



Julio Contreras Utrera

Maestría en Historia por El Colegio de Michoacán. Docente en la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Chiapas, 1999-2004. Principales publicaciones "Los comerciantes del puerto de Veracruz en la era del progreso", *Anuario IX*, Universidad Veracruzana, 1994, Xalapa, Ver.; "La red mercantil de Chiapas hacia los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco, durante la segunda mitad del siglo XIX", *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Veracruzana, núm. 9, invierno 2000-2001, Xalapa; "Abasto de agua y drenaje en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, 1880-1938", *Anuario*, Instituto de Estudios Indígenas-Universidad Autónoma de Chiapas, 2003, San Cristóbal de Las Casas; "La nacionalización de los manantiales del municipio de San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, y el conflicto por el agua del venero de La Almolonga", *Boletín del Archivo Histórico del Agua*, CIESAS/Comisión Nacional del Agua/El Colegio Mexiquense/Archivo Histórico del Agua, núm. 25, septiembre-diciembre de 2003.

Resumen

El trabajo analiza el comercio exterior de Chiapas durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del siglo XX. Presenta los diversos obstáculos para el desarrollo de ese sector y cómo bajo el amparo de las políticas de los gobiernos liberales, estas trabas fueron siendo eliminadas a través de la construcción de caminos, carreteras y ferrocarriles. En este estudio se examinan paralelamente los mecanismos de asociación empleados por los comerciantes de los distintos departamentos que conformaron la entidad de Chiapas, cuyo comercio estaba dirigido hacia el interior y el exterior del país.

Palabras clave:

Comercio, transporte mercantil, departamentos, fletes, comerciantes, puertos.

Abstract

This paper analyzes foreign trade in Chiapas during the second half of the 19th century and the first decade of the 20th century. It describes the various obstacles to the development of this sector and shows how, as a result of liberal government policies, these barriers were gradually eliminated through the construction of roads, highways and railroads. The study also examines the association mechanisms used by traders in the various departments comprising the state of Chiapas, which engaged in both domestic and international trade.

Key words:

Trade, mercantile transport, departments, freight, traders, ports.

Fecha de recepción:
noviembre de 2003

Fecha de aceptación:
mayo de 2004

Comercio y comerciantes de Chiapas en la segunda mitad del siglo XIX*

Julio Contreras Utrera

INTRODUCCIÓN

Durante el siglo XIX el comercio fue uno de los sectores económicos que se impulsó para alcanzar la "modernidad" del país. Los gobiernos de la primera mitad de esta centuria buscaron el desarrollo de este rubro con el fin de terminar con la producción de autoconsumo y de crear un mercado interno que se incorporara al mercado mundial. Sin embargo poco se avanzó; fue durante el último cuarto del siglo XIX cuando se puso en práctica con mayor dinamismo esta política económica que contempló, además, el desarrollo de la minería, de la agricultura, de la industria y de las vías de comunicación.

En este pequeño contexto analizaremos el desarrollo del comercio de la entidad chiapaneca; asimismo, identificare-

mos algunos de los grupos mercantiles que tuvieron el control del comercio hacia el exterior del estado durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera década del siglo XX. Nos interesa señalar algunos de los mecanismos de los que se valieron los comerciantes para extender su red de comercio. Examinaremos el flujo mercantil dirigido hacia los puertos del Golfo de México (Villahermosa, Frontera, Campeche y Coatzacoalcos) y hacia Guatemala. Esto nos permitirá reconstruir el comercio exterior del estado de Chiapas y mostrar que, pese a su distancia con el centro del país y a la falta de una buena infraestructura durante gran parte del siglo XIX, Chiapas se fue incorporando cada vez más al mercado nacional e internacional gracias a las políticas liberales de finales de este siglo.

* El presente trabajo fue presentado como ponencia en el IX Congreso Anual de la Asociación Mexicana de Estudios del Caribe, El Caribe: Nuevos Horizontes, celebrado en la ciudad de Cozumel, Q. Roo, del 16 al 19 de abril de 2002. Agradezco a Berenice Dávila, Martín Sánchez García y Noe Gutiérrez, integrantes del Archivo Histórico del Estado de Chiapas, todas las facilidades para obtener gran parte de la información para este artículo. A Pedro Ruiz Moreno le agradezco su apreciable ayuda y tiempo para incorporar las imágenes en este artículo.

LOS OBSTÁCULOS AL DESARROLLO DEL COMERCIO

Desde el punto de vista geográfico, el estado de Chiapas presentó una ventaja al contar con dos vías de acceso al mercado nacional e internacional. Por el Atlántico pudo comerciar con importantes centros mercantiles como Coatzacoalcos, Veracruz, Campeche, Progreso, Nueva York y La

Habana. Esta comunicación era realizada principalmente a través de los puertos de Villahermosa y de Frontera, Tabasco.¹ Aunque no contamos con la fuente precisa, podríamos decir, hipotéticamente, que ésta fue una de las rutas que permitía a los comerciantes chiapanecos realizar sus transacciones mercantiles con las ciudades de Puebla y México, haciendo llegar sus mercancías por el puerto de Veracruz. Por el lado del Pacífico, a pesar de que los puertos de San Benito y de Tonalá no estaban habilitados para el comercio exterior, se exportaban productos de Chiapas hacia Mazatlán, Guatemala, Estados Unidos y Europa. Gracias a esta comunicación interoceánica Chiapas podía exportar "sus riquezas inagotables".²

Si bien el estado tenía estas dos importantes vías de acceso al mercado mundial, la actividad mercantil presentó varias dificultades para su desarrollo durante gran parte del siglo XIX. La falta de un buen sistema de comunicaciones y de transporte fue una de las causas que entorpeció el desarrollo del comercio interior y exterior.³ Los comerciantes de los departamentos del norte (Pichucalco, Simojovel y Chilón) tuvieron serios problemas para comerciar hacia los centros urbanos del interior de la entidad chiapaneca debido a que los caminos eran peligrosos y difíciles pues tenían que atravesar zonas montañosas.⁴

¹ Véase Robinson, *Mexico*, 1911; Byam, *Sketch*, 1897, p. 44; *Estados*, enero y febrero de 1886, p. 140.

² *Diario Oficial del Estado de Chiapas*, 5 de marzo de 1898.

³ Para una visión más amplia en torno a los caminos y carreteras de Chiapas, véase Contreras, "Red", 2002.

⁴ Byam, *Sketch*, 1897, pp. 42, 44, 45.

Por otra parte, no obstante que en los distintos departamentos que conformaron la entidad de Chiapas (véase mapa 1) había tierras aptas para el cultivo de importantes productos de exportación como cacao, añaíl, hule, algodón, azúcar, café, henequén, así como efectos de consumo interior como arroz, frijol, maíz y frutas, hubo constantes quejas de comerciantes y hacendados porque estos productos se exportaban poco debido a la falta de buenos caminos y carreteras. En 1886, Luis Farrera, uno de los comerciantes-hacendados más importantes del estado de Chiapas y descendiente de una de las poderosas familias políticas de la entidad,⁵ informaba a la Secretaría de Fomento que tanto en el departamento de Tuxtla Gutiérrez como en los otros departamentos aledaños a éste (Chiapa, Mezcalapa y Tonalá), podía exportarse el hule "en gran cantidad, por la inmensidad de bosques que lo producen".⁶ Sin embargo, Farrera sostenía que debido a "las mismas dificultades de los caminos casi nadie se ocupa aquí de su explotación".⁷

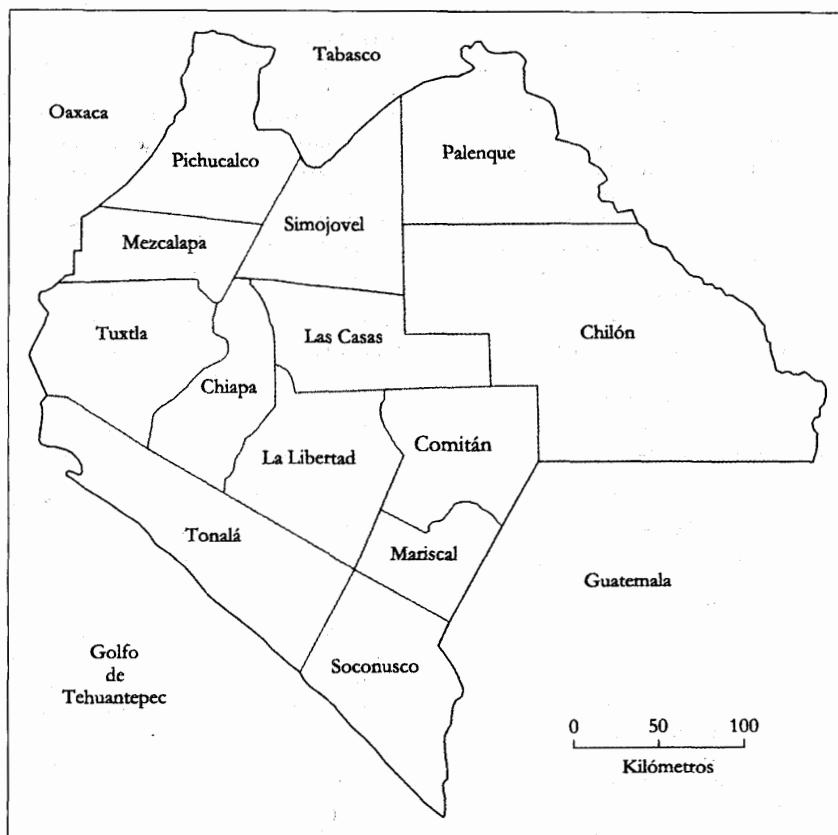
Paralelamente, en el departamento de Pichucalco se informaba de la existencia de buenos terrenos, en los que "sin mucho costo se [produciría] cacao, añaíl, café y caña de azúcar". Se señalaba también la

⁵ La familia Farrera era propietaria de numerosas haciendas y fincas de café en el estado de Chiapas; estaba relacionada con las "mejores" y más ricas familias de la entidad chiapaneca y tenía vínculos familiares y políticos con destacados personajes de la política, como el diputado federal por Chiapas, Víctor Manuel Castillo, quien a su vez era gran amigo del gobernador porfirista Emilio Rabasa. Benjamin, *Chiapas*, 1995, p. 96.

⁶ *Estados*, octubre de 1886.

⁷ *Ibid.*

Mapa 1. Departamentos de Chiapas



Elaboró: Felipe de Jesús Calderón Flores.

Fuente: Benjamin, *Chiapas*, 1995, p. 64.

variedad de maderas que podían explotarse. Se decía que estos productos agrícolas podían exportarse a “las primeras plazas de la república y del extranjero si no fuera *la dificultad de los caminos*, o mejor dicho la carencia de ellos, uno de los principales impedimentos para el desarrollo de cualquier empresa agrícola”.⁸

Por otro lado, aunque en el departamento de Comitán se contaba con el clima y también con tierras favorables para el cultivo del café, éste no se extendió debido a que los caminos hacia los puertos chiapanecos de San Benito y Tonalá, que eran los lugares más cercanos, estaban en muy mal estado. Esta situación hacía poco atractivo el cultivo, pues éste “no reportaría utilidad a los productores”.⁹

Aunado a la falta de caminos y carreteras, así como al mal estado de las vías existentes, estaba el retraso del transporte mercantil, que obstaculizó también el desarrollo del comercio y de la agricultura chiapanecos durante gran parte del siglo XIX. Las mercancías fueron transportadas sobre las espaldas de los cargadores indígenas, así como en mulas que recorrían más que caminos, veredas que atravesaban zonas montañosas. Por ejemplo, la mayor parte del comercio del departamento de Simojovel hacia el interior del estado se realizaba por medio de cargadores que trasladaban bultos que pesaban entre 80 y 110 libras.¹⁰ De este mismo departamento y del departamento de Chilón, ubicados en la zona montañosa en donde las mulas tenían problemas para andar, se emplearon también cargadores

que recorrieron senderos peligrosos cruzando docenas de puentes colgantes para llegar a alguna vía fluvial que se dirigiera hacia el Golfo de México.¹¹

Por otra parte, del departamento de Chilón hacia San Cristóbal de las Casas y hacia el pueblo de Salto del Agua; del departamento de Chiapa hacia otros puntos de la entidad, y del puerto de Tonalá a los poblados del departamento de Comitán, el transporte mercantil se realizaba también mediante mulas.¹² De igual manera se llevó a cabo este transporte de los departamentos de Comitán y del Soconusco hacia Guatemala. En el caso del Soconusco los arrieros se dirigían de Tapachula a la vecina república por dos caminos denominados Ocós y Petacalapa. Por la primera vía, los arrieros atravesaban los ríos Suchiate, Naranjo, Meléndrez y Tipalapa. Hacia 1871 se propuso hacer carretero este camino durante el periodo que no había lluvias. En lo que respecta a la segunda ruta, la conducción de las mercancías solo podía efectuarse por mulas, debido a lo caudaloso del río Suchiate.¹³

Como se ha sostenido, el transporte mercantil chiapaneco era todavía atrasado si tomamos en cuenta que en otros centros urbanos de la república ya existía el ferrocarril como medio principal para esta actividad. El transporte de efectos mercantiles en mulas y sobre las espaldas de los indígenas, junto con el mal estado de los caminos, trajeron como consecuencia el encarecimiento del flete de dichos productos, lo que dificultaba también el

¹¹ Rus, “Coffe”, 2002.

¹² Byam, *Sketch*, 1897, pp. 37, 42, 45; Archivo Notarial de la ciudad de Comitán (en adelante ANC), protocolo de 1842, 22 de agosto de 1842.

¹³ Expediente, 1871, pp. 141-142.

⁸ *Ibid.*, pp. 33-36. Las cursivas son del texto.

⁹ *Ibid.*, abril de 1887.

¹⁰ Byam, *Sketch*, 1897, p. 44.

desarrollo del mercado tanto interno como externo de Chiapas. Por ejemplo, el pago de cinco pesos por llevar un bulto de cinco arrobas de Tuxtla Gutiérrez a Villahermosa, a Palizada o hacia los pueblos del estado de Campeche, fue considerado demasiado alto, pues además se tendría que agregar “los gastos de comisión, bodega, embarque, etc.”.¹⁴ Se sostenía que no era redituable, ya que “de los muchos artículos que necesitan aquellos habitantes, apenas podrían sacarse los cinco pesos”, y saliendo el flete, “se llevaría el tercio de balde y se perderían además, los gastos personales”.¹⁵

El alto costo del flete como obstáculo para el desarrollo del comercio exterior fue bien destacado por Luis Farrera quien, como dijimos, era uno de los comerciantes-haciendados importantes del estado de Chiapas. Farrera puso como ejemplo el envío de unas cajas de mascabado que habían sido solicitadas en San Francisco California. En su opinión, el producto fue calificado de calidad superior con un “mecdido precio de once libras”. En vista de los buenos resultados, el solicitante de las cajas “pidió que le hicieran grandes consignaciones de esta mercancía, ofreciendo que podría consumirse lo que Chiapas no podría consumir en algunos años”.¹⁶ Sin embargo, el remitente no lo pudo llevar a cabo debido a

los crecidos gastos que demanda el mal estado de los caminos y el crecido flete que cobran los vapores de la línea de Panamá, pues de Tonalá a California se paga 50%

más de flete que el que se paga de Europa a Tonalá, no obstante ser ésta mucho mayor distancia que aquélla.¹⁷

En el departamento del Soconusco se hacía notar que el alto precio de transportar los productos de esta región hacia otros lugares de consumo impedía a los comerciantes chiapanecos competir en los mercados nacionales y extranjeros, ya que otros comerciantes llegaban también al mismo lugar sin pagar altos fletes. En este sentido, y como se verá más adelante, se solicitaría la habilitación del puerto de San Benito, así como el mejoramiento del puerto de Tonalá, para impulsar el desarrollo del comercio exterior de la entidad.¹⁸ Es importante señalar que aunque en la mayor parte del estado se manifestaron las inconveniencias de los altos costos de los fletes, podemos decir que en los lugares cercanos a los puertos chiapanecos los comerciantes vivieron otra situación. En opinión de Sebastián Escobar, uno de los caciques y productores importantes de café de la región del Soconusco, “los fletes de [Tapachula] al puerto de [San Benito] [eran] muy cómodos, pues por diez arrobas [cobraban] los dueños de mulas un peso, y en carreta por igual precio”.¹⁹ Es válido pensar que este valor del flete, en comparación con el que se cobraba en la región centro del estado, dependió en gran medida de que los caminos del departamento del Soconusco eran en su mayoría planos, mientras que los del centro y los del norte eran accidentados, lo cual, como ya se mencionó, hacía más difícil el transporte.

¹⁴ *Estados*, enero de 1886.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*, octubre de 1886.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Expediente*, 1871, p. 70.

¹⁹ *Ibid.*, p. 143.

El alto costo de los fletes, el atraso en el transporte mercantil y el mal estado de los caminos como obstáculos para el desarrollo del comercio exterior e interior del estado de Chiapas fue muy bien resumido en febrero de 1886. En este año se informaba a la Secretaría de Fomento que:

Estados Unidos, Brasil y otras naciones de América meridional llevan sus efectos al puerto por ferrocarril y pagan centavos por flete, mientras que nosotros tenemos que conducirlos en hombros, y una y otra vez en mulas, pagando en lugar de centavos, pesos; de donde se deriva la desigualdad y por consiguiente la posibilidad de competir con ellas en los grandes mercados extranjeros.²⁰

Los altos impuestos a la importación y a la exportación de mercancías se constituyeron en otra de las trabas al desarrollo del comercio exterior de Chiapas, principalmente para los comerciantes del departamento de Comitán. Los comerciantes de esta región, que realizaban más sus transacciones mercantiles hacia Guatemala, debieron pagar gabelas tanto en este país como en la aduana fronteriza chiapaneca de Zapaluta (hoy Trinitaria). Según informes rendidos a la Secretaría de Fomento en 1886, la exportación de cacao, tabaco, petates, aguardiente, ganado vacuno, mulas y caballos, se veía perjudicada por los altos gravámenes que se cobraban en Guatemala.²¹ Ante esta situación, se propuso que el gobierno mexicano estableciera un convenio con su homólogo de Guatemala para suprimir los impuestos o por lo menos rebajar su monto.²²

²⁰ *Estados*, febrero de 1886.

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

Paralelamente se hacía notar a la Secretaría de Fomento las desventajas que tenían los comerciantes de la región de Comitán frente a los del departamento de Tonalá, pues éstos pagaban una sola vez los derechos fiscales en la aduana de Tonalá. Este único pago se debió principalmente a que ellos se dirigían a Guatemala por el departamento del Soconusco, región en la que existía "la zona libre" creada por el gobierno guatemaleco. Esta zona se constituyó en "una faja de tierra que [servía] de depósito de las mercancías que de un momento a otro [podían] importarse al estado, burlando la vigilancia del resguardo".²³

Efectivamente, el contrabando fue uno de los problemas que padecieron tanto las autoridades estatales como las federales. La extensa frontera que bordeaba el departamento del Soconusco siguió permitiendo a los comerciantes de Tapachula introducir clandestinamente mercancías procedentes de Guatemala sin pagar los impuestos correspondientes. Sólo existía la aduana de Tonalá, la cual estaba situada en la villa del mismo nombre y muy retirada de la citada frontera. La extensión de esta frontera y la escasez de recursos económicos de la federación para pagar suficientes empleados que vigilaran bien la introducción de mercancías, fue lo que permitió este tráfico ilegal.²⁴

En la misma región del Soconusco, el contrabando no sólo se realizó por la vía terrestre, sino también por la vía marítima. En 1871 se informó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público de la ciudad

²³ *Ibid.*

²⁴ *Expediente*, 1871, p. 79. Para una visión más amplia sobre el contrabando en el siglo XIX, véase el excelente trabajo de Bernecker, "Contrabando", 1993.

de México, que se sabía de “manera muy confidencial, que a fines del año pasado se apostó un pailebot desembarcando clandestinamente varias mercancías”.²⁵ Para dar solución a este problema, se propuso a la federación que se creara una sección aduanal en la ciudad de Tapachula, que se encargara de “celar el contrabando y exigir los derechos de ordenanza a los efectos extranjeros que se importan de Guatemala para el consumo de aquella localidad”.²⁶ Y para evitar los gastos que devengarían los encargados, se sugirió que la citada sección se formara “de los empleados de la propia aduana de Tonalá, bajo la dirección y responsabilidad de ésta”.²⁷

Se puede decir que el contrabando en la frontera entre Comitán y Guatemala poco difirió del realizado en el departamento del Soconusco.²⁸ Es probable que el tráfico ilegal en el área de Comitán se realizara con el fin de evitar el doble pago de los impuestos, pues como se apuntó, se pagaban gabelas tanto en la frontera de Guatemala como en la aduana de Zapaluta. No obstante, no debemos descartar que esta actividad ilícita dejó buenos ingresos económicos, no sólo en esta época, sino desde tiempo atrás, como bien lo muestra Walther L. Bernecker para el caso de otras regiones del México decimonónico.

Los pocos datos que encontramos nos indican que el contrabando en la región de Comitán se hacía introduciendo mercancía extranjera, pero reportada como del país, o bien con el argumento de que

los productos importados no eran para comerciar sino para uso particular. Dos ejemplos son claras muestras de este mal endémico que afectó tanto a la economía de los comerciantes legales como a la del gobierno estatal. En 1847 el sargento Cosme Gómez confiscó tres bestias cargadas de trigo. El producto había sido comprado por Josefá y Ana María López, quienes fueron acusadas por traficar con mercancía extranjera. Con la ayuda de un perito se mostró que el trigo perteneciente a la primera señora era criollo, es decir nacional, mientras que el de la segunda señora era extranjero. Bajo esta acusación Ana María fue obligada a pagar una multa. Sin embargo, su patrón, Gregorio Gordillo, de ejercicio comercial, la defendió argumentando que siendo “una doméstica, no [tenía] en lo absoluto con qué pagar la multa”.²⁹ Gordillo sostuvo que debía responsabilizarse de este acto al comerciante Gregorio Anchíeta, quien reconoció que efectivamente el producto era extranjero, pero se negó a pagar la multa “porque el trigo ya estaba en poder de la [señora] López, y ésta ofreció ser responsable en todo”.³⁰

Por otra parte, en febrero de 1863 Marta Vázquez fue acusada por el agente aduanal, Policarpo Figueroa, por haber introducido una pieza de manta de Centroamérica. Vázquez declaró que la prenda la había mandado traer “sin los documentos aduanales correspondientes”, ya que era para uso personal. En respuesta, el agente consideró que esta declaración no

²⁵ *Expediente*, 1871, p. 79.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*, p. 78.

²⁹ Archivo Histórico del Estado de Chiapas (en adelante AHECH), exp. núm. 2. Este expediente se encuentra como hoja suelta dentro de una caja única perteneciente al fondo Juzgado Penal.

³⁰ *Ibid.*, Juzgado Penal, exp. 2, hoja suelta.

era confiable y que carecía de fundamento porque el artículo se podía comprar en la ciudad de Comitán, por lo tanto, "no era necesario ocurrir hasta Centro América por dicho efecto".³¹ Ante esta situación, la tela fue confiscada.

Como hemos señalado, el mal estado de los puertos de Tonalá y de San Benito, así como el de las barras marítimas de Ocós, San José, Cuyuacán y Zacapulco, ubicados en el Pacífico (véase mapa 2), fue otro más de los factores que obstaculizaron el desarrollo del comercio de la entidad chiapaneca. Los puertos no cumplieron su función como tal y, al igual que las barras, presentaron serias dificultades tanto para embarcar como para desembarcar las mercancías. Aunque el puerto de San Benito estaba habilitado para el comercio de cabotaje, era considerado como un puerto "esencialmente nominal".³² En este sentido, se decía que el movimiento mercantil de este puerto hacia otros puntos del estado se realizaba "en escala tan reducida que se [hacía] por lo mismo insensible",³³ y que sus importaciones se reducían a los productos de consumo de 14 000 a 16 000 habitantes, que constituyan la población del departamento del Soconusco.³⁴

El puerto de Tonalá, que en realidad es una barra, presentó el problema de tener poca profundidad para el arribo de buques de gran calado; sumado a esto, estaba el inconveniente de los fuertes vientos, que hacían aún más insegura la llegada de estos navíos.³⁵ No obstante,

las embarcaciones llegaban a Tonalá y se situaban en alta mar. Los comerciantes que llegaban a este puerto tenían que pagar elevados fletes a los lancheros, quienes con mucha dificultad se encargaban de llevar y traer las mercancías a los barcos. Sin embargo, existió otro problema más: en Tonalá no siempre se contó con el servicio de lancheros.³⁶

En contraposición al puerto de Tonalá, la barra de Ocós tuvo la desventaja de estar ubicada entre grandes montañas que impedían la entrada de fuertes vientos que condujeran a los barcos de gran calado hacia alta mar; además, su estero era angosto, lo cual dificultaba la entrada de grandes navíos, por lo que se utilizaban también las lanchas para embarcar y desembarcar mercancías.³⁷ No obstante, al igual que en Tonalá, a la barra de Ocós, llamada también puerto, llegaban los grandes navíos alemanes y estadounidenses. Inclusive, Ocós, al igual que el puerto guatemalteco Champérico, donde arribaban desde la década de los setenta del siglo XIX líneas de vapores de nacionalidad alemana,³⁸ eran preferidos por los finqueros de la región del Soconusco para transportar su café hacia el mercado exterior.³⁹

PROYECTOS PARA MEJORAR LOS PUERTOS DE SAN BENITO Y DE TONALÁ

Para evitar los problemas de los puertos chiapanecos y poder tener un mayor acceso a los mercados internacionales, se promovió el mejoramiento del puerto de To-

³¹ *Ibid.*, exp. s. n., hoja suelta.

³² *Estados*, febrero de 1886.

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

³⁵ *Expediente*, 1871, p. 24.

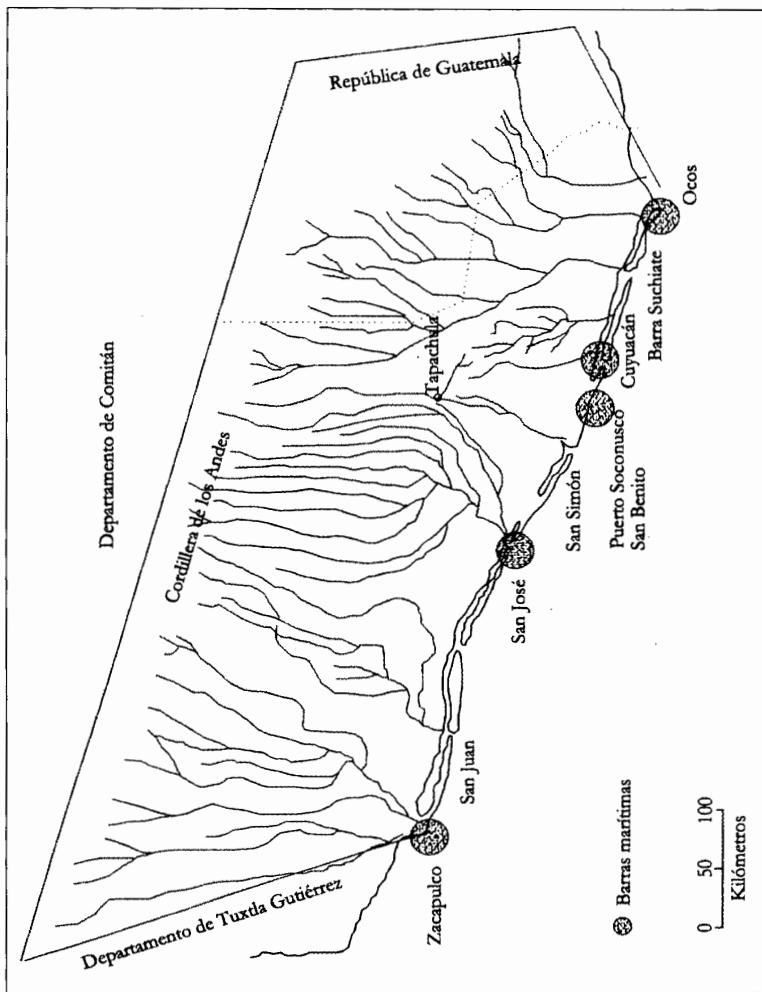
³⁶ *Estados*, octubre de 1886.

³⁷ *Expediente*, 1871, p. 12.

³⁸ Wagner, "Actividades", 1987, p. 92.

³⁹ Spenser, "Inicios", 1988, p. 79.

Mapa 2. Plano de Soconusco



Elaboró: Felipe de Jesús Calderón Flores.
Fuente: *Expresidente*, 1871, p. 1.

nalá y la habilitación de San Benito para el comercio exterior. Se buscó brindar mayor seguridad al transporte mercantil y reducir el costo de los fletes. En el caso de Tonalá, en 1886 se propuso que se construyeran un muelle, “aunque fuese provisionalmente de madera”, y un almacén para las mercancías; que se dotara de lanchas cubiertas y de un vapor remolcador, todo ello con el fin de “dar un buen impulso al ramo de la agricultura, susceptible de inmenso desarrollo”.⁴⁰

Respecto al puerto de San Benito, éste mereció mayor atención tanto por las autoridades estatales como por los comerciantes de la región del Soconusco. En 1870 los comerciantes pidieron que el puerto fuera habilitado para el comercio exterior. Informaron al gobierno de la nación que con esta habilitación la agricultura comercial regional prosperaría. De esta manera se podrían exportar efectos que se producían con abundancia como cacao, el cual era reconocido en los mercados internacionales por su buena calidad, café, añil, vainilla, algodón, grana, tabaco, goma elástica y arábiga (hule) y azúcar.⁴¹

Paralelamente, las autoridades locales sostuvieron que el ejecutivo de la nación se vería favorecido en la percepción de sus rentas, ya que los comerciantes y los agricultores de la región guatemalteca de Quezaltenango harían sus exportaciones de café y de algodón por San Benito. De esta manera contribuirían con los derechos por exportación e introducción de mercancías, “pues del puerto a los puntos donde se cosecha el café, apenas se cuentan cosa de catorce leguas”.⁴² Así-

mismo, se evitaría el contrabando hecho en la frontera de Guatemala, pues los comerciantes podrían embarcar sus productos con el pago de bajos fletes.⁴³

Se argumentaba, además, que con la habilitación del puerto de San Benito el comercio de la capital de Guatemala, en relación con el de la región Altos de este mismo país, en donde se encontraba ubicado Quezaltenango, se vería disminuido. Los comerciantes altenses seguirían acudiendo al puerto como lo habían hecho; sólo tendrían que solicitar el permiso al administrador de la aduana para exportar sus productos pagando sus respectivos derechos.⁴⁴ Paralelamente, se argüía que San Benito tenía mejores condiciones que las barras de Zacapulco y de Tonalá; disfrutaba de la “gran ventaja” de que su fondeadero estaba cerca de los almacenes de depósito, “de tal manera que cuando en el flujo del mar no se experimenta mayor alteración, pueden hacerse aquí de ocho a diez lanchadas al día”.⁴⁵ En contraste, Tonalá tenía el inconveniente de la presencia de fuertes vientos, por lo “que a mucha distancia fondean los buques, temiendo a ser envueltos en una catástrofe”.⁴⁶

Uno de los principales factores que explican el interés en la habilitación del puerto de San Benito fue sin duda la necesidad que tuvieron los grandes comerciantes de exportar el café de la región, como lo hizo notar Sebastián Escobar, quien fuera jefe político, cacique y terrateniente del departamento del Soconusco, así como administrador de la aduana. Según Escobar, el café

⁴⁰ *Estados*, octubre de 1886.

⁴¹ Expediente, 1871, p. 79.

⁴² *Ibid.*, p. 15.

⁴³ *Ibid.*, p. 80.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 15.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 24.

⁴⁶ *Ibid.*

se cosecha desde diciembre, enero y febrero, en poca cantidad por razón de que los agricultores, no teniendo un puerto habilitado para exportarlo, temían con fundamento hacer sembrados extensos, y por esa causa apenas se cosecha la miseria de 1 000 quintales poco más o menos; pero ahora que contamos con el puerto de San Benito, muchos habitantes de este país se han dedicado a la siembra.⁴⁷

En la solicitud para la habilitación del puerto de San Benito no se debe descartar la participación de los finqueros guatemaltecos establecidos en la frontera de Guatemala, así como de las autoridades guatemaltecas. Esto puede explicarse de la siguiente manera. A 25 leguas de San Benito estaban los pueblos guatemaltecos de San José y Malacatán. En la petición se sostenía que esta distancia era favorable, ya que el transporte del café de estos lugares al puerto chiapaneco sería más económico, pues los comerciantes pagarían medio flete. En contraposición se argüía que el puerto guatemalteco de Champerico estaba a 50 leguas de distancia de los mencionados pueblos y por lo tanto el flete sería más alto.⁴⁸ Paralelamente, Sebastián Escobar propuso al gobierno federal que se exentara del pago del derecho de introducción a los comerciantes de

⁴⁷ *Ibid.*, p. 142.

⁴⁸ Es probable que estos argumentos fueran meramente políticos. En Malacatán, el presidente de Guatemala, Rufino Barrios (1873-1885), poseía una plantación de caña. Sin embargo, este poblado era considerado de nacionalidad mexicana. El gobierno de Barrios se caracterizó por seguir con la política de no reconocimiento de la pertenencia del territorio del Soconusco a México. Spenser, "Inicios", 1988, pp. 64-65.

San José y Malacatán con el argumento de que el café era de mejor calidad que el cosechado en otros puntos de la costa.⁴⁹

La petición de los comerciantes del Soconusco fue escuchada en las oficinas del gobierno federal. No debe soslayarse la participación del funcionario federal Matías Romero, quien era también propietario de grandes extensiones de tierra en esta región chiapaneca y uno de los productores y promotores del cultivo del café en México. En abril de 1870 la Secretaría de Fomento mandó una comisión de ingenieros para practicar un reconocimiento científico de la costa del Soconusco. En el reconocimiento se mostró que el puerto de San Benito no tenía las condiciones indispensables para la realización del comercio exterior; en contraposición se dijo que la barra de Ocós podía reunir esas condiciones "siempre que fuese desazolvada y se hiciesen en ella algunas obras" de poco costo.⁵⁰

La barra de Ocós tenía además la ventaja de su posición geográfica, pues estaba ubicada en los límites entre México y Guatemala. Desde el punto de vista económico, situar el puerto de altura en este lugar permitiría al gobierno federal me-

⁴⁹ *Expediente*, 1871, p. 142. El interés de Escobar por favorecer a los finqueros guatemaltecos debe entenderse en el sentido de los lazos políticos que estableció con el presidente guatemalteco, Rufino Barrios. Spenser, "Inicios", 1988, pp. 65-66, sugiere, por un lado, que Escobar fue asistido con armas militares por Barrios convirtiéndolo en el pequeño caíque de la región cuando se opuso a las autoridades juaristas de la entidad chiapaneca. Y por el otro, que Escobar y Barrios organizaron una fuerza militar contra las autoridades de Chiapas con el fin de lograr la anexión del Soconusco a Guatemala.

⁵⁰ *Expediente*, 1871, p. 71.

xicano ejercer un mejor control sobre la introducción de mercancías que se daba en la zona libre del Soconusco. De esta manera se evitaría el contrabando de mercancías, mismas que llevaban los comerciantes hasta el centro de Chiapas y al estado de Oaxaca sin pagar los derechos correspondientes.⁵¹

Se podría decir que uno de los móviles principales que llevó al gobierno federal mexicano a considerar esta barra como el punto idóneo para instalar el puerto de altura fue la intención que tuvo el ejecutivo de la república de Guatemala de establecer también allí un puerto, pues consideraba la barra de Ocós como propia. Así, el proyecto del gobierno mexicano cortaría “tales abusos del gobierno guatemalteco”.⁵² Se debe destacar que para los años en que se hizo la propuesta de mejorar la barra de Ocós, los gobiernos de Guatemala y de México estaban en conflicto por la fijación de los límites territoriales de cada país.

A pesar de que el gobierno federal mexicano había decidido que en la barra de Ocós se estableciera el puerto de altura en la región del Soconusco, el puerto de San Benito fue habilitado para el comercio de altura por decreto estatal del 18 de diciembre de 1870.⁵³ Los diputados representantes del estado de Chiapas en el Congreso nacional argumentaron, por un lado, que era necesaria esta habilitación para evitar el atraso de la entidad chiapaneca que, por su situación topográfica, no

permitía a sus habitantes realizar por tierra un tráfico mercantil fácil y continuo con el resto de la república. Y, por el otro, sostuvieron que con tal medida no sólo las comunidades alejadas tendrían mayores beneficios, sino que también “se cortaría de raíz el mal de las principales causas que fomentan el contrabando por la frontera de Guatemala”.⁵⁴ Sugerimos que éstos sólo fueron argumentos de justificación, pues en realidad consideramos que fueron los intereses de los grandes comerciantes y terratenientes dedicados a la agricultura comercial los que condujeron a esta decisión. Sin embargo, como se ha dicho, el puerto de San Benito no reunió las condiciones necesarias para el tráfico mercantil de altura y, como afirma Waibel, quedó en desuso con la llegada del ferrocarril Panamericano a la costa chiapaneca.

Ahora bien, a pesar de los obstáculos mencionados, el comercio interior y exterior chiapaneco se fue desarrollando paulatinamente. Este desarrollo fue más perceptible a partir de la última década del siglo XIX y los dos primeros lustros del siglo XX. Durante este lapso se comenzó a construir la red de carreteras y de caminos que puso en comunicación expedita, entre sí y con los puertos de Villahermosa, Frontera, Coatzacoalcos, Campeche, Tonalá y San Benito, a las diferentes regiones del estado. Por otro lado, las vías fluviales continuaron teniendo un papel importante en el desarrollo mercantil de Chiapas.

⁵¹ *Ibid.*, p. 78.

⁵² *Ibid.*, pp. 83, 84.

⁵³ El puerto de San Benito había sido declarado puerto de cabotaje el 31 de mayo de 1869. *Expediente, 1871*, pp. 71, 78.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 82.

EL COMERCIO HACIA EL GOLFO

Los comerciantes de los departamentos de Pichucalco, Mezcalapa, Simojovel, Chilón y Palenque establecieron fuertes vínculos mercantiles con los puertos de Villahermosa y Frontera (Tabasco), Campeche y Progreso. Por un lado, estos puertos, pero principalmente los tabasqueños, fueron para los comerciantes chiapanecos la plataforma para la exportación de sus productos hacia los mercados nacional e internacional y, por el otro, siguieron siendo importantes centros de consumo de sus efectos agrícolas.

Para tener acceso a estas importantes plazas mercantiles de Tabasco, Campeche y Yucatán, los comerciantes del norte y del centro de la entidad chiapaneca siguieron haciendo uso de las vías fluviales que se habían utilizado desde la época colonial. Seis vías fluviales daban acceso al Golfo de México a los comerciantes de los departamentos de Mezcalapa, Simojovel, Pichucalco y Palenque.⁵⁵ El uso de estas rutas resultó ser más económico, principalmente para los comerciantes de estos departamentos, pues el pago de los fletes no era tan costoso.⁵⁶ Así, dichos comerciantes se ahorraban parte de los gastos causados por el transporte terrestre.⁵⁷ Es conveniente decir que los ríos por donde se conducían los efectos mercantiles atravesaban estos departamentos, lo que hacía que se utilizaran muy poco los caminos carreteros para el comercio exterior.

Por otra parte, la cercanía y la facilidad de acceso a los centros comerciales tabasqueños, así como a los puertos de Campeche y Progreso, representaban otras ventajas para los comerciantes chiapanecos de la zona norte para ampliar su red mercantil hacia el exterior. En este sentido hubo una gran fluidez de efectos mercantiles de esa región hacia el Golfo de México. Así, por ejemplo, de Pichucalco y Copainalá se llevaba café,⁵⁸ añaíl y principalmente cacao, a los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco, que eran las plazas consumidoras y exportadoras de estos productos.⁵⁹

Tanto el café como el cacao se transportaron a través de los ríos Grijalva y Blanquillo. Los comerciantes y agricultores de Pichucalco utilizaron el segundo río para llevar su mercancía hasta el poblado de Cosauyapa. Este lugar se encontraba a "una legua de la ciudad de Pichucalco", y a él llegaban buques pequeños⁶⁰ procedentes de Villahermosa y de Frontera, Tabasco. Por su parte, los finqueros y comerciantes del departamento de Mezcalapa enviaban sus productos por medio del río Grijalva. Entre los exportadores de estos productos estuvieron M. Fortea y Cía., Darder y Zúñiga, Ponciano Rojas, M. Trinidad Jiménez, Prisciliano Camacho, José Lescieur Lara, Agustín Castellanos, Filemón, Ismael, Prisciliano y Abel Camacho, etcétera.

⁵⁵ Robinson, *Mexico*, 1911, p. 34.

⁵⁶ *Ibid.*, p. 40; *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, 18 de diciembre de 1897.

⁵⁷ Robinson, *Mexico*, 1911, p. 41.

⁵⁸ Con el fin de promover el cultivo de café en la zona norte de Chiapas, en 1897 el gobernador del estado, Francisco León, ofreció "tierras de superior calidad a muy bajo precio" a los empresarios de Guatemala que emigraron de esta república a causa de la guerra civil. Estas tierras estaban ubicadas en el departamento de Mezcalapa. *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, 18 de diciembre de 1897.

⁵⁹ *Estados*, octubre de 1886; Byam, *Sketch*, 1897, pp. 42, 44.

⁶⁰ Robinson, *Mexico*, 1911, p. 38.

Del mismo departamento de Mezcalapa, así como del departamento de Simojovel, se enviaba tabaco al puerto de Villahermosa. El tabaco de Simojovel se remitía a ese puerto por medio del río Tapijulapa. La hoja aromática cultivada en esta región fue considerada de excelente calidad,⁶¹ se la comparaba con el tabaco de las zonas de los Tuxtlas (Veracruz) y de Huimanguillo (Tabasco), el cual era considerado como el de mejor calidad en la república mexicana.⁶² En la prensa oficial de Chiapas se decía que el tabaco de Simojovel era superior al tabaco de Cuba.⁶³

Con el fin de extender la producción y la comercialización del tabaco, en 1897 Francisco León, en su carácter de gobernante, promovió el cultivo en la zona norte del estado. Abrió las puertas a los inmigrantes cubanos que dejaban su país debido a la guerra civil que se había prolongado por más de dos años.⁶⁴ León sostenía que en el departamento de Mezcalapa existían tierras vírgenes cerca del río Grijalva aptas para la siembra del tabaco, y que entre los agricultores cubanos podían formarse sociedades para la explotación de la hoja aromática. Rosas y San Sebastián,⁶⁵ de Chiapas, y González Hermanos, del estado de Tabasco, fueron algunos de los empresarios del cultivo de tabaco en ese departamento. En 1898 González Hermanos invirtió 10 000 pesos en el cultivo de 2 500 000 matas de tabaco.

La sociedad esperó obtener una ganancia "no baja de 70 000 pesos".⁶⁶

Gracias a la buena calidad y al rico aroma, el tabaco de Simojovel era demandado no sólo en los puertos de Tabasco, sino también en los mercados de Estados Unidos. Desde Villahermosa, el tabaco se remitía a La Habana, y de allí hacia Nueva York, donde era vendido como la hoja dorada de la "Ever Faithful Isle". Al decir del escritor Byam, en Nueva York se compraba a un buen precio, es decir, de dos a seis dólares por libra.⁶⁷

Como hemos mencionado, los comerciantes del departamento de Palenque dirigieron también su comercio hacia Tabasco y Campeche. Contaban con "vías fluviales de primera clase",⁶⁸ que utilizaron para la exportación de los productos de esta región. En esta zona, el poblado de Salto de Agua fue uno de los puertos principales para comunicarse con el Atlántico. Por su situación geográfica, Salto de Agua facilitaba la importación y exportación de los productos, ya que contaba "con una vía fluvial navegable todo el año que comunica varios pueblos de Tabasco, y entre ellos con el puerto de Frontera, que da salida para el Golfo de México".⁶⁹ De Salto de Agua al puerto de Frontera, Tabasco, recorrían vapores que transportaban mercancías de un lugar a otro. Este recorrido se realizaba por los ríos Tulijá y Grijalva:

los comerciantes del departamento de Chilón y los de los pueblos de Tila, Petalcingo,

⁶¹ Byam, *Sketch*, 1897, p. 44.

⁶² Robinson, *Méjico*, 1911, pp. 36, 42.

⁶³ *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, 2 de abril de 1898.

⁶⁴ *Ibid.*, 18 de diciembre de 1897.

⁶⁵ AHECH, sección Fomento, 1909, t. III, exp. 13.

⁶⁶ *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, 2 de abril de 1898.

⁶⁷ Byam, *Sketch*, 1897, p. 44.

⁶⁸ Robinson, *Méjico*, 1911, p. 39.

⁶⁹ AHECH, sección Fomento, 1912, t. III, exp. s. n.

Hidalgo, Tumbalá y de la Trinidad, así como las casas comerciales de las diversas fincas establecidas en esta parte del departamento, hacen la importación [y exportación] de la mayor parte de las mercancías por el río Tulijá hasta esta cabecera [Salto de Agua].⁷⁰

Paralelamente, de la villa de Palenque hacia el mismo puerto de Frontera se enviaban mercancías por medio de los ríos Chacamás y Usumacinta. Y de la villa de San José Catazajá, mejor conocida como Playas de Catazajá, se expedieron también productos agrícolas hacia Laguna de Términos, Campeche. Este transporte se hacía a través de los ríos Palizada y Usumacinta.⁷¹ Por ejemplo, de Catazajá se enviaba a Jonuta, Tabasco, manteca, cerdos en pie y "otros efectos nacionales". Jonuta era una población intermedia, se comunicaba por vía fluvial con la villa de Palizada y con Laguna de Términos del estado de Campeche, y con San José Catazajá de la entidad de Chiapas.⁷²

Las maderas preciosas como el cedro y la caoba, así como el café y el hule, fueron principalmente los productos exportados de los departamentos de Palenque y Chilón hacia los puertos de Tabasco y de Campeche. En el caso del primer producto, grandes comerciantes tabasqueños como Policarpo Valenzuela, Ramos Hermanos, Romano y Cía., Maximiliano Dorenberg, la sociedad Bulnes Hermanos y Bulnes Celorio y Cía., entre otros, tuvieron el control de la explotación y exportación de las maderas chiapanecas hacia los mercados europeos y de Estados Uni-

dos. En abril de 1897 la compañía Bulnes Hermanos había exportado "7 000 toneladas de maderas preciosas, vendiéndolas al precio de 80 pesos la tonelada".⁷³

En lo que respecta al café y al hule, estos productos eran enviados también hacia los mercados de Estados Unidos y de Europa por los mismos puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco. Entre los exportadores más importantes de grano aromático estuvieron las sociedades mercantiles German American Coffe Company, Uhling Hermanos y Cía., Palenke Coffe and Company, Compañía de Café Esperanza, Kortum Hermanos, Kanter Hermanos y Gustavo Setzen, entre otros.⁷⁴ En torno a la exportación de hule destacaron la Orizaba Rubber Plantation Company, las empresas Mexican Plantation Co., The Wisconsin Rubber Plantation Co., y la Mexican Plantation Association Co.⁷⁵ El cultivo de café y hule fue un buen negocio para éstas.

Estas compañías, de procedencia alemana, francesa y estadounidense, asentadas en la región norte del estado de Chiapas, hicieron de las vías fluviales su medio principal de transporte mercantil. Por ejemplo, la empresa German American Coffe Company, propietaria de grandes extensiones de tierra en los municipios de Tumbalá, Salto de Agua y Palenque,⁷⁶ exportaba su producto por los ríos Tulijá y Grijalva hacia el puerto de Frontera,

⁷³ *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, 23 de abril de 1898.

⁷⁴ AHECH, sección Fomento, 1909, t. III, exp. 13.

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ El Mayoral, La Cruzada, Las Nubes, Iowa, Calamar, Chuctipá, El Triunfo, La Revancha, Machuyil y El Porvenir eran las fincas que poseía la German American Coffe Co. López, *Diferenciación*, 1988, p. 47.

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ Robinson, *Méjico*, 1911, pp. 39, 40.

⁷² *Estados*, septiembre de 1886.

desde donde se remitía hacia Nueva York y Londres por medio de la ruta marítima que pasaba por el puerto de Veracruz.⁷⁷

Por otra parte, la sociedad estadounidense Palenke Coffe and Company exportó también su café hacia Nueva York y Londres usando el mismo río Tulijá como ruta de acceso a estos importantes mercados. Esta sociedad era la principal propietaria de una gran extensión de las tierras cafetaleras ubicadas en la comunidad del Michol, contaba con una ubicación estratégica, tenía fácil acceso a las aguas del Tulijá y sus tierras estaban solamente a 130 millas de los puertos de Frontera y de Villahermosa.

Al tomar como referencia la situación geográfica de las fincas de la Palenke Coffe and Company, el viajero Byam destacó las ventajas que tuvieron los grandes propietarios de tierras de la zona norte del estado de Chiapas para tener acceso a los mercados de Estados Unidos y de Europa. Hizo énfasis en los beneficios que tendrían las personas interesadas en adquirir tierras que estaban siendo vendidas por la compañía Palenke Coffe para colonizar el área norte de Chiapas (véanse mapas 3, 4 y 5). En palabras del autor

these enormously rich lands of Chiapas are *hundreds* of miles nearer the great market of Chicago, than the orchards of California or the wheat lands and stock of Oregon or Washington, and are more than *a thousand miles* nearer the still greater market of New York city than is any part of the Pacific states named. More than this: the products of the mountain and Pacific states can only reach their final market after a long and expensive haul by transcontinental rail;

⁷⁷ López, *Diferenciación*, 1988, p. 38.

while the coffee lands of Palenke, particularly those in the valley of río Michol, are practically accessible by water to all markets of the great cities of our eastern seaboard and to Europe and the world at large.⁷⁸

El café de Chiapas tuvo una gran aceptación en los mercados de Estados Unidos y de Europa gracias a su “calidad suprema”⁷⁹ y a la facilidad para su exportación. Hacia 1898 se calculó que la producción de este producto en el estado sería de 6 000 000 de libras, y al “ver los buenos resultados que están dando los cafetaleros de aquella comarca, un sindicato americano ha hecho proposiciones para comprarle toda la cosecha”.⁸⁰

La buena calidad del grano aromático no sólo fue conocida en el extranjero, sino también en varias partes del país. El viajero Adolfo Dollero señaló que en una hacienda estadounidense situada en el cantón de Minatitlán, perteneciente a la entidad de Veracruz, “se importaba café del estado de Chiapas a lomo de mula para enviarlo después a Estados Unidos como producto de la finca”.⁸¹ Esto resultaba provechoso para los propietarios de la hacienda, pues la venta hacia el exterior generaba buenas ganancias.⁸²

De igual manera que en la región norte del estado, los comerciantes de los departamentos del centro de la entidad como Chiapa, Tuxtla, Tonalá y San Cris-

⁷⁸ Byam, *Sketch*, 1897, p. 76. Las cursivas son del texto.

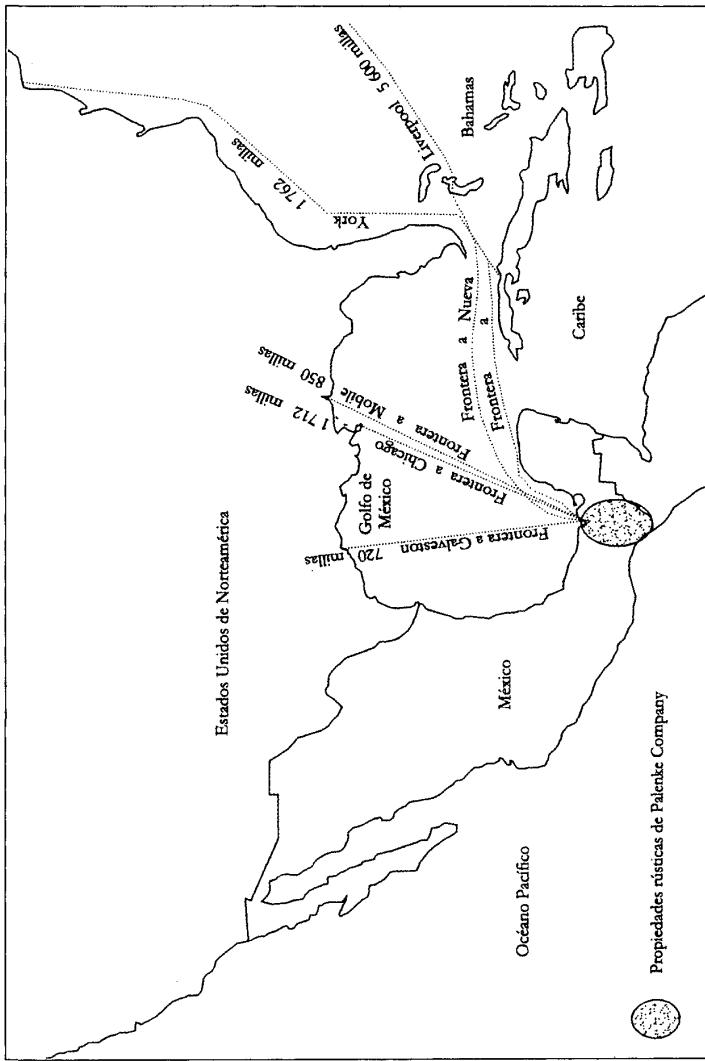
⁷⁹ Robinson, *Méjico*, 1911, p. 40.

⁸⁰ *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, 11 de septiembre de 1897.

⁸¹ Dollero, *Méjico*, 1911, p. 726. Este autor no menciona el nombre de la hacienda.

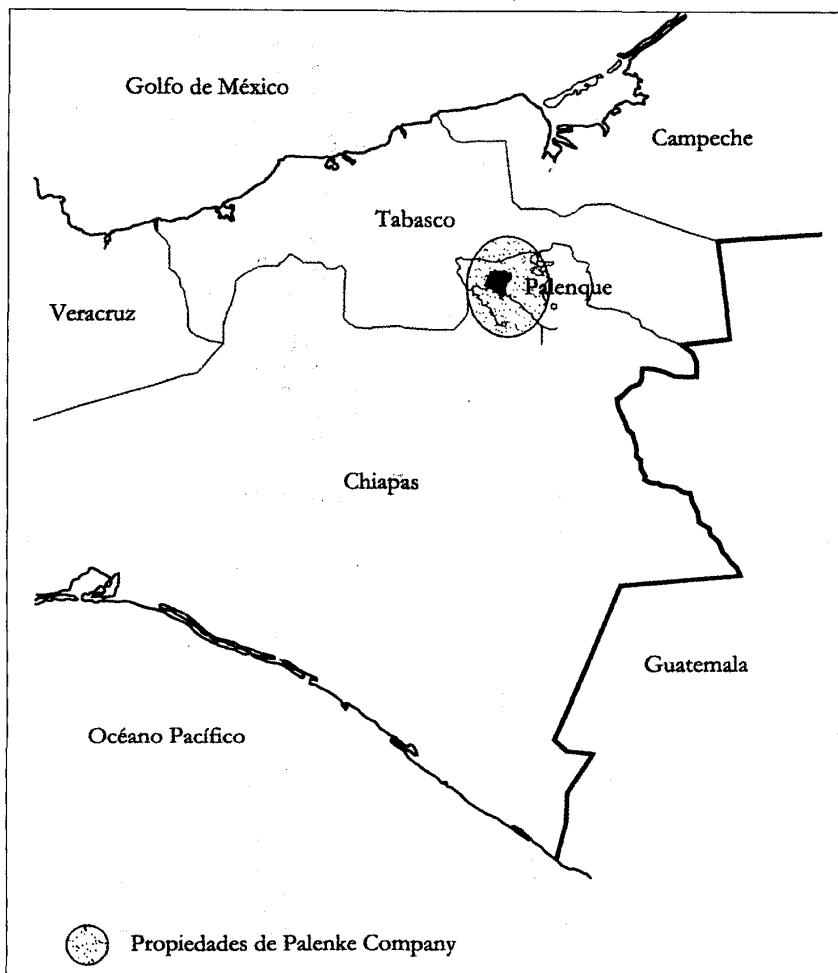
⁸² *Ibid.*, p. 726.

Mapa 3. Ruta hacia los mercados de Estados Unidos y Europa



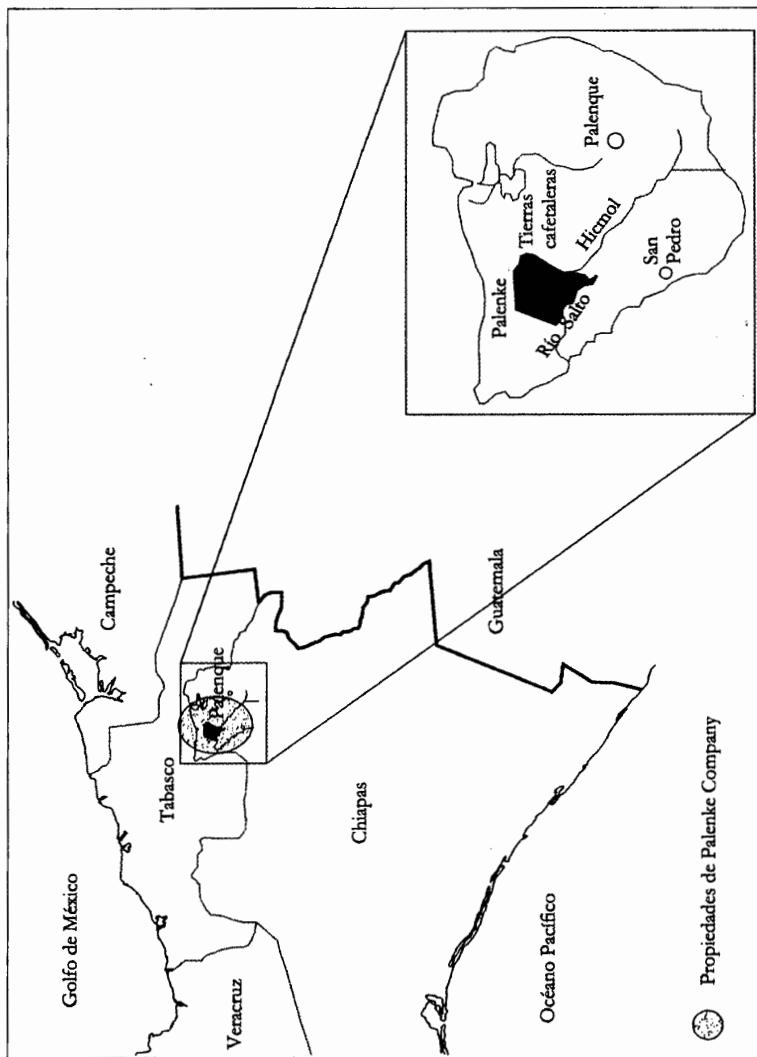
Elaboró: Felipe de Jesús Calderón Flores.
Fuente: Byam, *Sketch*, 1897, p. 73.

Mapa 4. Propiedades de la Palenke Company



Elaboró: Felipe de Jesús Calderón Flores.
Fuente: Byam, *Sketch*, 1897, p. 75.

Mapa 5. Ubicación geográfica de la Palenke Company



Elaboró: Felipe de Jesús Calderón Flores.
Fuente: Byam, *Sketch*, 1897, p. 75.

tóbal, enviaban parte de sus productos agrícolas hacia los puertos del Golfo de México. Pedro del Cueto, Leopoldo Gout, Vicente Farrera Sucesores, Raúl del Pino y Federico Thomas eran los principales exportadores de los valles centrales de Chiapas.⁸³ Mandaban sus productos hacia los puertos de Villahermosa (Tabasco) y Coatzacoalcos (Veracruz). Así, por ejemplo, del departamento de Chiapa se enviaba a Tabasco café, índigo, tabaco y algodón.⁸⁴ Del mismo departamento, así como de los de Tuxtla y Tonalá, se exportaba añil para Estados Unidos, Inglaterra, Francia y Alemania por el puerto de Tonalá, y “a veces una pequeña parte por el Golfo, vía Tabasco”.⁸⁵ Además de estos productos, se enviaba también vainilla, maderas finas, mantas, estampados, henequén, cueros de lagarto y pieles de venado y de res.⁸⁶ Para llevar estos efectos mercantiles hacia el Atlántico, los comerciantes tuxtecos y de Chiapa contaban con “dos cómodas vías de comunicación”⁸⁷. La primera ruta se dirigía de Chiapa de Corzo a Tuxtla Gutiérrez y de aquí hacia Quechula, y la segunda, de los mismos poblados, Tuxtla y Chiapa, hacia San Jerónimo, que era la estación del ferrocarril de Tehuantepec. De Quechula la mercancía se transportaba por canoa a través del río Grijalva, también llamado río Mezcalapa, hacia Villahermosa o Frontera, Tabasco; y de San Jerónimo, los artículos

⁸³ AHCH, sección Fomento, 1909, t. III, exp. 13.

⁸⁴ Corzo, *Ligeros*, 1897. Los datos referidos a este autor fueron tomados del cuadro 1 de Pérez Salas y Guillén, *Chiapas*, 1994.

⁸⁵ *Estados*, octubre de 1886.

⁸⁶ AHCH, sección Fomento, 1909, t. III, exp. 13.

⁸⁷ *Diario Oficial del Estado de Chiapas*, 29 de enero de 1892.

mercantiles se enviaban por ferrocarril al puerto de Coatzacoalcos.⁸⁸

Hacia la primera década del siglo XX los comerciantes de los departamentos de los valles centrales contaron con una nueva ruta de acceso hacia el Golfo de México. En ese periodo se llevó a cabo la construcción del ferrocarril Panamericano. Para tener acceso a este importante medio de comunicación, los comerciantes y habitantes de Tuxtla Gutiérrez, Chiapa de Corzo, Cintalapa, Jiquipilas y San Bartolomé de los Llanos participaron en la construcción de la carretera que iba desde Chiapa de Corzo hasta Arriaga. En este último poblado estaba la estación del citado ferrocarril. Podríamos decir, como hipótesis, que esta nueva ruta sustituyó a la vía fluvial de Quechula. A través de Arriaga se comunicaron con la estación de San Jerónimo y, a su vez, con el puerto de Coatzacoalcos.

Es válido pensar que en la región central del estado se debió haber experimentado un gran aumento en la exportación de productos agrícolas y, por ende, un crecimiento económico con la construcción del ferrocarril Panamericano llevada a cabo entre 1900 y 1908. Prueba de ello podría ser el gran interés y la constante promoción que hicieron los finqueros de Chiapa de Corzo, San Bartolomé de los Llanos, los valles de Tuxtla, Jiquipilas y Cintalapa, así como de la región de la Frailesca, para construir carreteras y caminos vecinales que les permitieran llevar sus productos agrícolas hacia la estación del ferrocarril ubicada en la ciudad de Tonalá.

⁸⁸ *Estados*, septiembre de 1886; Corzo, *Ligeros*, 1897.

Como hemos señalado, los finqueros y comerciantes de la región Altos enviaron también parte de sus productos agrícolas hacia el Atlántico. Del departamento del Centro, en el que San Cristóbal de las Casas fue la cabecera departamental, se llevaron a Tabasco frutas como peras, manzanas, duraznos e higos. En opinión de Marie Robinson, se prefirió el camino de Simojovel para hacer llegar estos productos al vecino estado, pues de esta manera se aprovechaba “con economía y comodidad la navegación de los ríos Tapajulapa y Grijalva”.⁸⁹ Es importante decir que la exportación de estos productos se llevó también a cabo a través de la ruta que iba de San Cristóbal a Villahermosa, vía Ocosingo y Palenque.⁹⁰

El ganado vacuno, caballar y lanar formó también parte del movimiento mercantil que se hizo hacia el Golfo de México. El ganado criado en Chiapas tuvo una gran aceptación en los estados de Tabasco, Campeche y Yucatán. Por ejemplo, de las fincas de los valles de Jiquipilas y de Cintalapa, pertenecientes al departamento de Tuxtla, así como de los departamentos de Palenque, Pichucalco y Comitán, se enviaron grandes cantidades de ganado vacuno, caballar y lanar hacia Tabasco. Asimismo, de Palenque y de Pichucalco se exportaba, respectivamente, ganado vacuno a Campeche y a Yucatán.⁹¹ Aunque en el departamento de Palenque no estaba muy desarrollada la actividad ganadera, se contaba con un gran número de cabezas.⁹² En 1885, de este departamento se

extrajeron para los estados vecinos de Tabasco y de Campeche “como mil cabezas” de ganado vacuno y caballar, vendiéndose a 16 pesos cada vaca, y “al mismo precio más o menos”, cada caballo.⁹³

La crianza de ganado vacuno, caballar y lanar fue un buen negocio en el estado de Chiapas. En opinión de Antonio García de León, la expansión ganadera de la entidad estuvo acompañada con la adquisición de grandes extensiones de tierra. Los hacendados se interesaron por tierras húmedas para criar ganado y posteriormente trasladarlo a zonas húmedas tropicales (norte, selva y costa) para engordarlo. Así, desde 1850 se comenzó a organizar migraciones de ganado.⁹⁴

El departamento de Comitán destacó por la actividad ganadera y por ser uno de los departamentos más ricos y extensos del estado.⁹⁵ Como se verá más adelante, el ganado de esta región fue vendido principalmente en Guatemala. Hacia 1911 el estado de Chiapas contaba con 350 000 cabezas de ganado y 80 000 yeguas. En este año, Comitán tenía 130 000 cabezas de ganado y 36 000 caballos.⁹⁶ Tomando en cuenta estas cifras, se puede decir que Comitán tuvo 39 y 45% de ganado vacuno y caballar respectivamente. En opinión del viajero Dollero, en Comitán se encontraban “las principales haciendas de ganado bovino, caballar, menor y porcino, [lo] que [formaba] la principal riqueza de ese departamento”.⁹⁷ Algunos finqueros de esta región formaron sociedades para la

⁸⁹ Robinson, *Méjico*, 1911, p. 41.

⁹⁰ Véase Contreras, “Red”, 2000-2001.

⁹¹ *Estados*, abril y octubre de 1887; *Memoria*, 1889; Robinson, *Méjico*, 1911, p. 38.

⁹² Robinson, *Méjico*, 1911, p. 40.

⁹³ *Estados*, octubre de 1887.

⁹⁴ García de León, *Resistencia*, 1985, p. 157.

⁹⁵ Robinson, *Méjico*, 1911, p. 40; Dollero, *Méjico*, 1911, p. 755.

⁹⁶ Robinson, *Méjico*, 1911, pp. 40-41.

⁹⁷ Dollero, *Méjico*, 1911, p. 755.

explotación y compraventa de ganado. Estas compañías estuvieron integradas algunas veces entre familiares, y por lo general duraron un año. El contrato de compraventa se hizo regularmente a través del crédito, es decir, el comprador pagaba en un año la cantidad del ganado adquirido, como sucedió con los agricultores Maclovio Ruiz Culebro y Francisco Albores Culebro. Para asegurar el cumplimiento del convenio, el deudor pagaba un interés de 1% mensual, y debía presentar un fiador que garantizara el saldo del adeudo.⁹⁸

En otras sociedades, como la establecida entre Benjamín Castellanos, vecino de Comitán, y Amado Castellanos, vecino del pueblo de San Carlos del mismo departamento, se compartieron las ganancias y las pérdidas en igual proporción. Los socios se comprometieron a cuidar y a engordar el ganado en alguna de sus fincas, así como a vender este producto dentro o fuera del estado. La venta debía estar acordada por ambas partes.⁹⁹

Además del ganado vacuno, los finqueros del departamento de Comitán exportaron también café, aunque cabe señalar que no figuraron tanto como los cafetaleros de los departamentos de Palenque y del Soconusco. El departamento de Comitán contaba con una situación geográfica favorable para el cultivo de diversos productos agrícolas. En la parte septentrional existían "extensas praderas adecuadas para la cría de ganado y hacia el sur la comarca se eleva hasta la altura requerida para un favorable cultivo de café y demás productos semitropicales".¹⁰⁰ Hacia la primera década del siglo

⁹⁸ ANC, protocolo, 2 de abril de 1883.

⁹⁹ ANC, protocolo, 3 de agosto de 1880.

¹⁰⁰ Robinson, *Méjico*, 1911, p. 40.

xx, Belisario Castellanos, Mariano Trujillo Pravia, Trinidad Argüeyo, Justo Gordillo, Flavio Avendaño, Francisco Guillén Zetina y Carmen Abarca, aparecieron como los principales exportadores de café.¹⁰¹

Aun cuando el departamento de Comitán era uno de los más ricos y extensos en la entidad chiapaneca, los finqueros y comerciantes de esta región no contaron con buenos caminos para transportar su mercancía hacia los puertos del Golfo de México y del Pacífico. A ello habría que agregar la gran distancia que existía entre el departamento y estos mares. No obstante, se puede decir que esto no fue un obstáculo, pues durante gran parte del siglo XIX se utilizó la vía hacia San Cristóbal, Ocosingo y Palenque para llegar al Atlántico.

Al igual que los comerciantes y finqueros de los valles centrales de la entidad chiapaneca, a principios del siglo xx los hacendados de la región de Comitán contaron con una nueva vía de mayor importancia hacia el Golfo de México. En el primer lustro de este siglo los gobiernos estatal y federal construyeron la carretera que iba desde la frontera de Guatemala hasta Arriaga (lugar en que, como ya lo asentamos, estaba situada una de las estaciones del ferrocarril Panamericano). Esta vía pasaba por Comitán, San Cristóbal de Las Casas, Chiapa de Corzo y Tuxtla Gutiérrez. Ahora las mercancías como el café y el algodón se llevarían hasta Arriaga para ser transportadas a su vez por medio del ferrocarril al puerto de Coatzacoalcos. No obstante que se tenía esta importante ruta, los hacendados de Comitán buscaron tener una vía más corta hacia el Atlántico. En 1911 promovieron ante la legislatura

¹⁰¹ AHECH, sección Fomento, 1909, t. III, exp. 13.

estatal y los gobiernos federal y estatal la construcción de un nuevo camino carretero o de herradura que se dirigiera hacia la región del Soconusco. La vía partiría de la ciudad de Comitán, pasaría por Motozintla y concluiría en Huixtla. En este último poblado estaba ubicada otra de las estaciones del ferrocarril Panamericano. El camino solicitado quedaría paralelo “en toda su extensión a la línea divisoria con Guatemala”.¹⁰² Contribuiría, además, al desarrollo del comercio de los departamentos colindantes La Libertad y Mariscal, región que destacaba por el cultivo de café y hule en poder de empresarios extranjeros que colonizaron esas tierras.¹⁰³

El departamento del Soconusco fue otra de las regiones ricas del estado. Los comerciantes y finqueros de esta región enviaron también gran parte de su producción agrícola hacia los puertos del Golfo de México. Daniela Spenser y María Rosa Gudiño, entre otros autores, han mostrado cómo hacia las dos últimas décadas del siglo XIX y las dos primeras décadas del XX, la región del Soconusco destacó por el cultivo y la exportación de café, con la llegada de empresarios alemanes, principalmente, e ingleses, estadounidenses y españoles, en menor grado. Ambas autoras señalan las facilidades otorgadas por los gobernadores chiapanecos para colonizar las tierras del Soconusco; coinciden en que los empresarios alemanes procedían de Guatemala, y que se interesaron de igual manera que otros empresarios extranjeros por las tierras aptas para la producción de café, requerido por los mercados de Estados Unidos y de Europa.

¹⁰² *Ibid.*, 1911, t. IV, exp. 30.

¹⁰³ *Ibid.*

Los empresarios del café se establecieron en las zonas de Las Chicharras, Unión Juárez, Motozintla, Cuilco Viejo y Huixtla.¹⁰⁴ En esta área fundaron varias haciendas. La zona de Las Chicharras destacó por su importancia económica: se ubicaba en las faldas del volcán Tacaná; comenzaba desde la finca del mismo nombre y se extendía “entre el río Coatán y el afluente de la margen izquierda del río Huehuetán”.¹⁰⁵ En esta región los alemanes iniciaron el cultivo del café en la década de 1880 a 1890, “y, debido a ello, el Soconusco obtuvo su gran progreso económico durante la década siguiente”.¹⁰⁶

Para la producción y la exportación del grano aromático los finqueros del Soconusco invirtieron su capital en la compra de grandes extensiones de tierra. Esta inversión se hacía de manera independiente o en asociación. Como se ha dicho, los empresarios alemanes destacaron en esta compra de terrenos. Juan Luttmann, Jorge Gebhardt, Herman Dietze, Pablo Furbach, Adolfo Geisemann, Carl Wilkhem Stucken y John Magee, entre otros, poseyeron grandes fincas en el Soconusco.¹⁰⁷ Tres ejemplos: Luttmann era propietario de las fincas Germania, Hamburgo y Sonora, así como de 18 000 hectáreas de terrenos en el departamento vecino de Motozintla. Además, Luttmann, en asociación con Erick Edleman, poseían fincas

¹⁰⁴ Waibel, *Sierra*, 1946, pp. 191-197.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 192.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ Gudiño, “Finqueros”, 1999, pp. 51, 52. En el anexo de su investigación, Gudiño presenta un cuadro importante de los extranjeros que solicitaron permiso para comprar terrenos o fincas en el Soconusco en el periodo de 1877 a 1910.

cuyo valor registrado en 1908 ascendía a 150 000 pesos.¹⁰⁸

Jorge Gebhardt era dueño de la finca San José, situada en el municipio de Tapachula. En 1904 pidió permiso para comprar el terreno denominado San Luis Nexpa, con una extensión de 481 hectáreas. Dos años más tarde hizo una nueva solicitud para adquirir tres terrenos más, localizados en las inmediaciones de su finca San Juan, misma que estaba establecida en la zona cafetalera de Las Chicharras. Por su parte, Herman Dietze había comprado el terreno denominado Covadonga, y, asociado con su compatriota Pablo Furbach, establecieron la compañía Furbach y Dietze para trabajar dicho terreno, así como los demás que pudieran adquirir.¹⁰⁹

Por otra parte, los finqueros y comerciantes del Soconusco se valieron de otros mecanismos para exportar su café a los mercados de Europa y Estados Unidos. Seguiremos el ejemplo de los finqueros alemanes por ser los más dinámicos y los más estudiados de la región. Estos finqueros se vincularon con las casas comerciales establecidas en Hamburgo, Bremen y Lübeck, de las que recibieron financiamiento directamente o por sus intermediarios establecidos en Guatemala y México. Daniela Spenser sostiene que los empresarios que tuvieron acceso a este financiamiento fueron los que mayor éxito lograron en sus negocios.¹¹⁰ Juan Luttmann fue un claro ejemplo de ello. Luttmann tenía establecidos lazos familiares con la casa comercial del mismo nombre situada en Hamburgo. Como representante de esta empresa fundó varias fincas en Gua-

temala. Posteriormente se independizó, y en 1899 recibió 250 000 pesos de la casa comercial Nottenbohm, capital que empleó para formar dos sociedades agrícolas con la compra de dos fincas de café de 776 y 150 hectáreas respectivamente. A cambio del capital otorgado, Luttmann se comprometió a pagar 8% de interés anual sin plazo y, sobre todo, a “enviar el mejor café a la casa comercial de su banquero en Hamburgo”, mientras que el grano de menor calidad lo vendía en San Francisco o en el país.¹¹¹

La formación de sociedades en las que aparecía un socio industrial y un socio capitalista fue otra más de las formas para remitir el café a los mercados del exterior. En el contrato de sociedad se establecían las obligaciones y los derechos de cada uno de los integrantes de la compañía mercantil, así como la manera en que debía trabajarse el capital. De acuerdo con el estudio de Spenser, el socio industrial contribuía con un capital mínimo y con la administración de la finca, recibiendo a cambio un salario; se comprometía, además, a enviar en consignación el café de la finca a su socio capitalista. De esta consignación el socio industrial percibía 2% de comisión por la venta del grano aromático.¹¹² Nuevamente, Juan Luttmann y Adolfo Giesserman se constituyeron en ejemplos de este comportamiento. Luttmann integró una compañía con Juan Pohlenz, Eric Edelmann y Guillermo Kahle. Estos tres últimos sujetos serían los socios industriales y se obligaron a administrar tres fincas cafetaleras de Luttmann.¹¹³

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 51.

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ Spenser, “Inicios”, 1988, p. 73.

¹¹¹ *Ibid.*, pp. 73-74.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ *Ibid.*, p. 74.

Adolfo Giesseman, por su parte, representaba en Guatemala a la casa comercial alemana Stines. En 1896 compró la finca El Retiro en el Soconusco.¹¹⁴ Seis años después formó una sociedad agrícola con Carl Wilhelm Stucken, socio de la firma Stucken and Andresen, importadores de café en Hamburgo.¹¹⁵ Giesseman contribuyó con 10 000 pesos en calidad de socio industrial y Stucken con 110 000 pesos como capitalista. Giesseman se obligó a enviar el café a la casa comercial de Stucken ubicada en Hamburgo. A cambio recibiría 2% de comisión por la venta del grano.¹¹⁶

Además de los finqueros que hemos mencionado, existieron otras compañías y comerciantes dedicados a la exportación del grano aromático del Soconusco (véase cuadro 1).

Ahora bien, ¿cómo se transportaba el café hacia el mercado exterior? Antes de la construcción del ferrocarril Panamericano, el grano aromático era llevado por medio de recuas de mulas desde las fincas hasta el puerto de San Benito.¹¹⁷ El viaje podía durar de dos a seis días, dependiendo de la distancia entre la finca y el puerto. Aquí era embarcado con mucha dificultad hacia Nueva York y Hamburgo. Según Waibel, 75% del café de mejor calidad se remitía al extranjero y el restante 25% se distribuía en la costa occidental mexicana.¹¹⁸

Debido a que el puerto de San Benito no estaba adaptado para las grandes embarcaciones, los finqueros del Soconusco

prefirieron llevar su producto a los puertos guatemaltecos de Ocós, San José o Champerico donde anclaban regularmente los grandes buques de las compañías navieras alemanas y estadunidenses.¹¹⁹ Cosmos y Kirsten eran de las líneas de vapores alemanas que atracaban en dichos puertos de Guatemala. En 1900 circulaban 25 vapores de las líneas Cosmos y Hamburg-Amerika en los puertos del Pacífico guatemalteco.¹²⁰

Para llegar a los mercados de Nueva York y Hamburgo, desde los puertos guatemaltecos, el café era enviado a Panamá, donde se tomaba el ferrocarril transístmico (pues el canal de Panamá fue construido en 1913)¹²¹ o bien se seguía la ruta marítima dando vuelta por el cabo de Hornos.¹²² En Colón, Panamá, las líneas de vapores alemanas como la Hamburg-Amerika y la Pacific Mail Steam Ship Company, hacían cada dos meses la conexión de los vapores del Pacífico con los del Atlántico.¹²³ El viaje duraba hasta cuatro meses. Esto encarecía no sólo la exportación del café, sino también la importación de productos europeos y estadunidenses debido a la gran extensión marítima que se tenía que recorrer.¹²⁴

Hacia la primera década del siglo xx, el transporte del café tuvo una nueva ruta

¹¹⁴ Wagner, "Actividades", 1987, p. 92; Spenser, "Inicios", 1988, p. 79.

¹¹⁵ En 1885 la línea "Cosmos" fue subvencionada por el gobierno de Guatemala para asegurarse de que tocara los puertos guatemaltecos del Pacífico. Wagner, "Actividades", 1987, p. 105.

¹¹⁶ López, *Diferenciación*, 1989, p. 38.

¹¹⁷ *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, 14 de agosto de 1897; Waibel, *Sierra*, 1946, p. 200.

¹¹⁸ Wagner, "Actividades", 1987, p. 92.

¹¹⁹ *Periódico Oficial del Estado de Chiapas*, 14 de agosto de 1897.

Cuadro 1. Exportadores de café del Soconusco con residencia en Tapachula

<i>Exportadores</i>	<i>Tipo de café</i>
Casimiro Gándora	Café en oro y pergamino
O. H. Harrison	Café en oro y hule
Teófilo Acebo	Café en oro
Fernando J. Braun	Café en oro
Adolfo Giesseman	Café en oro
K. O. Stevenson	Café en oro
B. Acosta	Café en oro
Jorge Gebhardt	Café en oro
Bartuing Gebo	Café en oro
Turkhein Baden	Café en oro
Furbarh & Dietz	Café en oro
Alejandro Córdova	Café en oro
Arturo Herrmann	Café en oro
Luttman & Edelmann	Café en oro y pergamino
Rosing Brother & Cía.	Café en oro y pergamino
Juan Huchoff	Café
Enrique Braun	Café
Ysaac Samuel	Café en oro y pergamino
Eduardo de la Cerda	Café en oro y pergamino
Herederos de L. C. de Acosta	Café en oro y pergamino
Francisco Castillo	Café en oro y pergamino
Luttmann y Khalen	Café en oro y pergamino
Widmann Hnos.	Café en oro y pergamino

Fuente: Archivo Histórico del Estado de Chiapas, sección Fomento, 1909, t. III, exp. 13.

con la construcción del ferrocarril Panamericano impulsado por Porfirio Díaz. Con este ferrocarril, la costa chiapaneca quedó unida con los puertos de Coatzacoalcos (en el Golfo de México) y Salina Cruz (en el Pacífico). Estos puertos estaban mejor equipados para el transporte marítimo. El ferrocarril contribuyó, por un lado, a la disminución del costo del transporte del café, y, por el otro, a que este producto llegara con mayor rapidez a los mercados de Europa y de Estados

Unidos, “pudiendo aprovechar la ligera alza de los precios que se produce antes de que llegue la cosecha brasileña”.¹²⁵ Otro efecto más que tuvo el ferrocarril fue el desuso del puerto de San Benito.¹²⁶

¹²⁵ Waibel, *Sierra*, 1946, p. 200.

¹²⁶ Hacia la década de los veinte del siglo XX, 75% del café se transportaba por ferrocarril al puerto de Coatzacoalcos y 25% al puerto de Salina Cruz. De 75% que llegaba a Coatzacoalcos, 15% se enviaba para Nueva York y 60% a Hamburgo. En el caso

Con el fin de contar con mejores medios de comunicación, los finqueros del Soconusco construyeron una red de caminos y carreteras que comunicaba a las distintas haciendas entre sí. Buscaron que éstas, a su vez, se comunicaran con los principales poblados en donde estaban las estaciones del ferrocarril, como Tapachula, Huehuetán, Tuzantán y Huixtla. En 1911, Guillermo Kahb, dueño de una finca cafetalera, sosténía que:

Tanto las diferentes vías de comunicación entre las zonas cafeteras en la costa, como también los puentes sobre los ríos más principales, todos ya están construidos. Estos caminos ya existentes en las zonas de Las Chicharras a Tapachula, de Cuijco a Huehuetán y de Germania a Huixtla y a Tuzantán, con una extensión de 150 kilómetros, enteramente han sido construidos a expensas de las fincas cafeteras con un gasto de muchos miles de pesos.¹²⁷

Ahora bien, además de todos los productos que hemos mencionado, de las diferentes regiones de Chiapas también se enviaron a Tabasco, a Campeche y a Veracruz, pan, confitería, sarapes, cotones tejidos, loza, calzados de todas clases y tamaños, sombreros de palma, quesos, cominos, cacahuates, frutas curtidas de todas clases, como duraznos, peras, manzanas, membrillos, pieles de res, de venado y de jabalí, petates de diversos tamaños, suelas, yerbas, tejidos de jarcia, de henequén y de cerda, carne salada, papas, granos como

del café que llegaba al puerto oaxaqueño, se distribuía hacia los puertos de la costa occidental mexicana (Mazatlán) y a San Francisco. Waibel, *Sierra*, 1946, p. 200.

¹²⁷ AHECH, sección Fomento, 1911, t. II, exp. 14.

cebada, linaza, forraje, maíz y frijol, manzanilla, malva y garbanzo.¹²⁸

EL COMERCIO HACIA GUATEMALA

Durante la segunda mitad del siglo XIX, los comerciantes y finqueros de los departamentos de Comitán, Tonalá y Soconusco mantuvieron y dirigieron con mayor grado su comercio hacia el vecino país de Guatemala.¹²⁹ La cercanía y el buen estado de los caminos hacia esta nación fueron algunos de los factores importantes que favorecieron las relaciones mercantiles. Desafortunadamente no contamos con datos estadísticos para poder comparar el flujo mercantil hacia el Golfo de México y hacia Guatemala. Con base en los datos obtenidos para este trabajo podemos decir, de manera hipotética, que el comercio de Chiapas giró más hacia el primer punto que hacia el segundo.

Como hemos mencionado, el ganado vacuno, caballar y lanar fue uno de los principales productos que se enviaron hacia Guatemala. Los comerciantes de los departamentos de Comitán, principalmente, y de La Libertad, tuvieron un buen mercado en este país. En opinión de Robinson, Guatemala no tenía terrenos propicios para la cría de ganado, además, según esta autora, “Ningún país centroamericano [criaba] caballos”. Esto creó una demanda en el citado país, en donde se pagaron altos precios por los caballos y mulas que se exportaban de Comitán, “aunque no [fueran] de pura sangre”.¹³⁰

¹²⁸ *Estados*, enero de 1886.

¹²⁹ Robinson, *Mexico*, 1911, p. 36.

¹³⁰ *Ibid.*, pp. 37, 43.

Desde la misma región de Comitán se exportaron también a Guatemala productos como cacao, tabaco, petates y aguardiente. Aunque, como se dijo, este comercio se vio limitado por los altos aranceles que se cobraron en el vecino país y por el pago de impuestos que se hacía en la aduana de Zapaluta; esta última ubicada en el departamento de Comitán.

En lo que respecta al Soconusco, de esta región se llevaba también ganado vacuno a Guatemala. Los animales eran comprados en Tonalá y en Tuxtla, posteriormente eran engordados en diversas haciendas ubicadas en el departamento del Soconusco, a donde venían los comerciantes centroamericanos a surtirse de este producto. La compraventa de ganado fue también un buen negocio en esta área del Soconusco. Por ejemplo, un novillo se adquiría en el estado a 10 pesos y se vendía posteriormente en Guatemala a 25, dando como resultado una ganancia “de 100 por ciento”.¹³¹

El tabaco, el cacao, el pescado, las pieles y las gomas fueron otros de los productos que se exportaron hacia Guatemala. El cacao se llevaba al pueblo de Retalhulco, ya que “no tenía demanda” en el departamento del Soconusco.¹³² Y por medio del puerto de San Benito se transportaban las pieles y las gomas a la sociedad comercial guatemalteca Sres. Rieper y Augener. Es factible pensar que las pieles y las gomas se exportaron hacia Alemania, ya que el propietario de esta sociedad mercantil, el comerciante y posterior cónsul de la Confederación Norte-Alemana, Federico C. Augener, desde 1870 “ofrecía a su vez el servicio de vapo-

res entre Bremen y los puertos del Pacífico”.¹³³

Para dinamizar el comercio hacia el vecino país, los comerciantes y agricultores de esta importante región del Soconusco impulsaron el mejoramiento de los caminos. En 1871 se propuso impedir y hacer carretera una de las rutas principales que iba del puerto de Ocós hacia Guatemala, pasando por Pacayal y Tilapa. De igual manera se promovió hacer carretero el camino llamado de los Altos, el cual iba sobre toda la cordillera de los Andes hasta Quezaltenango, así como construir varios puentes en el camino que recorría toda la costa litoral del Pacífico hasta Esquitla, Grande y Guatemala.¹³⁴

CONCLUSIÓN

La distancia de Chiapas con respecto al centro del país, así como su geografía accidentada, no fueron obstáculos para que los comerciantes chiapanecos se involucraran en la dinámica del desarrollo del mercado interno y externo promovido por los gobiernos liberales como una forma de “modernizar” al país. A través de la construcción de caminos de herradura, de carreteras, del ferrocarril Panamericano, la habilitación del puerto de San Benito y las iniciativas para mejorar la barra de Tonalá, Chiapas tuvo una mayor ampliación de su comercio exterior. Los comerciantes de la entidad continuaron aprovechando las ventajas y la cercanía que tuvieron con Guatemala para llevar sus productos a esa nación.

¹³¹ *Expediente*, 1871, p. 18.

¹³² *Ibid.*, pp. 24, 141.

¹³³ Wagner, “Actividades”, 1987, p. 92.

¹³⁴ *Expediente*, 1871, pp. 15, 18.

Las vías fluviales siguieron teniendo un papel relevante no sólo para la realización del comercio establecido con importantes plazas mercantiles como Villahermosa, Frontera, Campeche y Progreso, sino también para que los comerciantes chiapanecos mantuviieran un contacto más estrecho con los mercados europeos y de Estados Unidos, pues dichas vías confluyeron en las aguas del Golfo de México.

Dada la importancia de las rutas mercantiles hacia el Golfo de México, el ferrocarril Panamericano fue relevante para que los comerciantes del Soconusco y de los valles centrales volcaran su mercado hacia esta región. Este medio de transporte hizo que los fletes disminuyeran y que los comerciantes pudieran llegar con más prontitud a los mercados de Estados Unidos y de Europa.

Por último, podemos decir que a través de la dinámica mercantil Chiapas se incorporó al proceso impulsado y consolidado por los gobiernos liberales que buscaron unir el mercado interno y, de esta manera, vincularlo con el de las grandes potencias. Así, Chiapas contribuyó con el comercio exterior, exportando productos demandados por los mercados de otros países.

ARCHIVOS

ANC Archivo Notarial de la ciudad de Comitán.

AHECH Archivo Histórico del Estado de Chiapas.

HEMEROGRAFÍA

Diario Oficial del Estado de Chiapas.
Periódico Oficial del Estado de Chiapas.

BIBLIOGRAFÍA

-Benjamin, Thomas, *Chiapas: tierra rica, pueblo pobre. Historia política y social*, Editorial Grijalbo, México, 1995.

-Bernecker, Walther L., "Contrabando. Igualdad y corrupción en el México decimonónico", *Historia y Grafía*, núm. 1, 1993, pp. 127-155.

-Byam, W. W., *A Sketch of the State of Chiapas, Mexico*, Byam and Cannon, Mexican, Mexican and Land and Mining Brokers, Los Ángeles, 1897.

-Contreras Utrera, Julio, "La red mercantil de Chiapas hacia los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco durante la segunda mitad del siglo XIX", *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Instituto de Investigaciones Histórico Sociales-Universidad Veracruzana, núm. 9, invierno 2000-2001, pp. 129-149.

-Corzo, Manuel T., *Ligeros apuntes geográficos del estado de Chiapas*, Imprenta del Gobierno, Tuxtla Gutiérrez, 1897.

-Dollero, Adolfo, *Méjico al día. Impresiones y notas de viaje*, Librería de la Viuda de C. Bouret, México, 1911.

-Estados Unidos Mexicanos, *Secretaría de Fomento. Informes y documentos relativos a comercio interior y exterior, agricultura, minería e industria*, Tipografía de Secretaría de Fomento, México (varios tomos y años).

-Expediente de la Secretaría de Hacienda respecto de las medidas propuestas y acordadas para impulsar el desarrollo de los elementos de riqueza agrícola del departamento de Soconusco en el estado de Chiapas, de 1870 a 1871, Imprenta del Gobierno en Palacio, México.

-García de León, Antonio, *Resistencia y utopía. Memorial de agravio y crónica de revueltas y prefectas acaecidas en Chiapas durante los últimos 500 años de su historia*, Ediciones Era, México, 1985.

-Gudiño, María Rosa, "Finqueros extranjeros en el Soconusco, legislación y colonización,

1875-1910" en Teresa Rojas Rabiela, *Estudios campesinos en el Archivo General Agrario*, Registro Agrario Nacional/CIESAS/Sector Agrario/SEP-CONACYT, México, 1999, vol. 2, pp. 17-86.

-López Arévalo, Jorge, "Diferenciación de costos de producción entre las fincas y la economía campesina en el cultivo del café de la zona norte de Chiapas", tesis de licenciatura, UNAM, México, 1989.

-*Memoria sobre diversos ramos de la administración pública del estado de Chiapas presentada al XIII Congreso por el gobernador constitucional del estado coronel Miguel Utrilla*, Imprenta del Gobierno a cargo de Joaquín Armendáriz, Chiapas, 1883.

-*Memoria que presenta el ciudadano Manuel Carrascosa como gobernador constitucional del estado libre y soberano de Chiapas a la Legislatura en cumplimiento de un precepto constitucional correspondiente al primer bimbo de su administración*, Imprenta del Gobierno en Palacio, Chiapas, 1889.

-Pérez Salas, María Esther y Diana Guillén, *Chiapas. Una historia compartida*, Instituto Mora, México, 1994.

-Robinson Wright, Marie, *Mexico a History of its Progress and the Development in One Hundred Years*, George Barrie and Sons, Filadelfia, 1911.

-Rus, Jan, "Coffe and the Recolonization Highland Chiapas, Mexico, 1892-1910", ponencia presentada en el Foro Internacional sobre Chiapas. De la Independencia a la Revolución, celebrado en San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, del 5 al 8 de marzo de 2002.

-Spenser, Daniela, "Los inicios del cultivo del café en Soconusco y la inmigración extranjera" en Brígida von Mertz, V. Radkau y R. Pérez Monfort, *Los empresarios alemanes, el tercer reich y la oposición derecha a Cárdenas*, CIESAS/SEP, México, 1988, t. I, pp. 61-87.

-Waibel, Leo, *La Sierra Madre de Chiapas*, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, México, 1946.

-Wagner, Regina, "Actividades empresariales de los alemanes en Guatemala, 1870-1920", *Mesoamérica*, Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica Plumsock Mesoamerican Studies, núm. 13, 1987, Antigua, Guatemala, pp. 87-123.