII*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, 2004.

Aznar Barbachano, Tomás y Juan Carbó, *Memoria sobre la conveniencia, utilidad y necesidad de erigir constitucionalmente en Estado de la confederación mexicana al antiguo distrito de Campeche*, México, Porrúa, Gobierno del Estado de Campeche, edición facsimilar 2007, edición original 1861.

Baqueiro, Serapio, *Homenaje al distinguido yucateco don Juan Miguel Castro*, Mérida, Imprenta Gamboa Guzmán, 1889.

Baranda, Joaquín, *Recordaciones históricas*, T. II, Capítulo III.

Barceló Quintal, Raquel Ofelia, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX: el camino hacia el progreso”, *Mirada Ferroviaria* N. 15, Revista Digital, Tercera Época.

Benavides Castillo, Antonio, *Geografía política de Campeche en el siglo XVI*, México, INAH, 1991.

Benson, Nettie Lee, *La diputación provincial y el federalismo mexicano*, México, UNAM, El Colegio de México, 2012.

Betancourt Pérez, Antonio y José Luis Sierra Villareal, *Yucatán; una historia compartida*, México, SEP, Instituto Mora, Gobierno del Estado de Yucatán, 1989.

Blasio, José Luis, *Maximiliano íntimo: el emperador Maximiliano y su corte; memorias de un secretario*, México, Editora Nacional, 1973.

Bojórquez Urzaiz, “Emigración y tradiciones poéticas cubanas en Yucatán (1868-1998)”, Mérida, *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán* N. 243-244, cuarto trimestre de 2007- primer trimestre de 2008.

Boletín de Bibliografía Yucateca N. 12, Mérida, agosto de 1940.

Bonilla Galindo, Isabel, “Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez”, *Mirada ferroviaria* N. 7, Revista Digital.

Bracamonte y Sosa, Pedro, *La encarnación de la profecía de Canek en Cisteil*, Colección Peninsular, CIESAS, Porrúa, Instituto de Cultura de Yucatán, 2004.

Bracamonte y Sosa, Pedro, *Los mayas y la tierra: la propiedad indígena en el Yucatán colonial*, Colección Peninsular, México, CIESAS Porrúa, Instituto de Cultura de Yucatán, 2006.

Bulnes, Francisco, *Páginas escogidas*, México, UNAM, 1978.

Calderón Quijano, José Antonio, *Historia de las fortificaciones en la Nueva España*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1953.

Can Dzib, Damián Enrique, *Campeche en el Segundo Imperio*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, 2010.

Cárdenas de la Peña, Enrique, *Historia marítima de México*, México, Olimpia, 1973.

Cardoso, Ciro y Héctor Pérez Brignolli, *Historia económica de América latina*, Vol 2, tercera edición, Barcelona, Crítica Grijalbo, 1984.

Carreño, Alberto María, "Francisco Sosa (historiador, biógrafo, poeta, periodista), 1848-1925", en: *Enciclopedia Yucatanense*, T. VII, México, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977.

Casares G. Cantón, Raúl E. (director), *Yucatán en el tiempo*, T. I, Inversiones Cares, Mérida, 1998.

Castro Martín, Juan Miguel, *El triunfo de la verdad en favor de El Progreso*, Mérida, Imprenta de Mariano Guzmán, 1870.

Chapman, John Greenspan, *La construcción del ferrocarril mexicano (1837-1880)*, México, SEP, SEP-Setentas 209, 1975.

Ciudad Real, Antonio, *Tratado curioso y docto de las grandezas dela Nueva España*, 2 tomos, México, 1976.

Civeira Taboada, Miguel, *Crónica de la isla del Carmen*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, 1968.

Cobos, Rafael y Lilia Fernández Sousa (coordinadores), *Vida cotidiana de los antiguos mayas del norte de la península de Yucatán*, Mérida, UADY, 2011.

Códice de Calkiní, Proemio y versión de Alfredo Barrera Vázquez, Campeche, Biblioteca Campechana IV, Gobierno del Estado de Campeche, 1957.

Cordero González, Verónica, *El movimiento mercantil del puerto de Campeche en la época del comercio libre y neutral, 1770-1814*, Campeche, Conaculta, INAH, Gobierno del estado de Campeche, 2004.

Dampier, William, *Dos viajes a Campeche, facsímil de la edición inglesa de 1705*, México, Miguel Ángel Porrúa, 2004.

De Portas, Rafael (editor), *Sisal y El Progreso, defensa de los intereses generales de Yucatán y especialmente de los del puerto de Sisal amenazados por la pretendida traslación de la aduana marítima de este puerto al punto de la costa llamado Progreso*, Mérida, Imprenta de Manuel Aldana Rivas, 1869.

Diccionario Maya, México, Porrúa, 1991.

Documentos e informes relativos a la proyectada población de Progreso, Mérida, Imprenta e Rafael Pedrera, 1856. Una segunda edición se realizó en Mérida, Imprenta de El Iris de I. Estrada y Zenta, 1869.

“El Periquito Peregrino en Yucatán”, en: Tesoros de la Biblioteca Virtual de Yucatán N. 46, Mérida.

Ferrer de Mendiola, Gabriel, “Historia de las comunicaciones”, en: *Enciclopedia Yucatanense*, T. III, México, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977.

Ferrer de Mendiola, Gabriel, “La ciudad de Mérida”, en: *Enciclopedia Yucatanense*, T. VI, México, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977.

Florescano, Enrique, *Los orígenes del poder en Mesoamérica*, México, FCE, 2009.

Frías Bobadilla, Romeo y Rubén Frías Bobadilla, *Progreso y su evolución: 1840 a 1900*, Progreso, Talleres de Impresión Díaz Massa, 1957.

Frías Bobadilla, Rubén y Romeo Frías Bobadilla, *Un proyecto de cien años; el puerto de abrigo*, Progreso, Ediciones El Faro, 1970.

Frías Bobadilla, Romeo y Rubén Frías Bobadilla, *Monografía histórica, geográfica, marítima y cultural del puerto de Progreso de Castro, Yucatán*, Mérida, Ayuntamiento de Progreso de Castro, Yucatán, 2011.

García Bernal, Manuela Cristina, *Campeche y el comercio atlántico yucateco (1561-1625)*, México, Conaculta, Gobierno del Estado de Campeche, 2006.

García Cruz, Florentino, “El problema de la vivienda en Progreso, Yucatán. Periodo político municipal: diciembre de 1981 a diciembre de 1984”, *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán*, Vol. 12, N. 69, noviembre-diciembre de 1984.

García de León, Antonio, *Contra viento y marea. Los piratas del Golfo de México*, México, Plaza Janés, 2004.

García de Trigo, Graciela, “Apuntes sobre el proyecto porfirista en Yucatán y su crisis política en 1909, en: *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán*, Año 12, N. 71, marzo-abril de 1985.

García Sandoval, Ivett M., “Mérida y Campeche en los relatos de viajeros del siglo XIX”, en: Mario Humberto Ruz y Eréndira Peniche García (coordinadores), *Del mar y tierra firme. Miradas viajeras sobre los horizontes peninsulares*, México, UNAM, UAC, 2011.

Gerhard, Peter, *The southeast frontier of New Spain*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 1979.

Gómez Cruz, Filiberta, “Los dominios de lo pequeño. Tuxpan decimonónico”, en: Johanna von Grafeinstein Gareis (coordinadora), *El Golfo-Caribe y sus puertos, T. II, 1850-1930*, México, Instituto Mora, 2006.

González Calderón, Marcela, *El Yucatán de Zavala; sus primeros años*, Toluca, Gobierno del Estado de México, 2012.

González Navarro, Moisés, “Los positivistas mexicanos en Francia”, en: *Historia Mexicana*, Vol. IX, N. 1, julio-septiembre de 1859.

González Navarro, Moisés, *Raza y tierra. La Guerra de Castas y el benequén*, México, El Colegio de México, 1970.

Goñi, Guillermo, *Las conquistas de México y Yucatán*, México, INAH, 2008.

Guémez Pineda, Arturo, “La rebelión de Nohcacab; prefacio inédito de la Guerra de Castas”, en: *Saastún, revista de cultura maya* N. 1-3, Mérida, Universidad del Mayab, 1997.

Humboldt, Alejandro de, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España; estudio preliminar, revisión del texto, cotejo, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina*, México, Séptima Edición, Segunda reimpresión, Colección Sepan Cuántos, Porrúa, 2011.

Ibarra Bellón, Araceli, *El comercio y el poder en México, 1821-1864; las luchas por las fuentes financieras entre el Estado central y las regiones*, México, FCE, Universidad Autónoma de Guadalajara, 1998.

La Guerra de Castas, testimonios de Justo Sierra O'Reilly y Juan Suárez Navarro, México, Conaculta, 2002.

Landa, fray Diego de, *Relación de las cosas de Yucatán*, México, Porrúa, 1978.

Lapointe, Marie, *Los mayas rebeldes de Yucatán*, Mérida, Gobierno del Estado de Yucatán, 1997.

Lizama Quijano, Jesús, *Del pueblo a la urbe; el perfil maya de la blanca Mérida*, México, CIESAS, 2012.

Macías zapata, Gabriel Aarón, "Vigías del oriente; frontera marítima, territorio insular y puertos en la costa oriental de Yucatán, 1880-1901", en: Johanna von Grafenstein Gareis (coordinadora), *El Golfo-caribe y sus puertos, T. II, 1850-1930*, México, Instituto Mora, 2006.

Mallon, Florencia, *Peasant and nation: the marking of post-colonial Mexico and Peru*, Berkeley, University of California Press, 1985.

Marco Dorta, Enrique, *Fuentes para la historia del arte hispanoamericano*, Tomo I, Sevilla, 1951.

Memoria de la hacienda nacional de la república mexicana, México, Imprenta de Vicente García Torres, México, febrero de 1850.

Méndez, Santiago, *Memoria sobre ferrocarriles, leída en la Asociación Mexicana de Ingenieros Civiles y Arquitectos*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1868.

Menéndez Rodríguez, Hernán, *Iglesia y poder. Proyectos sociales, alianzas políticas y económicas en Yucatán (1857-1917)*, México, Conaculta, 1995.

Millet Cámara, Luis y Rafael Burgos Villanueva, "Sisal, Yucatán: proyecto de un puerto efímero", en: Pablo A. Chico Ponce de León y Manuel A. Román Kalisch (coordinadores), *Procesos de conformación espacial y constructiva de los establecimientos religiosos. La construcción de una utopía en Yucatán y en otras regiones novohispanas*, México, Conacyt, UADY, 2009.

Millet Cámara, Luis y Víctor M. Suárez Molina, *Estampas meridanas*, Mérida, Maldonado Editores, 1985.

Morelet, Arturo, *Viaje a América Central, (Yucatán y Guatemala)*, Guatemala, Academia de Geografía e Historia de Guatemala, 1990.

Moreno Acevedo, Elda, “Pueblos y ayuntamientos. La construcción de la representación política en Yucatán, 1812-1821, en: Sergio Quezada e Inés Ortiz Yam (coordinadores), *Yucatán en la ruta del liberalismo mexicano, siglo XIX*, Mérida, UADY, 2008.

Morrison, Samuel Eliot, Henry Steele Commager y William E. Leuchtenburg, *Breve historia de los Estados Unidos*, México, FCE, 2013.

Mossbrucker, Harald, “Entre provincia y metrópoli: la interrelación de Mérida con su región”. En: *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán*, Vol. 20, N. 118, Mérida, enero-febrero de 1995.

Muñoz, Laura, “Barcos, bultos y pasajeros en los puertos del Golfo; los primeros años del México independiente”, en: Johanna von Grafenstein Gareis (coordinadora), *El Golfo-Caribe y sus puertos, T. II, 1850-1930*, México, Instituto Mora, 2006.

Nava Oteo, Guadalupe, *Cabildos y ayuntamientos de la Nueva España en 1808*, México, INAH, 2009.

Novelo Santamaría, Cecilia Asunción, *La política fiscal y la producción benequenera vista a través de la legislación de 1870 a 1920*, Mérida, Tesis de Licenciatura en Economía, UADY, 2001.

Pach, Robert, “La rebelión de Jacinto Canek en Yucatán: una nueva interpretación”, en: *Desacatos* N. 13, México, CIESAS, 2003.

Pavón Abreu, Raúl (compilador), *Campechanos del ayer*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche, 1996.

Peón Acevedo, Augusto L., *Gobernadores de Yucatán y algunos hechos históricos*, Mérida, Congreso del Estado de Yucatán, Editorial Área Maya, 2006.

Pérez de Sarmiento, Mariza, *Historia de una elección; la candidatura de Olegario Molina en 1911*, Mérida, UADY, 2010.

Pérez Galaz, Juan de Dios (editor), *Situación estadística de Yucatán en 1851*, México, 1948.

Pierce, Agnés, *Apuntes para mis hijos y mis nietos, 1812-1991*, México, INAH (Colección Papeles de Familia), 1997.

Pérez Rodríguez, Gustavo, “Tu fiel carlota. Correspondencia y memorias sobre el final del Imperio de Maximiliano”, en: *Relatos e historias en México* N. 78, México, Editorial Raíces, febrero de 2015.

Pinet Plascencia, Adela (coordinación y estudio introductorio), *La península de Yucatán en el Archivo General de la Nación*, México, 1998.

Piña Chán, Román, “La isla de Jaina: presentación”, en: *Apuntes* N. 1, Campeche, Universidad Autónoma del Sudeste, 1986.

Quezada Domínguez, Delfín y Romeo Frías Bobadilla, *Puerto Progreso, Yucatán; pasado y presente*, Mérida, Ayuntamiento de Progreso, Yucatán, y Colegio Yucatanense de Antropólogos, 2006.

Quezada, Sergio, *Yucatán, historia breve*, México, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, FCE, 2011.

Ramayo Lanz, Teresa, *Los mayas pacíficos de Campeche*, Campeche, Universidad Autónoma de Campeche, 1996.

Ramírez Carrillo, Luis Alfonso, “Un mar de historias”, en: Luis Alfonso Ramírez Carrillo (coordinador), *Un secreto bien guardado. Mundialización y restructuración productiva en Yucatán*, México, Porrúa, UADY, 2006.

Ratz, Conrad y Amparo Gómez Tepexicoapan, *Los viajes de Maximiliano en México (1864-1867)*, México, Conaculta, 2012.

Regil Estrada, José María, “Comercio en Yucatán”, en: Antonio Pérez Betancourt y Rodolfo Ruiz Menéndez (compiladores), *Yucatán: textos de su historia*, T. I, México, SEP, Instituto Mora, Gobierno del Estado de Yucatán, 1988.

Relaciones histórico geográficas de la gobernación de Yucatán, T. I, México, UNAM, 1883.

Rodríguez Cimé, Édgar, “*Ciudad Blanca*” (o *Ciudad de los blancos*), Mérida, Conaculta, Gobierno del Estado de Yucatán, Mérida, 2014.

Rubio Mañé, José Ignacio, *El Virreinato, expansión y defensa, segunda parte*, T. III, México, FCE, UNAM, 2005.

Ruiz Naufal, Víctor M., “Isla del Carmen”, en: Martín Reyes Vayssade (coordinador), *Cartografía histórica de las islas mexicanas*, México, Secretaría de Gobernación, 1992.

Ruz, Mario Humberto, “Carlota: el imperio de una mirada”, en: Mario Humberto Ruz y Eréndira Peniche García (coordinadores), *Del mar y tierra firme. Miradas viajeras sobre los horizontes peninsulares*, México, UNAM, UAC, 2011.

Sánchez Novelo, Faulo, *Yucatán durante la Intervención Francesa (1863-1867)*, Mérida, Maldonado Editores, 1983.

Sánchez Novelo, Faulo, *La recreación en Yucatán durante el Segundo Imperio (1864-1867)*, Mérida, Conaculta, Gobierno del Estado de Yucatán, 1999.

Sierra O'Reilly, Justo, *Diario de nuestro viaje a los Estados Unidos*, antigua Librería Robredo de José Porrúa e Hijos, Biblioteca Histórica Mexicana de Obras inéditas, 12, México, 1938.

Sierra O'Reilly, Justo, “Segundo libro del diario de mi viaje a Estados Unidos, que comencé el 12 de septiembre de 1847”, en: *La Guerra de Castas*, México, Conaculta, 2002.

Sierra Villarreal, José Luis, “Yucatán, 1850-1910”, en: *Yucatán, peonaje y liberación*, México, INAH, Gobierno del Estado de Yucatán, 1981.

Sierra Villarreal, José Luis, “La hacienda henequenera, base estructural de una oligarquía regional”, en: *Hacienda y cambio social en Yucatán*, Mérida, INAH, 1984.

Stephens, John L., *Viaje a Yucatán, 1841-1842; traducción de Justo Sierra O'Reilly, ilustraciones de Frederick Catherwood y nota introductoria de José Ortiz Monasterio*, México, FCE, 2003.

Stuckle, Henry van, *Vías de comunicación en Estados Unidos*, París, 1847.

Tenenbaum, Bárbara, *México en la época de los agiotistas, 1821-1857*, México, FCE, 1985.

Thompson, Eric Simpson, *Historia y religión de los mayas*, México, Siglo XXI, 1980.

Trujillo Bolio, Mario Alberto, *El Golfo de México en la centuria decimonónica; entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, Cámara de Diputados, CIESAS, Porrúa, 2005.

Trujillo, Narcisa, “Las primeras máquinas desfibradoras de henequén”, en: *Enciclopedia Yucatanense*, T. III, México, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977.

Urzaiz, Eduardo, *Del Imperio a la Revolución (1865-1910)*, Mérida, Gobierno del Estado de Yucatán, 1971.

Valadés, José C., “José María Gutiérrez de Estrada (diplomático y escritor político), 1800-1867”, en: *Enciclopedia Yucatanense*, Vol. 7, Gobierno del Estado de Yucatán, 1977.

Vadillo López, Claudio, *Comercio y autonomía en los puertos de Campeche y El Carmen, 1821-1856*, manuscrito, 1989.

Vela Sosa, Raúl y Raúl Vela Manzanilla, “La península de Yucatán y la Invasión Francesa”, en: Patricia Galeana (coordinadora), *La resistencia republicana en las entidades federativas de México*, México, Senado de la República, Gobierno del Estado de Puebla, Siglo XXI, 2012.

Veliz Lizárraga, “Comercio exterior de México, 1853-1910”, *Revista de Comercio Exterior*, Año III, N. 2, México, febrero de 1853.

Villegas, Pascale, “fotógrafo, viajero, escritor, arqueólogo y espía francés en tierras mayas: Desiré Charnay”, en: Mario Humberto Ruz y Eréndira Peniche García (coordinadores), *Del mar y tierra firme. Miradas viajeras sobre los horizontes peninsulares*, México, UNAM, UAC, 2011.

Documentos de archivo

Aduana Marítima de Sisal. Estado general de valores totales, sueldos, gastos de administración, productos líquidos y distribución correspondiente a las leyes y disposiciones vigentes, respectivo todo a dicha aduana marítima por el tiempo corrido del 1 de enero al 31 de diciembre de 1844, Sisal, 31 de diciembre de 1844 (BVY).

Aduana Marítima de Sisal. Estado general de los valores totales, sueldos, gastos de administración, productos líquidos y distribución correspondiente conforme a las leyes y disposiciones vigentes, respectivo todo a dicha aduana, y perteneciente al año económico de 1 de julio de 1850 a 30 de junio de 1851 (elaboró Érika M. Márquez M.), BVY.

Aduana Marítima de Sisal N. 2. Administración mexicana.- Periodo corrido de 1 de enero a 31 de diciembre de 1865 (elaboró Érika M. Márquez M.), BVY.

Aduana marítima de Sisal N. 3. Administración mexicana. – Periodo de tres meses corridos de 1 de enero a 31 de marzo de 1866 (elaboró Érika M. Márquez M.), BVY.

Aduana Marítima de Sisal N. 4. Administración mexicana.- Periodo corrido de 1 de enero a 31 de diciembre de 1864, siendo de advertir que los primeros meses de ese tiempo corresponden a la República, y los tres últimos al gobierno del Imperio (elaboró Érika M. Márquez M.), BVY.

Aduana Marítima de Sisal N. 4. Administración mexicana.- de abril a diciembre de 1866 (elaboró Érika M. Márquez M.), BVY.

Aduana Marítima N. 5. Resumen general de los productos totales de dicha oficina en las fechas que se expresarán: 1 de enero al 31 de diciembre de 1864; año de 1865; y año de 1866 (elaboró Érika M. Márquez M.), BVY.

Aduana marítima de Sisal. Resumen de la aplicación de los productos de dicha oficina en el periodo corrido de enero de 1864 a diciembre de 1866 (elaboró Érika M. Márquez M.), BVY.

AGEY, Protocolos Notariales, CD 117, Año 1827, f. 322.

AGEY, Protocolos Notariales, CD 140, Años 1836-1839, f. 42.

AGEY Protocolos Notariales CD 149, Año 1840, f. 107.

AGEY, Protocolos Notariales, CD 162, Año 1845, f. 85.

AGEY, Protocolos Notariales, CD 172, Años 1848-1849, f. 192.

AGEY, Protocolos Notariales, CD 186, Año 1851, f. 2.

AGEY, Protocolos Notariales, CD 189, Año 1854, f. 26.

AGEY, Protocolos Notariales, CD 200, Año 1857-1858, f. 52.

AGEY, Protocolos Notariales, CD 225, Año 1865, f.123.

AGEY, Protocolos Notariales, CD 233, 1868, f. 76.

Artículo anónimo e inédito en defensa de Sisal (probablemente escrito hacia abril de 1869), BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Carta de Alberto Morales a Rafael de Portas, Mérida, 31 de octubre de 1869, BVY N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Carta de Antonio Bolo al teniente del despacho de la Intendencia Manuel Buendía, Mérida, 5 de septiembre de 1798, AGN, GD257, Historia, Vol. 370, Exp. 10, Fortificaciones, Obras-Castillo.

Carta de Eusebio Pérez a Rafael de Portas, Mérida, 30 de octubre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Carta de José María Gila Rafael de Portas, Mérida, 2 de noviembre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Carta de la Junta de Sisal a Rafael de Portas, Sisal, 20 de noviembre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Carta del teniente e intendente interino del destacamento de Sisal Manuel Buendía al comandante de las Armas Antonio Bolo, Sisal, 30 de agosto de 1798, AGN, GD257, Historia, Vol. 349, Exp. 7, Fortificaciones, Reparos del Castillo, Sisal, 1798-1799.

Carta de Manuel Garratón a Alberto Morales y a Miguel Acevedo, Mérida, 20 de noviembre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Carta de Miguel Acevedo a Rafael de Portas, Mérida, 31 de octubre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Carta de Simón Peón, Darío Galera, Juan Miguel Castro y Joaquín García-Rejón y Carbajal dirigida a José Tiburcio López, Mérida, 10 de agosto de 1844, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Colegio de enseñanza primaria y secundaria dirigida por don Olegario Molina y don Yanuario Manzanilla, Mérida, Imprenta Literaria de Eligio Ancona, 1865, folleto de 8 páginas.

Comisión otorgada por el Ministerio de Fomento en Mérida a Gerardo Tizón, Mérida, 19 de julio de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Comisión otorgada por el Ministerio de Fomento en Mérida al agrimensor José D. Espinosa, Mérida, 18 de julio de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Comunicado del jefe de Hacienda de Yucatán José Rendón Peniche al secretario de Estado y del despacho de Fomento de la república mexicana, Mérida, 9 de mayo de 1868, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Copia fiel del acta de compromiso de 24 de octubre de 1870, acordando el comercio contribuir para la obra del muelle de Progreso, Mérida, 16 de noviembre de 1870, BVY.

Declaraciones de los testigos Juan Pantoja, Manuel Kú, Hilario Pech y José María Manzano, suscritas por Lucio Pasos y Manuel Barbosa, Mérida, 14-17 de agosto de 1844, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Decreto de erección de la población de Progreso, presidente Ignacio Comonfort, México, 25 de febrero de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Decreto del presidente de la república Anastasio Bustamante, respecto al cierre de los puertos de Isla del Carmen, Sisal y Bacalar, México, 17 de mayo de 1840, registro 4719, AHSCJN, Asuntos Económicos, fecha 1840-05-17, Exp. 4559, caja 58, Exp. Original 182.

Decreto del Congreso de Yucatán del 15 de abril de 1847, BVY, F1376.9 .976 .C37.1870.

Disposición oficial firmada por Miguel Barbachano y Joaquín García-Rejón, Mérida, 27 de abril de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Distancias entre las poblaciones integradas al camino Mérida-Progreso, medidas realizadas por Miguel Manzanilla, Mérida, 17 de junio de 1856, BVY, Clasif. F1376.9.976 .C37 .1856.

Documento N. 1. Con este se justifica que no se pobló El Progreso el año de 1847, porque aún no existía camino alguno, BVY, Clasif. 1376.9 .976 .C37 .1870.

Documento N. 5, Decreto que impuso la cantidad de 100, 000 pesos para la Guerra de Castas y que fue destinada para llevarla a Campeche, BVY, Clasif. 1376.9 .976 .C37.1870.

Documento N. 6. Decreto concediendo privilegio a los señores Arrigunaga para llevar el ferrocarril a Celestún, Mérida, 8 y 9 de febrero de 1865, BVY, Clasif. F1376.9 .976.C37 .1870.

Documento N. 8. Casas en el puerto de Sisal manifestadas para el cuatrienio de 1861 a 1864, con arreglo al decreto de la Legislatura de 28 de mayo de 1869, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1870.

Documento N. 9. Informe oficial de los señores Vivó, Alcina y Tizón, sobre las condiciones marítimas de El Progreso, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37.1870.

Documento N. 10, La legislatura que prevé la traslación de la aduana de Sisal al Progreso, decreta la indemnización de los propietarios de casas y bodegas de mampostería de Sisal, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1870.

Documento N. 11. Relación de las embarcaciones que han entrado en El Progreso con el pase respectivo de su procedencia de la costa oriental en el año de 1869, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1870.

Documento N. 12. Efectos que han entrado por El Progreso en 1869, BVY Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1870.

Documento N. 13. Buques que han entrado rumbo de barlovento (1870), que acredita que por el rumbo de barlovento vienen los buques del comercio extranjero, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1870.

Documento N. 15. Razón que demuestra las varas de camino que se han construido y de las que se han recompuesto en los partidos que se expresan, formada con vista de las noticias de sus respectivos inspectores. Secretario Sebastián Rubio, Mérida, 14 de mayo de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C137 .1870.

Documento N. 16. Razón que demuestra las varas de camino que se han construido, las que se han recompuesto en los partidos que se expresan y el estado que guardan sus fondos, formada con vista de las noticias que han presentado sus respectivos inspectores, secretario Sebastián Rubio, Mérida, 19 de noviembre de 19846, BVY, Clasif. F1376.9 976 .C37 .1870.

Documento N. 17. Estado de la Junta Directiva de Caminos, tomada de la Memoria del gobierno de Yucatán de 1857, BVY, Clasif. F1376.9 .876 .C37 .1856.

Documento N. 18. Sobre la multiplicación de carros y de nuestros caminos, Memoria del gobierno de Yucatán en 1862, BVY, Clasif. 1376.9 .976 .C37 .1856.

Documento N. 19. Exposiciones de los pueblos solicitando la traslación de la aduana de Sisal a Progreso, 15 de octubre de 1869-10 de febrero de 1870, BVY, Clasif. F1376.9.976 .C37 .1870.

Documento N. 20. Iniciativa del ciudadano diputado, representante por el partido de Valladolid José María Iturralde, Mérida, 21 de febrero de 1870, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1870.

Documentos oficiales relativos a las gestiones de José Rendón Peniche como jefe de hacienda durante el gobierno de Manuel Cepeda Peraza, Mérida, 9 de mayo de 1868, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Documentos relativos a la fundación del puerto de Progreso, Mérida, 1857 (1.- Copias certificadas de las actas de remates de los terrenos que deben formar la proyectada población de Progreso en este Estado; 2.- Documento de remates formado por Pedro de Regil y Peón; y 3.- Plano topográfico de la población). Los originales se encuentran bajo custodia de la Biblioteca Central de Yucatán.

Exposición de los vecinos de Sisal, incluidas 52 firmas de los propietarios y más respetables vecinos y propietarios de Sisal y Hunucmá, Sisal, 23 de mayo de 1866, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario 19863.

Exposiciones del ayuntamiento de Mérida, Yucatán al Congreso de la Unión, Mérida, 4 de octubre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario 19863.

Exposiciones del comercio de Mérida, Yucatán al Congreso de la Unión, Mérida, 4 de octubre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Felipe Ibarra Ortoll, Exposición al comisario imperial José Salazar Ilarregui para que se dirija el camino de hierro a Sisal y no al Progreso, Mérida, 15 de octubre de 1864, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Felipe Ibarra Ortoll, Exposición pidiendo privilegio para un camino de fierro entre Mérida y Sisal, Mérida, 9 de agosto de 1865, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Francisco Sosa y Escalante, “Combatiendo a Rafael de Portas”, Mérida, 5 de octubre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Informe de Antonio García-Rejón y Mazó, presidente de la Junta Directiva de Caminos, a Pedro de Regil, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Informe de Buenaventura Vivó y Francisco Alcina, Mérida, 23 de mayo de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Informe de Gerardo Tizón al Ministerio de Fomento de Mérida, Mérida, 10 de septiembre de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Informe de José D. Espinosa al Ministerio de Fomento de Mérida, Mérida, 15 de septiembre de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Informe de José María Vargas, vicegobernador del estado de Yucatán, al ministro de Hacienda y Crédito Público de la república mexicana, Mérida, 6 de octubre de 1868, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Informe de Pedro de Regil y Peón a Maximiliano de Habsburgo, Mérida, 10 de noviembre de 1865, AGN, FOON, Segundo Imperio, Caja 46, Exp. 014, Gabinete Militar, 12 de noviembre de 1865.

Informe de Ricardo Molina Solís, administrador de la aduana marítima de Sisal, al ministro de hacienda y Crédito Público de la república mexicana, Sisal, 20 de julio de 1868, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Informe y propuesta de Pedro de Regil y Peón, encargado de la Agencia del Ministerio de Fomento en Mérida, a Samuel Siliceo, secretario del Ministerio de Fomento, Colonización,

Industria y Comercio de la república mexicana, Mérida, 31 de diciembre de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Juan Miguel Castro Martín, Cuentas de la inversión y gastos de las obras del muelle, calzada y puente de Progreso para la traslación de la aduana, 31 de diciembre de 1880, BVY.

Juan Miguel Castro Martín, “Informe razonado y comparativo sobre las ventajas que hacen preferible el puerto litoral llamado “El Progreso” a la villa de Sisal, así para la construcción de una vía férrea que comunique esta capital con el mar, como para puerto habilitado para el comercio de altura y cabotaje; leído por quien suscribe en la gran reunión celebrada el 20 de mayo de 1866 y adicionada posteriormente por él mismo”, Mérida, 12 de septiembre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Juan Miguel Castro Martín, “La aduana en El Progreso”, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Juan Miguel Castro Martín, “Notas”, Mérida, 12 de septiembre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Juan Miguel Castro Martín “Refutando a Rafael de Portas, Mérida, 8 de octubre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Libro de la Administración de la Aduana Marítima de Sisal, Sisal, 1844, BVY, 99 fojas.

Llobet, Rafael, Cálculo prudencial del costo que podrá ocasionar la composición del camino de Mérida hasta el fuerte y surgidero de Sisal, Mérida, 2 de diciembre de 1795 AGN, GD18, Caminos y Calzadas, año 1786-1799, Vol. 4, Exp. 5, fs. 18-130.

Nombramiento que extiende José Cosgaya a favor de Pedro de la Cámara y Vergara como agrimensor de los terrenos de la futura población de Progreso, Mérida, 17 de agosto de 1844, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Nombramiento del gobierno del Estado de Yucatán a los pilotos Francisco Alcina y Buenaventura Vivó, para el reconocimiento del fondeadero de El Progreso, Mérida, 14 de mayo de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Oficio firmado por José Tiburcio López y Joaquín García-Rejón y Carbajal, dirigido a José Cosgaya, Mérida, 12 de agosto de 1844, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Pedro de Regil y Peón, Cálculo aproximativo de los productos de un ferrocarril entre Mérida y El Progreso, Mérida, 16 de septiembre de 1863, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Pedro de Regil y Peón, Informes y cálculo sobre los costos y utilidades del ferrocarril desde Mérida al puerto de Progreso, Mérida, 16 de septiembre de 1864BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Propuesta de José María Peón, agente del ministerio de Fomento de Mérida, a Joaquín Velázquez de León, ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la república mexicana, Mérida, 10 de marzo de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Rafael de Portas, “Primer artículo”, combatiendo la traslación de la aduana de Sisal a Progreso, Mérida, octubre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Rafael de Portas, “Refutando al señor Castro la anterior contestación”, Mérida, 1 de diciembre de 1869, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Rafael de Portas, “Segundo artículo”, combatiendo la traslación de la aduana de Sisal a Progreso y la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso, Mérida, 21 de octubre de 1869.

Resolución del gobierno del Estado, suscrita por su titular Miguel Barbachano y el secretario de Gobierno Joaquín García Rejón, dirigida al jefe político superior del distrito de Mérida José Cosgaya, Mérida, 20 de abril de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Respuesta de Joaquín Velázquez de León a José maría Peón, México, 14 de mayo de 1855, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Respuesta de José Cosgaya a Miguel Barbachano y Joaquín García-Rejón y Carbajal, Mérida, 23 de abril de 1846, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Respuesta de Manuel Siliceo a Pedro de Regil y Peón, México, 19 de febrero de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Respuesta de Manuel Siliceo a Pedro de Regil y Peón, México, 26 de mayo de 1856, BVY, Clasif. F1376.9 .976 .C37 .1856.

Santiago Méndez Echazarreta, Informe sobre los costos de un camino de hierro entre esta ciudad y El Progreso, Campeche, 15 de mayo de 1857, BVY, N. de ficha 29936, N. de inventario Lib 19863.

Santiago Méndez Echazarreta, Presupuesto del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y El Progreso, Campeche, 15 de mayo de 1857, BVY, N. de Ficha 29936, N. de Inventario Lib 19863.

Solicitud hecha “por simples particulares” al gobernador Miguel Barbachano y Tarrazo, Mérida, 17 de abril de 1846, BVY, F1376.9 .976 .C37 .1856.

Tarifa para el aforo de efectos nacionales, firma José María Roca, Sisal, 5 de marzo de 1866, BVY.

Hemerografía

Boletín Oficial de la División Restauradora del Orden N. 4, Mérida, 13 de julio de 1863.

Cocquet; topics, art and design, 30 de octubre de 2010.

Diario de Yucatán, 11 de abril de 2013.

El Fénix N. 39, Mérida, 10 de mayo de 1849.

El Iris N. 38, Mérida, 4 y 5 de octubre de 1869.

El Regenerador, Mérida, 13 de junio de 1853.

El Siglo XIX, Periódico Oficial, Mérida, 24 de septiembre de 1844; 7 de noviembre de 1847.

La Nueva Época N. 94, Mérida, 1869.

La Revista de Mérida, Mérida, 21 de diciembre de 1913.

Periódico Oficial del Departamento de Yucatán N. 1, Mérida, 1 de enero de 1866; N. 175, Mérida, 8 de diciembre de 1865.

Páginas web

www.especiales.yucatan.com.mx

www.porestonet.net/ver_nota.php?zona=Yucatan&idSeccion=24

www.porestonet.net/ver_nota.php?zona=Yucatan&idSeccion=33

gw.geneanet.org/sanchiz?lang=es;p=manuel;n=arrigunaga+sabido

gw.geneanet.org/sanchiz?lang=es&n=ybarra+ortoll

<http://www.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx>

www.geneanet.org/Sanchiz?lang=es&p=Olegario&n=molina+solis

gw.geneanet.org/Sanchiz?lang=es&p=Ricardo&n=molina+solis

sipse.com/.../elprimerrieldelalineaferrviariadeyucatan151253.htm

gw.geneanet.org/Sanchiz?lang.es;p=jose+maria;n=rendon+Peniche

www.porestonet.net/ver_nota.php?.zona=yucatan&idsSeccion=1