

CAPÍTULO XXV

1821-1881

Rápidas observaciones sobre los adelantos que han hecho la Agricultura, la Industria y el Comercio en los años posteriores á la proclamación de la independencia.—Incremento que ha tomado el cultivo del henequén.—Máquinas inventadas para rasparlo.—La explotación del palo de tinte —El algodón.—Fábricas de hilados y tejidos.—Esfuerzos hechos en diversas épocas para obtener reducciones en los derechos impuestos por el Arancel de Aduanas.—El nuevo puerto de Progreso sustituye al de Sisal.—Disposiciones tomadas para mejorar las vías de comunicación.—Caminos carreteros —Ferrocarriles.—Telégrafos.

Al estudio que en otra parte hemos hecho sobre la agricultura é industria de la Península durante el período colonial (1), sólo tenemos que añadir ahora algunas observaciones respecto del desarrollo que ambas han alcanzado en los sesenta años que desde entonces han transcurrido. Removidos varios de los obstáculos con que el gobierno de aquella época embarazaba la producción y el trabajo, y puestos nuestros padres desde los primeros días de la independencia en contacto más inmediato con las naciones extranjeras, era natural que un país que posee pocos elementos de prosperidad procurara impulsar estos dos manantiales de la riqueza pública por el medio de la legislación y de los esfuerzos individuales de sus hijos. Y aunque las convulsiones intestinas en que generalmente ha estado envuel-

(1) Véase el capítulo XIV del libro VI.

—(373)—

ta la Península, han convertido muchas veces en soldado al labrador y al artesano, especialmente en la época aciaga de la insurrección indígena, hay por lo general en nuestros compatriotas la rara virtud de que el ejercicio de las armas no extingue en su corazón el amor al trabajo, y frecuentemente se les ve volver sin violencia de la campaña al taller y al cultivo de los campos.

Larga y enojosa sería la tarea de entrar en pormenores sobre los adelantos que paulatinamente ha ido haciendo el país en cada uno de los ramos que constituyen la agricultura y la industria. Bastaría citar, para hacerlos comprender en conjunto, el hecho de que, aunque la guerra de bárbaros haya disminuído nuestra población en una mitad, cuando menos, se ha aumentado, sin embargo, el número de los productos que exportamos por nuestras aduanas. Entre éstos merece una mención especial el *henequén*, del cual puede decirse sin hipérbole que es el que ha sacado á Yucatán de su antigua pobreza, para levantarlo al grado de prosperidad en que ahora se encuentra.

Ya hemos dicho que desde principios del siglo actual un estadista notable prevía el brillante porvenir que estaba reservado á esta preciosa planta, y excitaba con tal motivo á los yucatecos á impulsar su cultivo. Y su consejo fué seguido, aunque como la producción excedía en mucho desde entonces al consumo interior y la exportación estaba sujeta á mil trabas y entorpecimientos, el impulso habría sido muy pequeño si la independencia no hubiera venido á ponernos en libre contacto con los mercados en que tenía demanda el filamento. En los primeros tiempos, en que nuestro comercio se limitó á seguir las mismas vías que le había trazado la administración colonial, el henequén solamente se exportaba manufacturado para algunos Estados de la república, y especialmente para la isla de Cuba. Estas manufacturas consistían en lo general en hilo de diferentes clases, en costales, hamacas, sogas más ó menos gruesas,

cables y toda especie de cabullería para usos navales. Ya desde el año 1847 existían en Mérida siete *corchaderos*, que trabajaban con actividad y que apenas bastaban para satisfacer la demanda que tenían; en cuanto al número de brazos que se empleaban en estos establecimientos y en la construcción de los artefactos que no se producen en ellos, como hamacas, costales, etc., debía de ser considerable, á juzgar por las cantidades que se exportaban.

Pero las manufacturas de que venimos hablando no hubieran bastado para dar al henequén la importancia que merece, si no hubiese empezado á exportársele en rama para los Estados Unidos, y aun para Inglaterra, donde la industria lo destina para mayor número de usos que nosotros. Esta exportación debió de haber comenzado desde los primeros años posteriores á la proclamación de la independencia, y ya en 1847 ascendió á cien mil arrobas, según el cálculo hecho por los autores de una estadística de Yucatán publicada poco tiempo después (2). Si se considera que en el mismo año el consumo interior del henequén ascendió á 73.759 arrobas, y la exportación de los artefactos á 84.648, fácilmente puede calcularse el desarrollo que había adquirido ya el cultivo de la preciosa planta. La desoladora guerra de castas vino á dar un golpe de muerte á este ramo de agricultura, lo mismo que á todos los demás; pero como la demanda del Extranjero continuaba, y como por esta razón el henequén llegó á adquirir un precio elevado, los hacendados volvieron á dedicarse con calor á su cultivo, luego que la disminución de la guerra les permitió disponer de los brazos necesarios.

Había, sin embargo, un obstáculo poderoso que impedía á Yucatán sacar toda la utilidad posible de uno de los frutos más productivos de su suelo. El *toncos* y el *pacché*, que

(2) Don JOSÉ MARÍA REGIL y D. ALONSO MANUEL PEÓN, *Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística de la república mexicana*, México, 1853.

los indios empleaban desde tiempo inmemorial para separar la fibra del bagazo, eran demasiado lentos; forzosamente los hacía muy costosos el número de brazos que empleaban, y si en tiempos remotos pudieron bastar para el consumo interior, se palpó su insuficiencia desde el momento en que comenzó la exportación. Comprendióse desde entonces la necesidad de inventar una máquina que sustituyese con ventaja á aquellos rústicos aparatos. Mister Henry Perrine, cónsul americano en Campeche, introdujo la primera, que hizo construir probablemente en su país, y la Legislatura del Estado le decretó patente de invención el 29 de mayo de 1833. Pero fué poco feliz este primer ensayo, porque no tardó en notarse que las cuchillas operaban mal, cortando mucho por una parte y raspando poco por otra, á causa probablemente de que el constructor no conocía bien la forma de las hojas del henequén. Tampoco obtuvieron un éxito satisfactorio otros aparatos inventados sucesivamente por Mr. Salisch, Mr. Hitchcock, Mr. Scripture y Mr. Thompson, unos porque operaban mal y otros porque tenían un mecanismo muy complicado y de difícil manejo para los indios.

En vista del mal resultado que obtuvieron todos estos ensayos, los mismos yucatecos se dedicaron á hacer otros en seguida; y como si el Destino hubiese querido reservarles la gloria de inventar la máquina de que tanto necesitaba el país, sus esfuerzos se vieron pronto coronados por un éxito, si no completo, superior al menos al de sus antecesores. En el año 1863 ya funcionaban con más ó menos perfección cuatro aparatos, de que eran inventores los señores D. José Millet, D. Ramón Juanes Patrulló, D. José Esteban Solís y D. Manuel Cecilio Villamor. El Sr. Solís parece ser al fin el que ha triunfado de sus rivales, porque lleva su nombre la máquina que generalmente se usa en la actualidad en nuestras fincas de campo. Pero el Sr. Villamor promovió contra él un pleito desde el año 1870,

acusándole de haberle usurpado su invención; y como no guardan uniformidad las sentencias pronunciadas en el decurso del juicio, la Historia no puede adjudicarle todavía á ninguno la gloria que en justicia le corresponde. Pero cualquiera que haya sido el inventor de la máquina, debe decirse que ésta ha venido á prestar un servicio de grande importancia al país; porque desde el momento en que se le aplicó el vapor, el henequén puede rasparse en grandes cantidades y sin necesidad de muchos operarios.

El palo de tinte es otro de los productos de la Península, á cuya explotación han seguido dedicándose con calor sus habitantes. En este ramo se introdujo en la segunda ó tercera década del presente siglo una nueva industria, que consistía en extraer la materia colorante del palo y reducirla á pasta. La simple enunciación del proyecto hizo comprender desde luego su utilidad, porque los mayores gastos que eroga tal vez el corte consisten en el tiempo y el número de hombres ó animales que hay necesidad de emplear para sacarlo á la playa y embarcarlo. Un francés residente en Mérida, llamado M. Chovot, hizo los primeros ensayos allá por los años 1816 ó 1820; pero no fué sino hasta 1828 cuando el procedimiento hubo de llevarse á cabo, por medio de los aparatos necesarios que introdujo de los Estados Unidos el comerciante D. Pedro José Guzmán. Poco prosperó, sin embargo, la nueva industria; porque la pasta que se elaboraba en las máquinas no tuvo aceptación en muchos mercados extranjeros, á causa de que sólo producía el color negro, mientras que el palo sujetado á los procedimientos que allá se empleaban producía además el encarnado, el azul y el violeta. Posteriormente se ensayaron otros procedimientos para mejorar la pasta, y aunque se consiguieron algunos resultados satisfactorios, nunca compensaron los gastos que erogaban (3).

(3) REGIL Y PEÓN, estadística citada.

El cultivo del algodón no fué abandonado en la Península, á pesar de que debió haber disminuído mucho desde el momento en que las mismas leyes españolas prohibieron que se obligase á los indios y á sus mujeres á tejer las mantas de que en otra parte hemos hablado. Los tejidos de algodón continuaron siendo uno de los ramos principales de la industria del Oriente, aunque sólo se fabricaban ciertas telas especiales, como las colchas; porque por lo que toca á la manta, se compraba más barata la extranjera, desde que comenzaron á reformarse los reglamentos de las aduanas. En la cuarta década del presente siglo introdujo una revolución en la industria algodonera del país el señor D. Pedro Sáinz de Baranda, de quien en el libro anterior hablamos á propósito de su carrera pública. Nombrado en 1830 jefe político, juez de primera instancia y comandante militar de Valladolid, no tardó en establecer en aquella ciudad una máquina de hilados y tejidos, movida por vapor, y que era la primera que aparecía, no solamente en la Península, sino también en la república mexicana. Dió á la fábrica el nombre de *La Aurora*, y como la había situado en el centro de la región donde se produce el mejor algodón del Estado, alcanzó desde los primeros tiempos los más felices resultados. En menos de diez años consumió 18.518 cargas de las cosechas de aquel distrito y proporcionó ocupación á 117 trabajadores (4). Vino desgraciadamente la insurrección indígena, y como la ciudad de Valladolid fué una de sus primeras víctimas, el machete del salvaje destruyó la maquinaria, cuyos fragmentos hemos visto nosotros esparcidos por las calles de la población y sus inmediaciones.

Desde esta fecha el país volvió á caer en la necesidad de consumir exclusivamente las mantas extranjeras; pero co-

(4) SIERRA, *Registro Yucateco*, tomo IV.—REGIL Y PEÓN, estadística citada.

menzó á desaparecer, por fortuna, desde el año 1865, en que se estableció una nueva fábrica de hilados y tejidos, con el nombre de *La Constancia*, en el suburbio de San Cristóbal, de esta capital. Esta fábrica, que desde 1869 es de la propiedad exclusiva de D. Juan Antonio Urcelay, contaba ya en 1878 con ochenta telares y proporcionaba trabajo á 138 operarios de varios sexos y edades, sin incluir en este número á las familias que trabajaban fuera del establecimiento en el ramo de rebocería. La fábrica produce mantas, rebozos, driles y lona; pero está luchando siempre con la gran dificultad de encontrar trabajadores, porque en Mérida son muy pocas las personas que no aciertan á proporcionarse mejores jornales que los que puede pagar aquélla. Y por una anomalía singular, que encuentra su explicación en los gastos que eroga aquí el cultivo de la planta de que venimos hablando, esta Península, que los antiguos historiadores llamaban tierra de algodones y añiles, sólo proporciona á *La Constancia* una pequeña parte de la materia prima que consume, y su propietario se ve obligado á importar anualmente sesenta mil kilogramos de algodón americano.

Omitiendo ahora hablar de las vicisitudes que han experimentado otros ramos de la agricultura y de la industria, porque no queremos salirnos de los límites que nos hemos trazado, vamos á ocuparnos ya de los progresos que ha hecho el comercio en el período que venimos examinando. Dijimos en el libro sexto que en el momento de proclamar Yucatán su independencia de la Metrópoli, se hallaba en posesión de un arancel de Aduanas muy amplio y liberal, expedido por el gobernador Artazo. Desgraciadamente, fué muy corto el tiempo que la Península disfrutó de sus beneficios, porque en el mes de noviembre de 1821 el gobierno de México expidió para todo el Imperio un arancel que, entre varios inconvenientes y gravámenes, imponía el derecho del 25 por 100 sobre aforo ó valor de factura á todos

los efectos que se introdujesen por nuestros puertos. La Diputación provincial representó contra esta disposición (5), mandando suspender interinamente sus efectos, y aunque ignoramos la resolución que se dictó entonces, puede decirse por regla general que el Estado ha mantenido por el espacio de medio siglo una lucha constante con el gobierno federal, para pedir que se moderen en su favor los derechos aduanales.

Este privilegio, que tenía su razón de ser en la pobreza proverbial de Yucatán, alegaba en su apoyo ciertos antecedentes que se remontaban hasta la época en que el gobierno español otorgó el comercio libre á sus Colonias. En efecto; en el reglamento de 1778 se concedió á la Península la gracia de pagar solamente $1\frac{1}{2}$ por 100 sobre el valor de los frutos y efectos españoles, y 4 sobre el de manufacturas extranjeras, cuando en los llamados puertos mayores pagaban 3 por 100 los primeros y 7 los segundos. Luego que en México se estableció la república, los diputados de Yucatán procuraron alcanzar un privilegio semejante, y el Congreso federal de 1827 decretó que los efectos extranjeros que se introdujesen por los puertos del Estado, solamente pagaran los tres quintos de los derechos impuestos en el Arancel de Aduanas. Pero durante el gobierno central que surgió diez años después en la república, no solamente fué abolido este privilegio, sino recargados en general los derechos aduanales. El comercio no estaba acostumbrado á soportar este gravamen, y á juzgar por los numerosos datos que arrojan los documentos contemporáneos, el contrabando se hizo entonces en grande escala, especialmente por la costa oriental de la Península y las fronteras de Belice, no embarazadas aún por la insurrección indígena. Todavía produjo la medida otro perjuicio más transcendental; porque, como ya hemos dicho al ha-

(5) Véase el capítulo I del libro VII.

blar de la revolución de 1840, fué una de las causas que la hicieron estallar y triunfar.

Durante la escisión de Yucatán, que nació de este movimiento, el gobierno del Estado se apresuró á expedir aranceles que estaban en conformidad con sus intereses y que favorecían el desarrollo del comercio de buena fe con los equitativos derechos que imponían. Y cuando se trató de la reincorporación en 1843, alcanzó en su favor la declaración expresa de que el gobierno local podría expedir los aranceles de Aduanas que creyese más conciliables con las necesidades del país. En la reincorporación definitiva de 1848, aunque el Estado la aceptó sin condiciones de ninguna especie, por las circunstancias críticas en que se hallaba, el gobernador Barbachano pidió al gobierno general que conservara vigente el arancel que rigió en Yucatán durante la separación, y, por último, cuando se expidió la Ordenanza general de Aduanas de 31 de enero de 1856, don Santiago Méndez no se atrevió á ponerla en observancia en el Estado, sino con algunas de las modificaciones que demandaban las necesidades del comercio. Inútil nos parece hablar del gran número de notas que con motivo de esta cuestión de aranceles se cambiaron entre el gobierno local y el federal. El último ha logrado al fin uniformar la legislación aduanal en toda la república, y hace mucho tiempo que se pagan aquí los mismos derechos que en los demás puertos nacionales.

La agricultura, la industria y el comercio no podrán prosperar nunca en un país mientras éste no posea vías fáciles de comunicación. Comprendieronlo así los legisladores del Estado desde los tiempos más inmediatos á la proclamación de la independencia, y después de haber dictado varias disposiciones parciales en el ramo, expidieron al fin la ley de 30 de octubre de 1827, que impuso á todo varón mayor de dieciséis años y menor de sesenta la obligación de trabajar cuatro días al año en la construcción y repa-

ración de caminos. Este trabajo, que podía hacerse personalmente ó pagando una cuota equivalente al jornal de un operario, es el impuesto que esencialmente subsiste hasta ahora con el nombre de *faginas*, á pesar de las numerosas modificaciones que se han hecho á la ley primitiva en el transcurso de medio siglo.

Grande necesidad tenía el país de una disposición de esta naturaleza, porque después del primer esfuerzo hecho en 1792 por el infortunado Gálvez, y merced al cual se habían construído unas veinticinco leguas de camino, nada había vuelto á emprenderse en tan importante ramo, si se exceptúa la carretera de Mérida á Sisal; pero luego que se puso en vigor la ley que acabamos de citar, los trabajos comenzaron de nuevo con alguna actividad. En 1841 se concluyó la vía de Campeche, comenzada desde la época de Gálvez, y hacia el año 1852 ya se hallaban en explotación otros varios caminos carreteros que medían en conjunto una extensión de ciento treinta y dos leguas. De aquella época hasta la presente se han construído algunos más, aunque puede decirse que en la actualidad el impuesto se invierte ordinariamente en conservar y reparar los que existen; pero ya no hay pueblo de alguna importancia que no se halle ligado con los demás por una vía carretera, la cual facilita considerablemente la agricultura y el comercio, y contribuye á la creciente prosperidad del Estado.

Pero en materia de vías de comunicación, la mejora de mayor transcendencia que se ha emprendido en estos últimos tiempos es, sin duda alguna, la construcción de ferrocarriles. Hacía un cuarto de siglo, por lo menos, que el país venía soñando con la existencia de una vía férrea que, partiendo de la capital á la costa, facilitase la extracción de sus productos y la importación de los efectos extranjeros. Desde la aciaga época de la guerra social, casi toda la vida del Estado ha venido á concentrarse en Mé-

rida y sus inmediaciones, y ligando á esta ciudad con el mar por medio de un ferrocarril, se creía, con razón, que esta mejora redundaría en beneficio del país en general. Nuestros recursos, además, no nos permitían entonces dar mayor ensanche á nuestras aspiraciones, y es preciso decir que, á pesar de ser tan modestas, tropezaron desde los primeros tiempos con grandes dificultades.

Hacia el año 1846, creyéndose que el comercio ganaría mucho con el establecimiento de un puerto que se hallara á la menor distancia posible de Mérida, se trazó un camino que, partiendo del suburbio de Santa Ana, de esta ciudad, en línea recta y con dirección al Norte, fué á salir á un punto desierto de la playa, al cual se dió el nombre de *Progreso*. El nuevo surgidero era casi tan malo como el de Sisal, bajo el punto de vista de que ninguno reúne las condiciones que se necesitan para un buen puerto; pero se alegó que sólo dista de Mérida 40.600 varas, y desde entonces se proyectó habilitarlo para el comercio de altura y cabotaje. Yucatán se hallaba entonces en la segunda época de su escisión, y en la Legislatura comenzó á formarse el expediente necesario para estudiar el proyecto con toda la atención que merecía; pero sobrevino luego el desastroso pronunciamiento de octubre de aquel año, y en seguida la insurrección indígena, y aunque el pensamiento no quedó completamente abandonado, fué necesario el transcurso de una década para que se concluyera el camino carretero y se echara sobre la ciénega el puente de madera que ahora existe. En 1857 se trazó el plano de la nueva ciudad á orillas del mar; se sacaron á remate los lotes en que fué dividida; abundaron compradores, y aunque por entonces no pasaron de tres ó cuatro las casas que se construyeron, la población quedó fundada desde aquella época y convertida en el paso de los frutos que venían á Mérida de la costa oriental.

La fundación de Progreso disminuyó una de las grandes

dificultades que se pulsaban entonces para llevar á cabo la vía ferrea que se deseaba; porque distando de Mérida cuatro leguas menos que Sisal, debían ser menores los gastos de construcción. Las discordias intestinas en que muy pronto volvió á verse envuelta la Península, aplazaron nuevamente la realización del pensamiento; pero hacia el año 1861, el Congreso concedió por primera vez á una Empresa, representada por Mr. Robinson, el privilegio de construir el deseado ferrocarril de Mérida á Progreso. Desgraciadamente, murió Mr. Robinson, caducó la concesión, y aunque se intentó luego formar una ó varias Compañías que la solicitaran para sí, surgieron nuevas dificultades, originadas en parte de los que deseaban que el ferrocarril se dirigiera á Sisal. Y como si este germen de discordia no hubiera bastado para aumentar los obstáculos con que tropezaba el proyecto, en 1865 apareció otra concesión de ferrocarril, que debía dirigirse al remoto puerto de Celestún.

Llenaríamos muchas páginas de nuestra historia si nos propusiéramos referir todas las dificultades que en el espacio de veinte años, por lo menos, se opusieron á la realización del primer ferrocarril del Estado. Pero poco después de haberse restablecido el gobierno nacional en la república, aconteció un suceso que debía remover la más transcendental de todas. El gobierno federal abrió al comercio de altura y cabotaje el puerto de Progreso, clausurando al mismo tiempo el de Sisal, y el 1.º de julio de 1871 se verificó la traslación de la Aduana y demás oficinas correspondientes. Aun no callaron del todo las oposiciones; pero el Congreso de la Unión no tardó en resolver la disputa, subvencionando el ferrocarril de Progreso en una concesión hecha á una Empresa puramente yucateca. La Legislatura había también subvencionado la misma vía, y aunque todavía hubo necesidad de vencer grandes obstáculos para acometer la obra, el concesionario D. José Rendón Peniche

supo vencerlos todos, y el 1.º de abril de 1875 se colocó el primer riel en la Estación de la plaza de la Mejorada, de esta ciudad, ante el numeroso concurso que había acudido á presenciar el acto. Los trabajos se continuaron desde entonces con bastante actividad, y en los momentos en que trazamos estas líneas se abrigo la esperanza de que quedarán concluidos antes de que termine este año.

No hace mucho tiempo que la idea de construir un ferrocarril en el Estado, sólo era acogida con cierto desdén entre las personas que se preciaban de cuerdas y sensatas. ¿Qué movimiento tienen nuestra agricultura y nuestro comercio—decían—para alimentar y sostener la incansable actividad de un camino de hierro? ¿Dónde están los grandes capitales que se necesitan para construirlo? Y sin embargo, aun no han pasado seis años desde que se inauguró el primero, y ha surgido el proyecto de otros tres, que, arrancando de Mérida en direcciones distintas hacia el interior de la Península, contribuirán con el tiempo á afianzar sobre bases sólidas y duraderas nuestra naciente prosperidad actual. El ferrocarril que lleva el nombre de *Peto*, es decir, el de la villa donde debe terminar, inauguró su primer tramo de ocho kilómetros el 16 de septiembre de 1880. El de Calkiní, que debe terminar en Campeche, y cuya concesión incluye un ramal para el puerto de Celestún, comienza ya también á realizarse, y los trabajos de construcción se han iniciado el 7 de marzo del presente año (1881). El de Valladolid comenzará también á construirse en breve tiempo, á juzgar por los pasos que da en la actualidad la Empresa. Todos estos ferrocarriles tienen una subvención del gobierno federal y otra del Estado.

Las vías telegráficas datan de una fecha más antigua que los caminos de hierro. La primera que se construyó en el país, hacia el año 1865, fué la de Mérida á Sisal. En la actualidad hay otras cuatro que parten de esta capital con di-

rección á Progreso, Tekax, Izamal y Maxcanú. La tercera tiene un ramal que se dirige á Motul, y la cuarta se prolonga hasta el vecino Estado de Campeche. En 1876, esta última llegó también á ligarse con la línea de Veracruz á México, y se cruzaron varios telegramas entre Mérida y la capital de la república.