

CAPITULO XXV.

1821.—1881.

Rápidas observaciones sobre los adelantos que han hecho la agricultura, la industria y el comercio, en los años posteriores á la proclamacion de la independencia.—Incremento que ha tomado el cultivo del henequen.—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 comunicacion.—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) solo tenemos que añadir ahora algunas observaciones respecto del desarrollo que ámbas han alcanzado en los sesenta años que desde entónces han trascurrido. Removidos varios de los obstáculos con que el gobierno de aquella época embarazaba la produccion y el trabajo, y puestos nuestros padres desde los primeros dias de la independencia, en contacto mas inmediato con

(1) Véase el capítulo XIV del libro VI.

las naciones extranjeras, era natural que un país que posee no pocos elementos de prosperidad, procurara impulsar estos dos manantiales de la riqueza pública por el medio de la legislacion y de los esfuerzos individuales de sus hijos. Y aunque las convulsiones intestinas en que generalmente ha estado envuelta la península, han convertido muchas veces en soldado al labrador y al artesano, especialmente en la época aciaga de la insurreccion indígena, hay por lo general en nuestros compatriotas la rara virtud de que el ejercicio de las armas no extingue en su corazon el amor al trabajo, y frecuentemente se les vé 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 disminuido nuestra poblacion en una mitad, cuando ménos, se ha aumentado sin embargo el número de los productos que exportamos por nuestras aduanas. Entre éstos merece una mencion especial el *henequen*, del cual puede decirse sin hipérbole, que es el que ha sacado á Yucatan 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 preveia 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 produccion excedia en mucho desde entónces al consumo interior y la exportacion 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 tenia demanda el filamento. En los primeros tiempos en que nuestro comercio se limitó á seguir las mismas vías que le habia trazado la administracion colonial, el henequen solamente se exportaba manufacturado para algunos Estados de la República y especialmente para la isla de Cuba. Estas manufacturas consistian en lo general en hilo de diferentes clases, en costales, hamacas, sogas mas ó ménos gruesas, cables y toda especie de cabullería para usos navales. Ya desde el año de 1847 existian en Mérida siete *corchaderos* que trabajaban con actividad y que apenas bastaban para satisfacer la demanda que tenian. En cuanto al número de brazos que se empleaban en estos establecimientos y en la construccion de los artefactos que no se producen en ellos, como hamacas, costales etc., debia de ser considerable á juzgar por las cantidades que se exportaban.

Pero las manufacturas de que venimos hablando no hubieran bastado para dar al henequen la importancia que merece, si no hubiese empezado á exportársele en rama para los Estados Unidos, y aún para Inglaterra, donde la industria lo destina para mayor número de usos que nosotros. Esta exportacion debió de haber comenzado desde los primeros años posteriores á la proclamacion de la independencian, y ya en 1847 ascendió á cien mil arrobas, segun el cálculo hecho por los autores de una Estadística de Yucatan publicada poco tiempo despues (2). Si se considera que en el mismo año el consumo interior del henequen ascendió á 73.759 arrobas y la exportacion en artefactos á 84.648, fácilmente puede calcularse el desarrollo que habia adquirido ya el cultivo de la preciosa planta. La desoladora guerra de castas vino

(2) D. José María Regil y D. Alonso Manuel Peon, Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística de la república mexicana, México—1853.

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 razon el henequen llegó á adquirir un precio elevado, los hacendados volvieron á dedicarse con calor á su cultivo, luego que la disminucion de la guerra les permitió disponer de los brazos necesarios.

Había sin embargo un obstáculo poderoso que impedía á Yucatan sacar toda la utilidad posible de uno de los frutos mas productivos de su suelo. El *toncos* y el *pacché*, que 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 exportacion. Comprendióse desde entónces la necesidad de inventar una máquina que sustituyese con ventaja á aquellos rústicos aparatos. Mr. 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 invencion 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 conocia bien la forma de las hojas del henequen. 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 tenian 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 ménos al de sus antecesores. En el año de 1863 ya funcionaban con mas ó ménos perfeccion cuatro aparatos de que eran inventores los Sres. D. José Millet, D. Ramon Juanes Patrulló, D. José Estéban Solis y D. Manuel Cecilio Villamor. El Sr. Solis 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 de 1870, acusándole de haberle usurpado su invencion; y como no guardan uniformidad las sentencias pronunciadas en el discurso 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 henequen 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 explotacion 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 extractar la materia colorante del palo y reducirla á pasta. La simple enunciacion del proyecto hizo comprender desde luego su utilidad, porque los mayores gastos que eroga tal vez el corte, consisten en el tiempo y en el número de hombres ó animales que hay necesidad de emplear para sacarlo á la playa y embarcarlo. Un francés residente en Mérida, llamado Mr. Choyot, hizo los primeros ensayos allá por los años de

1816 ó 1820; pero no fué sino hasta 1828 cuando el procedimiento hubo de llevarse al cabo, por medio de los aparatos necesarios que introdujo de los Estados Unidos, el comerciante D. Pedro José Guzman. Poco prosperó sin embargo la nueva industria, porque la pasta que se elaboraba en las máquinas no tuvo aceptacion en muchos mercados extranjeros, á causa de que solo producía el color negro, miéntras 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).

El cultivo del algodón no fué abandonado en la península, á pesar de que debió haber disminuido 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 solo se fabricaban ciertas telas especiales, como las colchas, porque por lo que toca á la manta, se compraba mas barata la extranjera, desde que comenzaron á reformarse los reglamentos de las aduanas. En la cuarta década del presente siglo, introdujo una revolucion en la industria algodонера del país, el Sr. D. Pedro Sainz 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 tambien en la república mexicana. Dió á la fábrica el nombre de *Aurora*, y como

(3) Regil y Peon, Estadística citada.

la había situado en el centro de la region, donde se produce el mejor algodón del Estado, alcanzó desde los primeros tiempos los mas felices resultados. En ménos de diez años consumió 18,518 cargas de las cosechas de aquel distrito y proporcionó ocupacion á 117 trabajadores (4). Vino desgraciadamente la insurreccion indígena, y como la ciudad de Valladolid fué una de sus primeras víctimas, el machete del salvaje destrozó la maquinaria, cuyos fragmentos hemos visto nosotros esparcidos por las calles de la poblacion y sus inmediaciones.

Desde esta fecha el país volvió á caer en la necesidad de consumir exclusivamente las mantas extranjeras; pero comenzó á desaparecer por fortuna desde el año de 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 aquella. Y por una anomalía singular, que encuentra su explicacion 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, solo proporeiona á la *Constancia* una pequeña parte de la materia prima que consume, y su propietario se vé obligado á importar anualmente sesenta mil kilogramos de algodón americano.

(4) Sierra, *Registro Yucateco*, tomo IV—Regil y Peon, Estadística citada.

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 Yucatan su independencia de la metrópoli, se hallaba en posesion 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 p.⊘ sobre aforo ó valor de factura á todos los efectos que se introdujesen por nuestros puertos. La Diputacion provincial representó contra esta disposicion (5) mandando suspender interinamente sus efectos, y aunque ignoramos la resolucion que se dictó entónces, 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 razon de ser en la pobreza proverbial de Yucatan, 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 1½ p.⊘ sobre el valor de los frutos y efectos españoles y 4 sobre el de manufacturas éxtranjeras, cuando en los llamados puertos mayores pagaban 3 p.⊘ los primeros y 7 los segundos. Luego que en México se estableció la república, los diputados de Yucatan procuraron alcanzar un privilegio seme-

(5) Véase el capítulo I del libro VII.

jante, 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 gravámen, y á juzgar por los numerosos datos que arrojan los documentos contemporáneos, el contrabando se hizo entónces en grande escala, especialmente por la costa oriental de la península y las fronteras de Belice, no embarazadas aun por la insurreccion indígena. Todavía produjo la medida otro perjuicio mas trascendental, porque como ya hemos dicho al hablar de la revolucion de 1840, fué una de las causas que la hicieron estallar y triunfar.

Durante la escision de Yucatan, 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 fé con los equitativos derechos que imponían. Y cuando se trató de la reincorporacion en 1843, alcanzó en su favor la declaracion expresa de que el gobierno local podría expedir los aranceles de aduanas, que creyese mas conciliables con las necesidades del país. En la reincorporacion 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 conservára vigente el arancel que rigió en Yucatan durante la separacion; y por último, cuando se expidió la Ordenanza general de Aduanas de 31 de enero de 1856, D. 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 cuestion de aranceles, se cambiaron entre el gobierno local y el federal. El último ha logrado al fin uniformar la legislacion 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 comunicacion. Comprendiéronlo así los legisladores del Estado desde los tiempos mas inmediatos á la proclamacion de la independenciam, 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 varon mayor de 16 años y menor de 60, la obligacion de trabajar cuatro dias al año en la construccion y reparacion 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 *fajinas*, 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 disposicion de esta naturaleza, porque después del primer esfuerzo hecho en 1792 por el infortunado Gálvez, y merced al cual se habían construido 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 hácia el año de 1852 ya se hallaban en explotacion otros varios caminos carreteros, que medían en conjunto una extension de ciento treinta y dos leguas. De aquella época hasta la presente se han construido algunos

mas, 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 comunicacion, la mejora de mayor trascendencia que se ha emprendido en estos últimos tiempos, es sin duda alguna la construccion de ferrocarriles. Hacía un cuarto de siglo por lo ménos que el país venia soñando con la existencia de una vía férrea, que partiendo de la capital á la costa, facilitase la extraccion de sus productos y la importacion de los efectos extranjeros. Desde la aciaga época de la guerra social, casi toda la vida del Estado ha venido á concentrarse en Mérida y sus inmediaciones, y ligando á esta ciudad con el mar por medio de un ferrocarril, se creía con razon que esta mejora redundaría en beneficio del país en general. Nuestros recursos además, no nos permitian entónces 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.

Hácia el año de 1846, creyéndose que el comercio ganaria 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 direccion 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 solo dista

de Mérida 40,600 varas, y desde entónces se proyectó habilitarlo para el comercio de altura y cabotaje. Yucatan se hallaba entónces en la segunda época de su escision, y en la Legislatura comenzó á formarse el expediente necesario para estudiar el proyecto con toda la atencion que merecía. Pero sobrevino luego el desastroso pronunciamiento de octubre de aquel año y en seguida la insurreccion indígena, y aunque el pensamiento no quedó completamente abandonado, fué necesario el transecurso 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 entónces no pasaron de tres ó cuatro las casas que se construyeron, la poblacion quedó fundada desde aquella época y convertida en el paso de los frutos que venian á Mérida de la costa oriental.

La fundacion de Progreso disminuyó una de las grandes dificultades que se pulsaban entónces para llevar al cabo la vía férrea que se deseaba, porque distando de Mérida cuatro leguas ménos que Sisal, debian ser menores los gastos de construccion. Las discordias intestinas en que muy pronto volvió á verse envuelta la península, aplazaron nuevamente la realizacion del pensamiento; pero hácia el año de 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 concesion, 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 gérmen de discordia no hubiera bastado para

aumentar los obstáculos con que tropezaba el proyecto, en 1865 apareció otra concesion de ferrocarril, que debia dirigirse al remoto puerto de Celestun.

Llenaríamos muchas páginas de nuestra historia si nos propusiéramos referir todas las dificultades que en el espacio de veinte años por lo ménos, se opusieron á la realizacion del primer ferrocarril del Estado. Pero poco despues de haberse restablecido el gobierno nacional en la república, aconteció un suceso que debia remover la mas trascendental 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 1º de Julio de 1871 se verificó la traslacion de la Aduana y demás oficinas correspondientes. Aún no callaron del todo las oposiciones, pero el Congreso de la Union no tardó en resolver la disputa, subvencionando el ferrocarril de Progreso en una concesion hecha á una empresa puramente yucateca. La Legislatura habia ya tambien subvencionado la misma vía, y aunque todavía hubo necesidad de vencer grandes obstáculos para acometer la obra, el concesionario D. José Rendon Peniche supo vencerlos todos, y el 1º de Abril de 1875 se colocó el primer riel en la estacion de la plaza de la Mejorada de esta ciudad, ante el numeroso concurso que habia acudido á presenciar el acto. Los trabajos se continuaron desde entónces con bastante actividad, y en los momentos en que trazamos estas líneas se abrigo la esperanza de que quedarán concluidos ántes de que termine este año.

No hace mucho tiempo que la idea de construir un ferrocarril en el Estado, solo era acogida con cierto desden entre las personas que se preciaban de cuerdas y sensatas. ¿Qué movimiento tienen nuestra agricultura y nuestro comercio—decian—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, aún no han pasado seis años desde que se inauguró el primero, y ya ha surgido el proyecto de otros tres, que arrancando de Mérida en direcciones distintas hácia 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 setiembre de 1880. El de Calkiní que debe terminar en Campeche, y cuya concesion incluye un ramal para el puerto de Celestun, comienza ya tambien á realizarse, y los trabajos de construccion se han iniciado el 7 de marzo del presente año (1881). El de Valladolid comenzará tambien á construirse en breve tiempo, á juzgar por los pasos que dá en la actualidad la empresa. Todos estos ferrocarriles tienen una subvencion del gobierno federal y otra del Estado.

Las vías telegráficas datan de una fecha mas antigua que los caminos de hierro. La primera que se construyó en el país hácia el año de 1865, fué la de Mérida á Sisal. En la actualidad hay otras cuatro que parten de esta capital con direccion 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 tambien á ligarse con la línea de Veracruz á México, y se cruzaron varios telegramas entre Mérida y la capital de la república.
