

# ESCRIPTA

Julio-diciembre 2024 Vol. 6 Núm. 12



U N I V E R S I D A D A U T Ó N O M A D E S I N A L O A

## DOSSIER

### Región y Ciudad: acercamientos desde la historia económica y social



Jesús Rafael Chávez Rodríguez  
Sandra Luz Gaxiola Valdovinos  
(coordinadores)

FACULTAD DE HISTORIA

e-ISSN 2594-2891

---

# Escripta

---

Vol. 6, Núm. 12, julio-diciembre 2024

**Comité científico:**

Alfredo Pureco Ornelas, Instituto Mora, México

<https://orcid.org/0000-0003-0420-1443>

Jordi Canal Morell, Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales, Francia.

<https://orcid.org/0000-0001-8142-5534>

Álvaro Acevedo Tarazona, Universidad Industrial de Santander, Colombia.

<https://orcid.org/0000-0002-3563-9213>

Jesús Méndez Reyes, Universidad Autónoma de Baja California, México.

<https://orcid.org/0000-0002-9234-2838>

Wilson Picado Umaña, Universidad Nacional, Costa Rica.

<https://orcid.org/0000-0003-3882-1843>

Pedro Rújula López, Universidad de Zaragoza, España.

<https://orcid.org/0000-0002-4385-2639>

Tomás Pérez Vejo, Escuela Nacional de Antropología e Historia, México.

<https://orcid.org/0000-0002-8400-6930>

Gloria Tirado Villegas, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México.

<https://orcid.org/0000-0003-4775-0653>

Eugenia Allier Montañó, Universidad Nacional Autónoma de México, México.

<https://orcid.org/0000-0002-0992-8767>

Lorena Pérez Hernández, Instituto Tecnológico Autónomo de México, México.

<https://orcid.org/0000-0003-2506-0969>

Rodrigo Ruiz Velasco Barba, Universidad Panamericana, México.

<https://orcid.org/0000-0002-8050-6970>

Mario Alberto Magaña Mancillas, Universidad Autónoma de Baja California, México.

<https://orcid.org/0000-0003-0668-8881>

**Comité editorial:**

Dirección, Venecia Citlali Lara Caldera

<https://orcid.org/0000-0003-2416-730X>

Editor, Ernesto Alonso Montoya Sandoval

<https://orcid.org/0009-0006-4516-6399>

Diseño web y maquetación, Jair Rivelino Sato Michel.

---

# Escripta

---

Vol. 6, Núm. 12, julio-diciembre 2024

Escripta, Vol 6, Núm.12, julio-diciembre 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad Autónoma de Sinaloa, a través de la Facultad de Historia, prolongación Josefa Ortiz de Domínguez, S/N, Ciudad Universitaria, Culiacán Rosales, Sinaloa, México. CP. 80040, Tel. 6677138686. <http://escripta.uas.edu.mx>, [escripta@uas.edu.mx](mailto:escripta@uas.edu.mx), Editor responsable: Venecia Citlali Lara Caldera. Reservas de Derecho al Uso Exclusivo: 04-2018-121013451200-203, ISSN: 2594-2891, ambos otorgados por el Instituto Nacional de Derechos de Autor. Responsable de la última actualización de este número, Asistente Editorial de la Revista Escripta, Jair Rivelino Sato Michel, prolongación Josefa Ortiz de Domínguez, S/N, Ciudad Universitaria, Culiacán Rosales, Sinaloa, México. CP 80040, Tel. 6677138686, fecha de última modificación, 12 de mayo de 2025.

Las opiniones expresadas por los autores no reflejan la postura del editor de la publicación. Todos los artículos son de creación original del autor, por lo que esta revista se deslinda de cualquier situación legal derivada por plagios, copias parciales o totales de otros artículos ya publicados y la responsabilidad legal recaerá directamente en el autor del artículo.

El Comité Editorial de Escripta agradece la colaboración realizada por pares evaluadores, de los cuales no se divulgan sus nombres y procedencias, lo que permite una publicación de acceso abierto seguir manteniendo la integridad en el procedimiento de evaluación de calidad.

Imagen de portada: *Fotografía aérea de un segmento de la delegación Plan Libertador (atribuido) Registro fotográfico del crecimiento de Rosarito*, de Jorge M. Peón (fotógrafo). Fondo: Archivo Histórico del Agua, Fondo Colección Fotográfica, Caja 1287, Expediente 39014.



---

# Escripta

---

Vol. 6, Núm. 12, julio-diciembre 2024

## TABLA DE CONTENIDOS

JESÚS RAFAEL CHÁVEZ RODRÍGUEZ SANDRA LUZ GAXIOLA VALDOVINOS <b>Introducción Dossier Región y Ciudad: acercamientos desde la historia económica y social</b> Introduction Dossier Region and City: Approaches from Economic and Social History	6-14
<i>Artículos</i>	
VÍCTOR EDER MORALES LÓPEZ JOSÉ ALFREDO PURECO ORNELAS <b>Jilotepec (Estado de México), un espacio de frontera y de tránsito. Nuevas consideraciones sobre su carácter regional del siglo XVI al XIX</b> Jilotepec (Estado de Mexico), a space of frontier and traffic. New considerations on its regional character from the 16th to the 19th Centuries	15-44
SERGIO ARTURO VARGAS MATIAS <b>Intereses públicos y empresas privadas en la edificación del Camino Real/Nacional de la Ciudad de México a Veracruz (1540-1880)</b> Public and Private Interests in the Construction of the Camino Real/ Nacional from Mexico City to Veracruz (1540-1880)	45-94
ADRIANA AYALA MARTÍNEZ <b>Un ejemplo de abasto urbano intrarregional y extrarregional. La carne de res en Morelia a finales del siglo XIX</b> An example of intra-regional and extra-regional urban supply. Beef in Morelia at the end of the 19th century	95-126
DIANA LIZBETH MÉNDEZ MEDINA <b>Ciudad Mante. Orígenes de una agrociudad en el noreste mexicano (1920-1940)</b> Ciudad Mante: Origins of an agro-city in northeastern Mexico (1920-1940).	127-161

---

# Escripta

---

Vol. 6, Núm. 12, julio-diciembre 2024

- GABRIEL RODRÍGUEZ PÉREZ 162-184  
**Pesca y desarrollo portuario en manzanillo: GRUPOMAR y la industria atunera en la región centro occidente de México durante el siglo xx**  
Fishing and port development in manzanillo: GRUPOMAR and the tuna industry in the central- western region of Mexico during the 20th century
- FRANCISCO JAVIER SERRANO-BOSQUET 185-238  
ABAD ENRÍQUEZ-RODRÍGUEZ  
**Precedentes del Programa Agrícola México (1943-1965). Los preliminares de la transformación agrícola global**  
Precedents of the Mexico Agricultural Program (1943-1965). The preliminaries of global agricultural transformation
- Reseñas*
- RICARDO MANUEL WAN MOGUEL 239-246  
**Chantal Cramaussel (ed.), *Conquista y poblamiento. Los primeros registros parroquiales y demás fuentes tempranas para la historia demográfica del Centro y Norte . de la Nueva España, siglos XVI-XVIII***
- MIGUEL ÁNGEL ISAIS CONTRERAS 247-254  
**Sebastián Porfirio Herrera Guevara, *Marginalidad, delito y punición. Robos y asaltos en Jalisco (1846-1861)***
- OCTAVIO MARTÍNEZ CAZARES 255-262  
**Luis García Valenzuela, José Alberto Ortega Campos y María de los Ángeles Sitlalit García Murillo (coords.), *Al rescate del Edén. Vida cotidiana, economía y sociedad en Topolobampo, Sinaloa***
- ANDRÉS DAVID MUÑOZ COGARÍA 263-268  
**Jorge Conde Calderón, *Gente de todas las clases ante la justicia. Autoridades, cultura político-jurídica y sociedades rurales en el Nuevo Reino de Granada. Bogotá***
-

---

## INTRODUCCIÓN DOSSIER REGIÓN Y CIUDAD: ACERCAMIENTOS DESDE LA HISTORIA ECONÓMICA Y SOCIAL

### INTRODUCTION DOSSIER. REGION AND CITY: APPROACHES FROM ECONOMIC AND SOCIAL HISTORY

Jesús Rafael Chávez Rodríguez<sup>1</sup>  
Sandra Luz Gaxiola Valdovinos<sup>2</sup>  
Coordinadores

A comienzos de la última década del siglo XX surgieron voces discordantes con la historia regional que estaba experimentando un notable crecimiento dentro de la producción historiográfica. Las críticas giraron en torno a las ambigüedades y en el uso indistinto de ciertos términos como local, microhistoria y regional, así como en la confusión de tomar a las regiones como si fueran las entidades federativas (Miño Grijalva, 2002, pp. 867-868). Estas objeciones a la historia regional generaron distintas reacciones, que, si bien no estuvieron de acuerdo con Miño Grijalva, tampoco echaron en saco roto sus observaciones y a partir de ese momento se presentaron esfuerzos por enriquecer la definición de los conceptos de región y ciudad desde intensos intercambios interdisciplinarios (Antonio Ibarra, 2002, pp. 241-243).

En lo que al concepto de región concierne, en los balances historiográficos de los últimos años podemos observar que hay un crecimiento notable, tanto en términos cualitativos como cuantitativos en su concepción (Trejo, 2009). Como lo ha señalado Diana Bonnet (2023), el concepto de región ha sido de utilidad al momento de afinar los elementos analíticos que los historiadores requieren

---

<sup>1</sup> Universidad Autónoma de Sinaloa. Correo: [rafaelchavez@uas.edu.mx](mailto:rafaelchavez@uas.edu.mx). ORCID: [0000-0003-0955-2357](https://orcid.org/0000-0003-0955-2357)

<sup>2</sup> Universidad Autónoma de Sinaloa. Correo: [iuluzg@uas.edu.mx](mailto:iuluzg@uas.edu.mx). ORCID: [0000-0001-8824-2669](https://orcid.org/0000-0001-8824-2669)

al momento de plantear su problema y situar su campo de investigación (Cuño, Bonnett y Ramírez, 2023, pp. 351-352). Lo que pudiera ser una carencia resulta ser una oportunidad, ante la inexistencia de una definición sistemática, un punto de partida debe ser considerar que no existe una definición única de lo que es una región, cada historiador asigna contenidos propios en la formulación y construcción de las regiones a historiar. Beatriz Rojas (1998), al respecto ha señalado que las definiciones y lineamientos son variados y cambian de una a otra, según el problema a investigar (p. 315).

Es así que, en las definiciones del concepto de región encontramos propuestas como la de Blanca Acuña (Cuño, Bonnett y Ramírez, 2023, p. 352), quien define a la región a partir de «ciertas características afines en lo cultural y en lo productivo»; Joseph Fontana (2007, p. 89) define a la región como «la geografía modelada por la historia», mientras que recordando la célebre premisa de Erick Van Young se propone que «las regiones son hipótesis a demostrar» (Van Young, 1991, p. 99); por su parte, Dení Trejo sostiene que la región se delimita «a partir del problema y no de una limitación territorial predeterminada» (Trejo, 2009, p. 7). Por su parte, para Arturo Taracena las regiones son categorías de análisis en sí mismas, y de ahí que también dialoguen con lo local y la microhistoria, y a este diálogo sumaríamos lo nacional y lo global (Taracena, 2008, pp. 202-203). Las definiciones no se agotan, pese a la vastedad de ejemplos que hemos señalado, lo que si nos permite es observar que las regiones son construcciones históricas, dinámicas, movibles y cambiantes. La dificultad de su definición reside en que éstas, como el amor, según Van Young, se pueden describir a partir de su unicidad.

A partir de lo señalado, encontramos que la importancia reside en cambiar el enfoque de lo meramente geográfico y político administrativo y pasar al planteamiento de problemas universales que permiten definir fisonomías regionales. En ese sentido, en el ámbito económico y social, desde donde realizamos nuestros acercamientos y establecemos nuestros diálogos, nos hemos encontrado con regiones en las que se desarrolla algún tipo de producción, que a su vez trae consigo la formación de un espacio de circulación por medio de carreteras o caminos, con sus relaciones sociales de producción, con estructuras y superestructuras de dominación.

En cuanto a la categoría de ciudad y su relación con la región, debemos considerar el acelerado crecimiento económico que se registró desde la segunda mitad del siglo XX y que trajo como consecuencia que los espacios urbanos se ampliaron notablemente. Los cambios en las estructuras productivas resultaron especialmente radicales, el sector primario pasó a un segundo término respecto al sector secundario y terciario, puesto que la expansión de la actividad industrial y comercial son esencialmente urbanas (Contreras, 2012, p. 24). Este planteamiento, lo podemos vincular con la idea que nos plantea Dení Trejo (Trejo, 2009, p. 11) quien propone una conceptualización que considera la influencia que una ciudad ejerce en un amplio territorio con el cual mantiene relaciones de interdependencia social y económica. Entendemos que la ciudad y la región son espacios complejos que se interrelacionan entre sí, y con el territorio, la naturaleza y las personas que las habitan. Por ello, debemos integrar la reflexión crítica sobre los procesos económicos, las condicionantes históricas y geográficas, pero también las limitaciones políticas e institucionales. Nos encontramos así, ante fenómenos como los complejos sistemas de abasto de las ciudades que están en relación con los espacios de actividad primaria, así como el surgimiento de distritos agroindustriales que están en relación directa con los espacios agrícolas.

El primero de los artículos que componen este dossier se titula «Jilotepec (Estado de México), un espacio de frontera y de tránsito. Nuevas consideraciones sobre su carácter regional del siglo XVI al XIX» correspondiente a la autoría de Víctor Eder Morales López y José Alfredo Pureco Ornelas. En éste se estudia una región del noroeste del Estado de México, espacio que se transforma de antigua alcaldía mayor de Xilotepec, a subdelegación y tiempo después en distrito rentístico, desde el siglo XVI al XIX. Esta contribución se enmarca dentro de la corriente metodológica de la historiografía regional mexicana, por lo que no es sorprendente que sus planteamientos oscilen entre lo geográfico y lo histórico. Su eje central es el aspecto económico, con el propósito de comprender la dinámica del campo en una comarca específica del actual Estado de México, ubicada en su zona más septentrional, a cien kilómetros de la capital del país, lo que acentúa su relevancia. Bajo la pregunta ¿Qué elementos tanto históricos como geográficos le han conferido personalidad a este territorio

como para considerarla unitaria en términos territoriales? los autores lanzan una hipótesis con tal de ubicar dos rasgos fundamentales del espacio en cuestión: uno, su sentido de frontera, y dos, una región de tránsito. Ambos aspectos determinarían en el tiempo tanto su estructura territorial como su economía ya entrado el siglo XIX, pues a través de este espacio el flujo comercial se intensificó a raíz de la existencia del llamado camino real de Tierra Adentro que la atravesaba. Como parte de la metodología los autores utilizan documentación de importancia de la época, estadísticas, memorias de gobierno, así como la reconstrucción del espacio por medio de cartografía con técnicas modernas, cuyas herramientas de georeferenciación permiten una mejor representación del espacio y de la época aludida.

El siguiente artículo se titula «Intereses públicos y empresas privadas en la edificación del Camino Real/Nacional de la Ciudad de México a Veracruz» de Sergio A. Vargas Matías, en el que da cuenta del proceso de conformación del camino que unía a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, así como del entramado que de caminos entre estas importantes poblaciones y las localidades menores. Basándose en el modelo de desarrollo de redes de transporte propuesto por Taaffe, Morrill y Gould, se parte del supuesto de que, al inicio del periodo novohispano, existía una red de pequeños centros con escasa interconexión. Con la construcción de las primeras líneas troncales que enlazaban los puertos con el interior, comenzó un proceso de especialización regional, que a su vez dio origen a caminos secundarios. Este hecho será el que propicia una posterior interconexión y el aumento de los mercados para los centros urbanos; debido a este se crean enlaces prioritarios los cuales van a concentrar la mayor parte del tráfico, estimulando el crecimiento de ciertas localidades, pero también la competencia entre ellas, así como su especialización productiva. El interés del autor se concentra en enfatizar factores como los económicos o militares que llevan a la construcción de las principales vías de comunicación hacia el interior, que no son otras sino el control político y militar, la explotación y exportación de riquezas y la distribución de productos de la metrópoli en los mercados locales y regionales. Todo esto con el apoyo de documentación del Archivo General de Indias, el Archivo General de la Nación, entre otros, además de los archivos municipales de Orizaba y de Córdoba. En

la última etapa, el autor se centra en explicar la construcción de las principales rutas a finales del siglo XVIII, influenciada por las reformas impulsadas por la política de renovación imperial borbónica, que promovía la expansión de la infraestructura, especialmente la de comunicación. Sin embargo, con la Guerra de Independencia, las condiciones provocaron un deterioro en las vías de comunicación, un problema que persistió a lo largo del siglo XIX. A pesar de los esfuerzos de los sucesivos gobiernos nacionales por rehabilitarlas y mantenerlas, los resultados fueron limitados debido a la inestabilidad política y otros factores propios de la era independiente.

El trabajo propuesto por Adriana Ayala Martínez, titulado «Un ejemplo de abasto urbano intrarregional y extrarregional. La carne de res en Morelia a finales del siglo XIX» da cuenta sobre el abastecimiento de dicho producto a la ciudad capital del estado de Michoacán en el ocaso del siglo decimonónico, y será a partir de esta actividad pecuaria que la autora construye una serie de relaciones de escalas e interacciones entre la ciudad central con la región circundante y sitios más alejados, con el objeto de obtener aprovisionamiento de carne, o bien, para distribuir estos productos u otros, pues la ciudad aunque era considerada como un importante centro de consumo, también había adquirido el papel de distribuidora de alimentos. Mediante las fuentes como los registros diarios de introducción de ganado para el sacrificio del Rastro Municipal de Morelia, la autora nos muestra la procedencia de las reses que se destinaban al consumo urbano confirmando que, las unidades productivas cercanas eran un elemento fundamental en la provisión de ganado, pero también, mediante este recurso documental, evidencia la importancia capital del abasto extrarregional, ya que los animales de la llamada Tierra Caliente alcanzaban el mayor porcentaje de las reses sacrificadas, por lo que resulta tan trascendente la integración del centro de consumo con su propia región productora, como la relación que entabla con otras regiones de diferente vocación productiva.

Diana Lizbeth Méndez presenta un artículo titulado «Ciudad Mante. Orígenes de una agrociedad de trabajadores y comerciantes, 1920-1940» cuyo objetivo es analizar cómo Ciudad Mante se convirtió en el centro urbano más importante de la zona central del sur de Tamaulipas en la primera mitad del siglo XX. Mediante la utilización del concepto de agrociedad y teniendo como

caso de estudio a Villa Juárez —que se convertirá en Ciudad Mante—, Méndez propone complejizar la caracterización de estos entes rural-urbanos insertos en el amplio norte mexicano. Espacios de vocación agrícola que crecen y se desarrollan bajo actividades agroindustriales, consolidándose como centros regionales que incursionan en el sector comercial y de servicios. En este sentido, la autora establece una tipología de ciudad caracterizada por aglomerar empresas de diversos tamaños, así como pequeños negocios casi siempre relacionados con la agricultura y la agroindustria; con rasgos distintivos de convertirse en centros o subcentros donde convergen vías de comunicación de importancia, donde se establecen organismos empresariales y distintas instituciones gubernamentales, bancarias, educativas, así como servicios de salud, recreativos, acentuando ese rol central en un espacio de localidades menores donde adquiere importancia intermedia en relación a la capital. Por esta razón, se verá como Ciudad Mante adquiere un papel central en la zona centro-sur del estado de Tamaulipas, impulsado por actividades económicas como el cultivo y procesamiento de la caña de azúcar. Este desarrollo favoreció el poblamiento de la localidad, provocando un crecimiento demográfico acelerado durante la década de 1930, notable en comparación con otras localidades del sur del estado. Como resultado, Ciudad Mante se convirtió en un punto de atracción para la migración interna, tanto de poblaciones menores como de otras regiones, especialmente del sur del país. Algunos, que contaban con mayor capital para la inversión, fueron atraídos por el auge agrícola debido al promisorio crecimiento y a las oportunidades que ofrecía este espacio. Por otra parte, factores como el arribo del ferrocarril y la construcción de caminos fueron determinantes para estimular el crecimiento de la localidad, que entre 1940 y 1960 experimentaron su mayor época de auge. En cuanto a la metodología, la autora, además de realizar una revisión documental que incluye fuentes como el Registro Civil de El Mante, actas de la Cámara de Comercio y prensa, lleva a cabo una serie de entrevistas con pobladores de la ciudad, lo que complementa y enriquece los resultados de su estudio.

El apartado que presenta Gabriel Arturo Rodríguez Pérez, «Pesca y desarrollo portuario en Manzanillo: la industria atunera en la región centro occidente de México durante el siglo XX» tiene como propósito explicar el inicio de las

actividades económicas más importantes de Manzanillo durante el siglo xx, centrándose en el comercio marítimo y en menor medida en la pesca ribereña; actividades económicas que llevaron a destacar al puerto de Manzanillo como uno de los más importantes de la región centro occidente de México. Cabe destacar que la posición geográfica de este puerto le facilita el comercio marítimo, y por su cercanía a los grandes centros industriales del país lo convierte en uno de los puertos de mayor importancia de la región Centro-Occidente de México. Dentro de los objetivos propuestos por el autor, se encuentra señalar cómo es que la pesca en Manzanillo fue marginada durante décadas como consecuencia del enfoque del puerto hacia al tráfico de mercancías. Cosa que cambiaría hacia la década de 1980 con la implementación de políticas públicas que estuvieron enfocadas a atender las principales necesidades de infraestructura y servicios, tanto en el estado de Colima como en el puerto de Manzanillo, principalmente en la periferia de la Laguna de San Pedrito, lugar donde surge el complejo pesquero más importante de Colima; en este espacio se suministraron fuertes inversiones tanto del sector federal como del privado, como ejemplo, el autor nos presenta el caso del empresario español Antonio Suarez Gutiérrez y su participación en la industria atunera nacional. Si bien, en un primer momento el puerto de Manzanillo estuvo más ligado al comercio marítimo, a partir de la décadas de 1940 la actividad pesquera logró tomar cierta relevancia, sobre todo, con la pesca del tiburón y la construcción de embarcaciones de madera; sin embargo, a partir de 1980 y bajo el auspicio gubernamental por medio del Plan Colima, Manzanillo logró despuntar como puerto líder en la captura y procesamiento de atún bajo el mando de Antonio Suarez Gutiérrez, fundador de Marindustrias, una de las empresas más importantes del país en este rubro. A partir de una pormenorizada revisión hemerográfica y complementando con documentación y bibliografía especializada, Gabriel Rodríguez nos da un amplio recorrido explicativo en torno a la actividad pesquera del puerto de Manzanillo, así como de su importancia regional y su alcance internacional.

La propuesta de Francisco Javier Serrano y Abad Enríquez-Rodríguez en el artículo titulado «Precedentes del Programa Agrícola México. Los preliminares de la transformación agrícola global» nos muestran un panorama general de lo que México vivió a finales del siglo xix e inicios del xx como

parte del proceso de modernización nacional, siendo el ámbito agrícola un aspecto muy relevante. Dentro de los múltiples esfuerzos gubernamentales y privados llevados a cabo, destaca uno de suma importancia que fue el Programa Agrícola México. Esta propuesta, aluden los autores, fue punto de inflexión en la agricultura mexicana y en el proyecto de exportación global del modelo agrícola estadounidense. Si bien los inicios del proyecto fueron complicados, el programa experimentó numerosos cambios en su desarrollo, especialmente debido a las contiendas entre diferentes paradigmas científicos, basados en criterios y supuestos divergentes sobre la sociedad mexicana y el quehacer científico. Las propuestas agrícolas estuvieron marcadas por la amplia brecha de desigualdad que caracterizaba el contexto de la época. Los autores nos proponen una revisión de fuentes primarias inéditas y estudios bibliográficos, con tal de reconstruir la imagen y la visión que políticos estadounidenses y miembros de la Fundación Rockefeller tenían del estado de la agricultura mexicana, su situación política y social, así como la forma en que influyó en el desarrollo de un programa de ayuda al perfeccionamiento de la agricultura mexicana.

Los estudios de la región y la ciudad han evolucionado desde un enfoque geográfico y político-administrativo hacia un análisis más profundo de los procesos históricos, económicos y sociales que las configuran. El trabajo de los historiadores contemporáneos sobre regiones y sus interacciones con el territorio y las relaciones económicas, demuestra la importancia de considerar estos espacios como construcciones históricas que responden a una multiplicidad de factores. El desarrollo de las agrocidades, la expansión de infraestructuras, y las relaciones comerciales y productivas dentro de las regiones, revelan cómo las ciudades y regiones en México han sido moldeadas por sus interacciones internas y externas. La reflexión crítica sobre estos procesos nos invita a seguir explorando los múltiples factores que han dado forma a las identidades regionales y urbanas del país, reconociendo la complejidad de sus dinámicas históricas.

## Referencias

### Bibliografía

- Contreras Servín, Carlos. (2012). El sistema de ciudades y las nuevas regiones en México, *Universitarios potosinos*, 24-29.
- Cuño Bonito, J., Bonnett Vélez, D. y Ramírez Bacca, R. (2023). Panel: ¿Qué tan pertinentes son hoy los estudios de historia regional? *Historia y Memoria*, (26), 343-388. <https://doi.org/10.19053/20275137.n26.2023.15144>
- Fontana, Joseph. (2007). El historiador y la geografía. En Aaron Cohen Amselem y Peinado Santaellen, Rafael Gerardo (Coordinadores), *Historia, historiografía y ciencias sociales*, 87-100.
- Ibarra Romero, Antonio. (2002). «Un debate suspendido: la historia regional como estrategia finita (Comentarios a una crítica fundada)», *Historia Mexicana*, (LII: 1), 241-259.
- Miño Grijalva, M. (2002). ¿Existe la historia regional? *Historia Mexicana*, 51(4), 867-897.
- Rojas, B. (1998). La historia regional. En G. Von Wobeser (Coordinadora), *Cincuenta años de investigación histórica en México*, (pp. 313-319). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Taracena Arriola, A. (2008). Propuesta de definición histórica para una región. *Revista de Historia Moderna y Contemporánea de México*, (35), 181-204.
- Trejo, D. (2009). La historia regional en México: reflexiones y experiencias sobre una práctica historiográfica, *História Unisinos*, 13(1) 5-18.
- Van Young, E. (1991). Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas. En Pedro Pérez Herrero (coordinador), *Región e Historia en México* (pp. 99-122). México: Instituto Mora-Universidad Autónoma Metropolitana.

# Escripta

---

JILOTEPEC (ESTADO DE MÉXICO), UN ESPACIO  
DE FRONTERA Y DE TRÁNSITO. NUEVAS  
CONSIDERACIONES SOBRE SU CARÁCTER  
REGIONAL DEL SIGLO XVI AL XIX

JILOTEPEC (ESTADO DE MEXICO), A SPACE OF  
FRONTIER AND TRAFFIC. NEW CONSIDERATIONS  
ON ITS REGIONAL CHARACTER FROM THE 16TH TO  
THE 19TH CENTURIES

**Víctor Eder Morales López**

[orcid.org/0009-0004-0817-4010](https://orcid.org/0009-0004-0817-4010)

**José Alfredo Pureco Ornelas**

[orcid.org/0000-0003-0420-1443](https://orcid.org/0000-0003-0420-1443)

Recepción: 1 de julio de 2024

Aceptación: 5 de septiembre de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

## JILOTEPEC (ESTADO DE MÉXICO), UN ESPACIO DE FRONTERA Y DE TRÁNSITO. NUEVAS CONSIDERACIONES SOBRE SU CARÁCTER REGIONAL DEL SIGLO XVI AL XIX<sup>1</sup>

JILOTEPEC (ESTADO DE MEXICO), A SPACE OF FRONTIER AND TRAFFIC. NEW CONSIDERATIONS ON ITS REGIONAL CHARACTER FROM THE 16TH TO THE 19TH CENTURIES

Víctor Eder Morales López<sup>2</sup>  
José Alfredo Pureco Ornelas<sup>3</sup>

### Resumen

Este trabajo pretende reforzar el carácter de región del noroeste del actual Estado de México, específicamente la antigua alcaldía mayor de Xilotepec, luego subdelegación y más tarde distrito rentístico. Para tal efecto se consideran dos elementos de identidad que se proponen como rasgos tanto históricos como geográficos que le han conferido personalidad a este territorio. Por una parte, el carácter fronterizo que tuvo este espacio desde el proceso conquistador del territorio novohispano (siglos XVI y XVII) y, por otra, el ser una región de tránsito (siglos XVIII y XIX); es decir, un espacio a través del cual el flujo comercial, de personas e ideas, se intensificó a raíz de la existencia del llamado camino real de Tierra Adentro que la atravesaba. El método seguido para esta investigación es la investigación documental con carácter historiográfico sobre aspectos particulares del territorio de Xilotepec, tales como la cartografía histórica y la documentación oficial de época, sobre todo, referida a memorias de gobierno y estadísticas reunidas a partir del siglo XIX.

---

<sup>1</sup> Los autores agradecen los comentarios, observaciones y recomendaciones emitidos por parte de dos dictaminadores anónimos los cuales han ayudado a mejorar la versión del presente trabajo; del mismo modo, se les exime a ellos de la responsabilidad por los errores u omisiones que el texto aún pudiera contener.

<sup>2</sup> Doctor en Historia. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Correo: [vmorales@institutomora.edu.mx](mailto:vmorales@institutomora.edu.mx).

<sup>3</sup> Doctor en Historia. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Correo: [jpureco@institutomora.edu.mx](mailto:jpureco@institutomora.edu.mx).

**Palabras claves:** Región fronteriza, Región de tránsito, Estado de México, Jilotepec, Historia económica regional.

### **Abstract**

This study seeks to reinforce the regional identity of the north-western part of what is now the State of Mexico, focusing specifically on the former *alcaldía mayor* of Jilotepec, later designated as a subdelegation and subsequently as a taxation district. To this end, two key identity-shaping elements—both historical and geographical—are considered crucial in defining the character of this territory. The first is its status as a borderland since the conquest of New Spain during the 16th and 17th centuries. The second is its role as a transit region in the 18th and 19th centuries—namely, a space through which the flow of commerce, people, and ideas intensified due to the passage of the *Camino Real de Tierra Adentro*. The methodology employed in this study is documentary research with a historiographical approach, focusing on aspects of the Jilotepec territory such as historical cartography and official documents from the period, particularly government reports and statistics compiled from the 19th century onwards.

**Keywords:** Border region, Transit region, Estado de México, Jilotepec, Regional economic history.

### **Introducción**

En la última década la historiografía regional mexicanista ha avanzado mucho gracias a la naturaleza revisionista de los estudios de carácter nacional, general o global, así como por las fuentes que ha develado. Esto ha ayudado a mirar con mejor precisión el enorme lienzo que representa la historia socioeconómica sobre los recursos naturales, sus usos y de la organización social en sus espacios particulares y sus contextos, lo que por lo demás ha permitido matizar y redefinir hipótesis que tienen la aspiración de ofrecer explicaciones unívocas y atemporales a aspectos sobre la formación de identidades colectivas.

En un intento por contribuir a esta misma corriente metodológica de la historiografía regional mexicana (García Martínez, 2008) se ofrece el presente trabajo, con carácter monográfico y sintético, para plantear elementos desde la geografía y la historia, ambas económicas, que ayuden a entender la dinámica del campo en una comarca específica del actual Estado de México en su extremo norte, aunque a cien kilómetros al noroeste de la capital del país. El espacio al que nos referimos es el decimonónico distrito de Jilotepec, cuya cabecera fue la antigua villa del mismo nombre. El interés se centra en resaltar las características geográficas, económicas y socioculturales de este territorio que, de acuerdo con las distintas divisiones territoriales ocurridas desde el periodo colonial hasta el siglo XIX, tuvo personalidad propia al pasar de señorío prehispánico a provincia novohispana, luego a alcaldía mayor y más tarde como distrito rentístico administrativo.

Reconocemos que el interés por posar la mirada sobre Jilotepec y su entorno no es nuevo, pues ya se ha avanzado en términos historiográficos y se dispone de una literatura considerable que ha versado sobre distintos periodos y problemas del mismo espacio.<sup>4</sup> En esta misma dirección deseamos también inscribir este trabajo, es decir, en permitir entender la historia de una región y, sobre todo, sus elementos de singularidad e integración en el contexto de un sistema geográfico territorial más amplio. Partimos de la hipótesis de que, si pudiera conferirse una caracterización a la comarca de Jilotepec y a su entorno, sería a partir de dos grandes rasgos que la determinarán históricamente y que la explicarán: uno, su sentido de frontera, y dos, ser una región de tránsito o «de paso»; ambos rasgos obtenidos desde la época prehispánica (García Castro, 2022, p. 67), pero que persistieron y definieron el sentido de su estructura territorial y económica durante el virreinato y el siglo XIX.

La metodología utilizada es la compilación de información documental de época, estadísticas, memorias de gobierno y fuentes secundarias dispersas, además del uso de información cartográfica moderna gracias a lo cual se efectúa la amalgama entre el análisis diacrónico y espacial. El procedimiento empleado para estudiar estas fuentes fue el de toda investigación documental

<sup>4</sup> Al respecto, sólo basta mencionar tres ejemplos dentro de la historiografía relativamente reciente que son de llamar la atención: Brambila y García, 2022; Cruz, 2012 y Jarquín y Morales, 2023.

basado en la rigurosa recopilación de información y su contrastación ahí cuando ello fue posible. En términos metodológicos empleamos el concepto región para aludir al espacio particular en el que se ayuntan historia y medio físico (García Martínez, 2008, p. 12); en el que se conjuntan elementos sociales y geográficos que, en sus transformaciones, o en sus permanencias, a lo largo del tiempo, han moldeado una identidad para un espacio y por tanto le confieren singularidad. También, y no sin cierta laxitud usamos el término comarca. En todo caso nos referiremos a un espacio situado en el septentrión extremo del actual territorio del Estado de México, al que hemos procurado situar gracias al uso de herramientas de georreferenciación a través de mapas de elaboración propia, con información geográfica actual y con información estadística de época, de entre las que sobresalen las memorias de gobierno del siglo XIX.

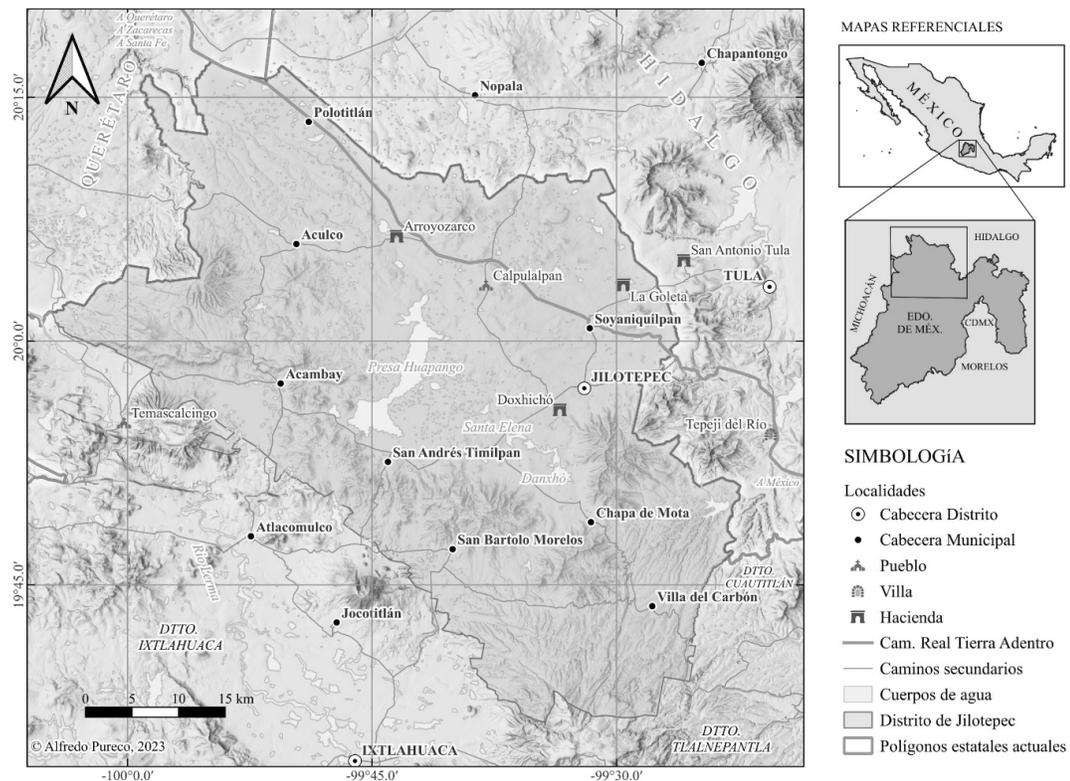
El artículo consta de cuatro secciones. La primera parte reseña geográficamente los aspectos físicos del espacio que correspondió al antiguo distrito de Jilotepec, es decir su territorio. La segunda parte es un esbozo histórico de lo que significó la región de Jilotepec desde la conquista española hasta principios del siglo XIX resaltando su vasta área de influencia y su relevancia para los propósitos expansivos del estado virreinal; ahí se subraya su funcionalidad como región de frontera. La tercera sección del trabajo, al evocar tres efemérides historiográficas del siglo XIX acaecidas en el espacio de análisis, pretende confirmar el carácter de región de tránsito para el extremo noroeste del Estado de México. La cuarta sección, busca reconstruir la dinámica económica y social de aquella realidad subnacional a partir de fuentes estadísticas de época, aunque siempre bajo la alerta de confiar en exceso en aquel tipo fuentes. La última sección es de las conclusiones, en ellas se subraya, tanto el carácter de región de frontera y luego como región de tránsito de Jilotepec.

## **I. El norte del actual estado de México, un espacio con personalidad propia**

Como localidad, actualmente Jilotepec es la cabecera municipal del municipio del mismo nombre, el cual está ubicado al norte del Estado de México. Esta

jerarquía política también la tuvo Jilotepec en el siglo XIX cuando fue cabecera del distrito homónimo perteneciente al orden de gobierno nacional (o federal) y cuya extensión era mayor que la de un municipio, pero inferior a la del estado (véase Figura 1). Por lo que se refiere a estas entidades decimonónicas, los distritos, fueron creados con dos propósitos: uno, afianzar la presencia político territorial de la federación sobre cada rincón de los estados a través de una estructura administrativa liderada por una suerte de regente del presidente de la república llamado prefecto, o también popularmente jefe político, y dos, para la mejor recaudación de impuestos de carácter federal, pues su nombre completo era «distritos rentísticos»; sin embargo, los distritos dejaron de existir al promulgarse la constitución federal de 1917 que mantuvo sólo al Distrito Federal, capital de la república y sede de los poderes nacionales.

Figura 1. El distrito de Jilotepec, Estado de México (desde 1869)



Nota. Elaboración propia con datos geográficos de Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (2022) y con el programa QGIS.

Con la creación en 1869 del estado de Hidalgo a expensas de territorio que cedió el Estado de México, el distrito de Jilotepec ocupó la posición del distrito del extremo norte de esta entidad y también en territorio limítrofe de distritos que otrora fueron parte de su jurisdicción o vecinos dentro de la misma entidad, como Huichapan y Tula, pero que desde 1869 se hicieron parte ya de otro estado. El distrito de Jilotepec con sus 2769 kilómetros cuadrados dispuestos en forma longitudinal de noroeste a sureste colindaba al norte no sólo con Hidalgo en los referidos distritos, sino también con el estado de Querétaro (distrito de Amealco) y al sur con los distritos pertenecientes a su misma entidad: Ixtlahuaca, Tlalnepantla y Cuautitlán. En su división política interna, el distrito de Jilotepec a la vez estaba conformado por seis municipalidades —Aculco, Acambay, Chapa de Mota, Jilotepec, San Bartolo Morelos y Villa del Carbón— y por tres municipios —San Andrés Timilpan, Polotitlán y Soyaniquilpan—. <sup>5</sup>

En términos fisiográficos la región de estudio está localizada en la meseta central de México, a una altitud promedio de 2679 metros sobre el nivel del mar (msnm); su territorio forma parte del llamado Eje Volcánico Transversal, y por su relieve está inscrita dentro de dos cadenas montañosas que a manera de «V» la delimitan. Por el occidente, la Sierra de San Andrés Timilpan, que corre de noroeste a suroeste y que presenta el punto máximo de elevación del distrito en su extremo sur (Villa del Carbón), con 3390 (msnm) y que corresponde a su vez a la vertiente noreste de la llamada Sierra Nevada, pero también por el noroeste del distrito, con la llamada Peña de Ñadó (3303 msnm) situada en Aculco, ya en el límite con el estado de Querétaro. El otro sistema montañoso, el del oriente del distrito, lo conforma la llamada Sierra de Monte Bajo que corre de norte a sur hasta unirse con la primera que se ha mencionado en la Sierra de Monte Alto o de Las Cruces al poniente de la Ciudad de México. Dentro de este sistema montañoso sobresalen los puntos de mayor elevación del riesgo de La Iglesia Vieja (3117 msnm), situado al sur del distrito, cerca de los límites con Hidalgo y el cerro de La Virgen o de La Cruz (3110 msnm), ubicado al

<sup>5</sup> Durante el siglo XIX los municipios tenían una categoría administrativa menor que las municipalidades, la diferencia consistía en que mientras los municipios poseían sólo un alcalde, las municipalidades tenían hasta dos alcaldes por jurisdicción (Salinas, 2011, p. 161).

norte del distrito. Fuera de estos dos sistemas montañosos, el resto del territorio del distrito de Jilotepec está conformado con lomerío de baja a mediana altura y una parte relativamente plana, situada en medio de estas montañas, la cual formaría parcialmente el lecho de la presa Huapango, cuerpo de agua que al ser temporalmente retenido, impide el natural desagüe de las corrientes que forman la cuenca alta del río San Juan en el extremo noroeste del distrito y también del Estado de México, donde colinda con Querétaro y hacia donde se presenta su declive que va de los 2620 (msnm) en la presa de Huapango a los 2060 (msnm) en las barrancas que sirven de lecho al río San Juan.

Los climas de Jilotepec son en general templados subhúmedos con lluvias que ocurren en el verano, en un rango de 750 milímetros como promedio al año, lo que lo hace una región de pluviosidad media, aunque levemente inferior al compararse con otras comarcas del Estado de México. Hacia el norte del distrito el clima se hace relativamente más árido y seco, en cambio hacia el sur es templado, incluso, semifrío en las zonas altas y de montaña, como ocurre en la Sierra de Montes Bajos, en las proximidades de Villa del Carbón.

## **II. De la región de propulsión en la conquista al agostadero de la capital virreinal**

Al arribo de los conquistadores europeos al valle de México en el siglo XVI, el interés por la búsqueda de riquezas en metales preciosos los motivó a continuar su desplazamiento e internación hacia los territorios situados al norte de la recién conquistada Tenochtitlán. Sin embargo, el espacio del desplazamiento para aquellas empresas se trataba de un territorio contrastante física y geográficamente, que apenas unos kilómetros hacia el septentrión del valle de México, se convertía en lugar de residencia de sociedades con patrones de asentamiento disperso y que incluso, yendo todavía más al norte, allende el actual río Lerma, se convertía en tierra de sociedades cazadoras y recolectoras nómadas y hostiles al acceso de intrusos en sus dominios. Por conveniencia, a estas sociedades la historiografía convencional les otorgaba el nombre genérico

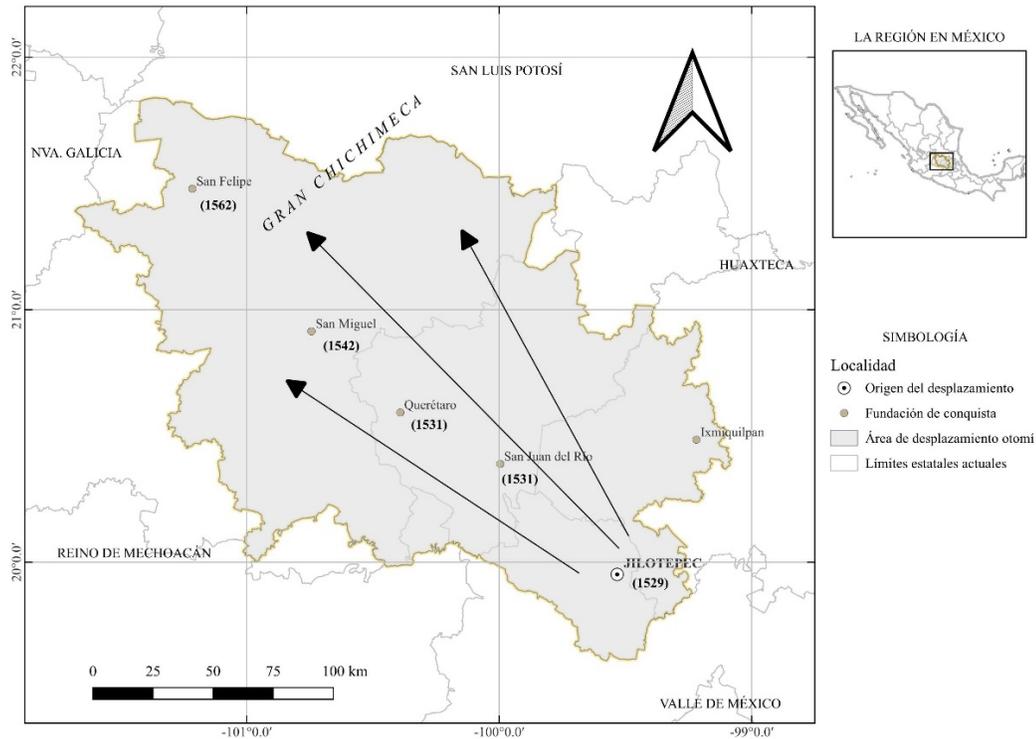
de chichimecas y fue en contra de ellas que se continuó el proceso de conquista militar y espiritual hispánico.

Transcendido el valle de México por el norte, en el señorío de Jilotepec (Xilotepec), se encontraban los territorios de las sociedades indígenas otomíes, hablantes de la lengua *hñahñú*, aunque ya muy aculturadas a la sociedad náhuatl para el momento del contacto hispánico, lo cual se refleja en el nombre mismo del asentamiento cabecera de aquel señorío: *xilotl* y *tépetl*, «en el cerro de los elotes», es decir, del maíz tierno. A pesar de ello, este territorio fue conocido en lengua hñahñú como Madenxi (Gerhard, 2000). Un rasgo de naturaleza antropológica que llamó la atención de los europeos acerca de los otomíes fue que, por vivir en forma dispersa, rasgo de su tránsito cultural de nómadas a sedentarios, los calificaba como gente del campo, rústica, serrana o montaraz, por oposición a las sociedades nahuas, gente culta y de ciudad. (Carrasco Pizana, 1979, pp. 86-88).

Aquí hay un primer elemento que sirve para perfilar a esta región en su carácter de transición o de frontera extensa, y es la división relativamente amplia y gradual entre las culturas sedentarias mesoamericanas, con amplio desarrollo de su agricultura y organización sociopolítica del valle de México, frente a los territorios de las sociedades nómadas cazadoras y recolectoras, más dispersas, pertenecientes al septentrión americano. Jilotepec y el noroeste del actual Estado de México eso era: el lugar en el que se imbricaban rasgos característicos de ambas formas de desarrollo social en el siglo XVI al momento de la conquista (Brambila Paz, 2017).

A propósito del primer dominio otomí de Jilotepec, la historiografía reciente ha postulado cómo el control territorial o influencia del señorío de Xilotepec se extendió respecto de su núcleo cabecera hacia el noroeste, unos 250 kilómetros para llegar hasta el noroeste del actual estado de Guanajuato, hasta los límites de la virreinal Nueva Galicia, y por el norte, aproximadamente 115 kilómetros para incluir bajo su dominio dos terceras partes de sur a norte del actual estado de Querétaro y el suroeste del actual estado de Hidalgo (Brambila Paz, 2022) (véase Figura 2). Por su parte, en un estudio correspondiente ya propiamente al periodo virreinal (Gerhard, 2000), se ha señalado que los españoles tomaron dominio pleno sobre la comarca de Jilotepec a finales de

Figura 2. El territorio de conquista español-otomí, siglo XVI



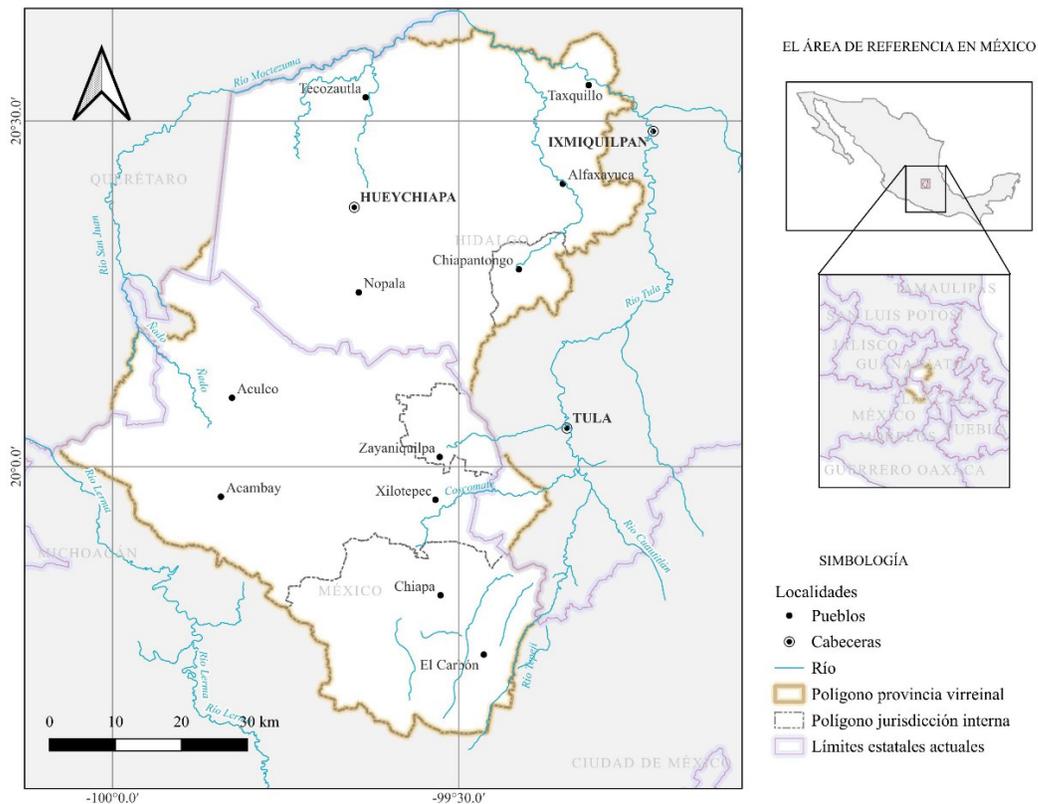
Nota.: Elaboración propia con base en Brambila Paz (2017); Brambila Paz (2022); Gerhard (2000) y Powell (1977).

la década de los años 1520 en el contexto del expansionismo militar de conquista en la llamada guerra en contra de los chichimecas, que perduró por muchas décadas más, teniendo su punto álgido la parte final del siglo XVI. Para entonces Jilotepec era el núcleo poblacional más importante al noroeste del Valle de México pues era puesto militar de avanzada hacia los territorios de combate en la guerra de conquista al norte del territorio. Esta consideración hizo que Jilotepec se convirtiera también en una importante encomienda que incluía los territorios de Querétaro y de Çimapán (Zimapán), centro occidente del actual estado de Hidalgo. Por su gran extensión como encomienda y para efectos fiscales, quedó fraccionada en cuatro partes: Xilotepec (la más extensa) y tres apéndices menores; de sur a norte: Chiapa (Chapa de Mota), Zayaniquilpa (Soyaniquilpan), ambas actualmente dentro del Estado de México

y Chiapantongo (hoy Chapantongo, Hidalgo) (véase Figura 3). Entre los beneficiarios de aquella enorme encomienda estuvieron originalmente y en forma privada, descendientes de la nobleza prehispánica que contribuyeron a la conquista, quienes se emparentaron también con familiares de virreyes, y con conquistadores retribuidos por sus servicios a la corona. También en ciertos periodos el propio gobierno virreinal asumió los derechos de toda, o de partes de, esta encomienda (Gerhard, 2000).

Por su parte, la autoridad civil hispánica, personificada en el ya referido alcalde mayor, tuvo entre sus principales tareas, la impartición de justicia, por lo que en ocasiones también recibía el nombre de «justicia mayor» y tenía también a su cargo las tareas de gobierno y defensa de las colonias fronterizas ante las irrupciones chichimecas en el territorio bajo su resguardo.

Figura 3. Alcaldía mayor de Xilotepec, luego subdelegación, siglos XVII-XVIII



Nota. Elaboración propia con base en Gerhard (2000).

Esta autoridad fue nombrada al mediar el siglo XVI, para gobernar en un territorio de gran extensión, aunque con límites imprecisos llamado inicialmente «Xilotepec-Chichimecas»; al principio parecido al señorío prehispánico de Jilotepec, desde donde partía hacia el norponiente, hasta la frontera con la Nueva Galicia, y hacia el norte hasta San Luis Potosí. Pero en la medida que se fueron nombrando nuevos alcaldes mayores para las provincias recién conquistadas, lo que ocurrió hasta inicios del siglo XVII, el territorio de Jilotepec quedó relativamente acotado, aproximadamente a unos 5,500 kilómetros cuadrados dentro de los linderos de las cuencas de los ríos Tepeji-Tula por el oriente, San Juan-Moctezuma por el occidente, Tula-Moctezuma por el norte y Lerma por el sur y el poniente (véase Figura 3).

El complejo gobierno en un territorio con tan vasta geografía y en condiciones de frontera, hizo que casi al mediar el siglo XVII se nombraran dos alcaldes mayores para la misma provincia, uno residente en Jilotepec y otro en Hueychiapan (Huichapan). Sin embargo, años más tarde la provincia se volvió a unificar bajo un mismo alcalde mayor con residencia en este último sitio. Con el mismo territorio, en 1787, luego de promulgada la Real Ordenanza de Intendentes, la autoridad recibió el nombre de subdelegado y quedó adscrito a la intendencia de México.

La historia eclesiástica del territorio no deja de ser tampoco reveladora. La ruta de la conquista espiritual de México, como la llama Robert Ricard (2005), direccionada hacia el norte novohispano, también se desplegó desde la ciudad de México. Inicialmente aquélla fue una tarea asumida por los frailes franciscanos cuya misión quedó consignada en las crónicas de Motolinía y de Jerónimo de Mendieta. La empresa evangelizadora para los franciscanos consistió en convertir al cristianismo el territorio chichimeca, sólo que para ello tuvieron que hacerlo antes en los pueblos de Cuautitlán y de Tepotzotlán y, acto seguido hacerlo en Xilotepec, donde fundaron un convento dedicado a San Pedro y San Pablo (1529). A lo largo del siglo XVI los franciscanos fundarían otros conventos dentro de la misma alcaldía mayor (Ricard, 2005, p. 140). Por su parte, los agustinos también tuvieron cierta presencia desde su centro de operaciones evangelizadoras, Actopan, aunque su ingreso en la alcaldía mayor de Jilotepec ocurriría, sobre todo, en la segunda mitad del siglo

XVI. A pesar de ello, fueron los franciscanos los que consolidaron mayormente su presencia en la jurisdicción, mientras que el clero secular lo hizo en el sur de su territorio. Al final, entre 1750 y 1770, todas las doctrinas de la alcaldía fueron secularizadas quedando bajo la adscripción del Arzobispado de México.

Durante la conquista española, la demografía de aquel espacio corrió la misma suerte que otras regiones densamente pobladas del centro de México. Se tiene conocimiento de que hacia 1565 había en Jilotepec 18 335 tributarios, pero luego la población se contrajo fuertemente por la migración, la guerra chichimeca, pero sobre todo por epidemias, hasta llegar a un mínimo de 1470 tributarios en 1643. Este colapso demográfico sólo tuvo una notoria recuperación en 1799 cuando se tuvo registro de 15 851 tributarios. (Gerhard, 2000, p. 394).

La dinámica económica de aquel espacio apunta a que hacia 1580, una vez replegados más al norte los chichimecas, lograron asentarse un número importante de haciendas de ganado mayor y menor donde trabajan españoles y mulatos, de manera que «el área se transformó en un enorme campo de pastoreo, especialmente el norte [de Xilotepec]» (Gerhard, 2000). Pero los indicios de estos cambios ocurridos por la introducción del ganado en las zonas llanas de Xilotepec incluso podrían remontarse antes, a la mitad del siglo, pues los mismos franciscanos en sus crónicas apuntaban que hacia 1551 muchos indios fueron desplazados hacia las montañas a causa del establecimiento de estancias ganaderas de los españoles, lo que, por lo demás, dificultaba la labor misionera de los frailes franciscanos (Ricard, 2005, p. 231). Pero en el sur de la región de análisis también destacó Chiapa (Chapa de Mota) como lugar de muchas estancias ganaderas durante el siglo XVI al grado de que, en 1794, en el ocaso del periodo virreinal, había ahí 16 haciendas y 16 ranchos. Jacques Soustelle, para referirse a las actividades económicas de la población indígena, es decir aquella que estaba siendo desplazada hacia las zonas agrestes por efecto de la ocupación de la conquista europea, resaltaba que el cultivo de mayor profusión evidentemente era el maíz (*dētha*, en lengua de los otomíes), así como el maguey (*wada*), de donde se obtiene por fermento la bebida del pulque (*sey*) y también su fibra textil, el ixtle (*sahi*), objeto de gran valor e intercambio para la fabricación de cordeles, sacos y hasta prendas (Soustelle, 1993, pp. 65-66).

Pero también tenía una gran importancia la explotación de la lana, artículo que no podía faltar en una sociedad dedicada al pastoreo de ovinos. En contraste, la agricultura de riego sólo fue propicia en espacios reducidos; no obstante, en ellos, los indígenas otomíes cultivaban muy eficientemente trigo, además de frutas y legumbres. Las comunidades indígenas desplazadas, al llegar a habitar las zonas altas y boscosas del sur de Jilotepec adoptaron como sus ocupaciones más frecuentes las de leñadores o carboneros; en cambio, los indígenas que lograron mantenerse en el centro y en el norte, más llano pero con menos humedad y casi árido en el extremo norte de la alcaldía mayor, continuaron con una economía basada en la producción de pulque, cultivando maíz de temporal y afanándose también como tejedores de ixtle, de lana, pero sobre todo se convirtieron en excelentes ganaderos de los hatos ovinos. La ganadería mayor, sería un negocio básicamente de funcionarios y españoles a menudo radicados en la capital.

Respecto al Jilotepec colonial y su estructura espacial de poblamiento, quizá el rasgo más distintivo fue el tipo de asentamientos que presentó, a la manera de un enjambre de residencias escuetas, pequeñas y dispersas. En torno a este rasgo, una *Descripción del Arzobispado de México* de la época virreinal, sobre una localidad al sur de Jilotepec refería: «... los indios otomíes, naturales del mencionado pueblo de Tepetzotlán y de sus dependencias, están muy dispersos por las montañas, bosques y barrancas, y las casas muy alejadas unas de otras, y no en congregación» (Soustelle, 1993, p. 85). Por su parte Gerhard ha señalado que, a manera de facilitar las tareas de gobierno y evangelización, este patrón de asentamiento disperso trató de remediarse mediante dos procesos de congregación o reducción para formar pueblos, uno que habría ocurrido en la década de 1540 y otro, en la década de 1590. Derivado de estos procesos de reducción, muchas localidades o «visitas» de los franciscanos desaparecieron, fueron agrupados o abandonados, de manera que, para finales del siglo XVIII, se contaría en Jilotepec con 47 pueblos, 25 haciendas y 95 ranchos (Gerhard, 2000).

Es así como, Jilotepec, bajo el amplio periodo del virreinato, fue adoptando un lugar dentro del proceso de configuración del espacio novohispano como región en la frontera que sirve, en un primer momento, como amortiguador de

los embates de grupos indios no conquistados y de ahí como propulsor de la empresa de conquista en dirección de las regiones más septentrionales. Pero luego, hacia el siglo XVIII e inicios del XIX, como vasto agostadero que sirvió de bisagra entre dos mercados consumidores de carne y materias primas de origen animal (cuero y lana): el norte minero y la Ciudad de México, foco político y administrativo de la Nueva España que tenía obrajes textiles y talleres de peletería y, sobre todo, muchas bocas que alimentar (Quiroz Muñoz, 2005).

### **III. Lugar de paso y escenario de acontecimientos significativos. El siglo XIX**

Aunque la dinámica económica de Jilotepec y su entorno fue eminentemente rural, ésta no fue liderada, como en otras regiones de México, por la presencia de la hacienda ni el latifundio, como ya lo han observado otros autores para la generalidad del Estado de México (Riguzzi, 2007, p. 207). Los pueblos con su estructura agraria de propiedad común, los ayuntamientos, los ranchos y las rancherías y la mediana y pequeña propiedad común y privada hicieron funcionar de manera compleja aquella economía esencialmente primaria, pero también complementariamente artesanal a través de talleres familiares de cestería y de textiles.

La guerra de independencia en su fase inicial tuvo como escenario espacios de la región de Jilotepec y su entonces conexas región de Huichapan. A inicios de noviembre de 1810, el ejército insurgente de Miguel Hidalgo, en retirada hacia Querétaro —apenas ocurrido el asedio y casi rendición de la Ciudad de México—, fue interceptado cerca de Aculco por las tropas realistas, que le infringieron una derrota y obligaron a desplazarse hacia el bajío guanajuatense. Luego, a propósito de esa experiencia local, aparecieron brotes de insurrección armada en Calpulalpan (Jilotepec) comandada por Miguel Sánchez y por los hermanos Anaya y Julián Villagrán, muchos de ellos de oficio arrieros o incluso algún ministro de lo sagrado, como José Manuel Correa, cura de Nopala (hoy estado de Hidalgo) y también al sur de la entonces subdelegación, en Villa del Carbón (Ruiz de la Barrera, 2000, pp. 82-86). Un lustro después, en mayo de

1815 en un ataque a las tropas realistas efectuado en Jilotepec, fueron derrotados y casi pierden la vida los líderes insurgentes Epitacio Sánchez y Ramón López Rayón (Jarquín Ortega, Miño Grijalva y Cadena Inostroza, 2010, pp. 100-102).

Conseguida la causa de la independencia y establecido el federalismo como forma de gobierno para la nueva nación, en 1827 se promulgó la primera constitución del Estado de México. Con ello, a Jilotepec le correspondió por vez primera no sólo ser capital de su propio ayuntamiento, sino que figuró también como la cabecera de la prefectura para un territorio más amplio, el del distrito, enlace territorial a nivel local del gobierno federal situado en la Ciudad de México. Este nuevo espacio jurisdiccional, dependiente del gobierno nacional, actuó como elemento de tensión para los intereses locales generados desde la época virreinal expresados tanto en el propio gobierno estatal (antes provincial), radicado en la capital Toluca, designada como tal en 1830, lo mismo que con la multitud de ayuntamientos, también de origen virreinal. Por su lado, Huichapan, la anterior sede del alcalde mayor de la que administrativamente dependía Jilotepec, se convirtió en un distrito rentístico independiente y con otro prefecto como titular; aunque en 1869, según se ha dicho, incluso pasó a formar parte del recién creado estado de Hidalgo.

En la víspera de la Navidad de 1860, en el marco de la llamada guerra de Reforma, el territorio de Jilotepec fue también escenario de un evento militar de trascendencia que acaso es necesario evocar por el carácter de zona de tránsito entre el occidente y norte de México y su ciudad capital. Luego de la victoria en Guadalajara por parte del ejército liberal al mando del general Jesús González Ortega y en su paso hacia la Ciudad de México, en Jilotepec se presentó la batalla decisiva en contra del ejército conservador dirigido por Miguel Miramón, el cual en inferioridad numérica, pero mejor pertrechado, los esperaba desde la hacienda de Arroyozarco. Al final el enfrentamiento ocurrió el 22 de diciembre en terrenos de Calpulalpan y de San Miguel de La Victoria —de ahí su añadido toponímico—. Aquélla sería la batalla definitiva que decantó el triunfo de la facción liberal y así se permitió el control territorial del corazón de los poderes federales, la Ciudad de México. El resultado de esa batalla ocurrida en Jilotepec daría lugar a la derrota del ejército conservador,

por lo menos hasta el advenimiento de la intervención militar francesa, y consiguientemente puso fin a la llamada guerra de Reforma.

Estos dos acontecimientos en tiempos de guerra dan cuenta de cómo el distrito de Jilotepec, por su cercanía con la Ciudad de México, sirvieron para realzar su identidad como un espacio de tránsito en eventos que ciertamente fueron circunstanciales pero, a pesar de ello, lograron un interesante significado en términos historiográficos: uno, la derrota y retirada de Hidalgo hacia el Bajío en noviembre de 1810; dos, la participación activa en la guerra insurgente de caballerangos, pero sobre todo de familias y clanes cuyos intereses estaban en la arriería (como los Anaya y los Villagrán), oficio itinerante por esencia y, tres, en 1860, la victoria definitiva en Jilotepec de los liberales durante la guerra de Reforma antes de su entrada a la ciudad de México. Para mayo de 1876, hubo brotes de insurrectos adscritos al Plan de Tuxtepec en varios pueblos del distrito de Jilotepec,<sup>6</sup> los cuales basaron el éxito de sus movimientos geográfico-militares tomando el control del camino real por el cual se movilizaban contingentes y armas que a menudo se escondían en los parajes montañosos de Calpulalpan.<sup>7</sup>

Una región que da cabida a un corredor o a una vía de larga distancia, como fue el caso del distrito de Jilotepec ante la presencia del camino real de Tierra Adentro, vía exclusiva hacia el Bajío o hacia el occidente y hacia el septentrión del país, hace a menudo que la región quede opacada por la funcionalidad de ese mismo camino que la atraviesa; sin embargo, en tiempos críticos, como de guerra, de hambre o de enfermedad, su posición geográfica resulta estratégica dentro de la dinámica de intercambios y comunicaciones que por ahí circulan, sean estos artículos, mercancías, personas, ideas o comunicaciones.<sup>8</sup> Acaso el mejor ejemplo de esto, referido también al distrito de Jilotepec fue la hacienda

<sup>6</sup> Archivo Histórico del Estado de México (AHM), C. 091.8, Vol. 186, Exp. 50, 1876, fs. 18-23.

<sup>7</sup> Archivo General de la Nación (AGN), Gobernación, 2da sec., Vol. 879 (13), fs-2-4.

<sup>8</sup> Este atributo también se reflejó en el contexto de la lucha armada iniciada en 1910, concretamente durante la etapa de derrocamiento de Victoriano Huerta cuando tropas constitucionalistas pasaron por Calpulalpan en su camino para tomar la capital en agosto de 1914, lo cual permitió a los pobladores adscribirse a la causa revolucionaria y solicitar el control de la hacienda La Cofradía que colindaba con el pueblo. Esto se puede considerar como una dotación extraoficial. Fuente: Archivo General Agrario (AGA), Exp. 2322, Leg. 4, Ejidos Restitución, Local, «Santa María Magdalena Calpulalpan», f. 37.

de Arroyozarco, a medio camino entre México y Querétaro (Lara Bayón, 2003 y Montes de Oca Nava, 2007), que desarrolló un complejo económico diversificado; casi una pequeña ciudad privada, originalmente dedicada a la ganadería y en menor medida a la agricultura, pero sobre todo especializada en brindar servicios de hospedería para el viajero y los arrieros que con sus recuas de mulas iban y venían del septentrión. Finalmente, ya durante el periodo porfiriano, Arroyozarco también se convirtió en fábrica de tejidos cuyos batanes eran movilizadas por fuerza hidráulica de la presa de Huapango y por vapor con carbón llevado de las serranías del distrito, tales como Madó, La Virgen y Bucio (Montes de Oca Nava, 2007, pp. 242-243).

Pero en los márgenes de esa circulación intensa queda la región misma, influida por el ir y venir de los efectos antes mencionados y que a veces apenas si se describe respecto del camino que la atraviesa; ese «intruso» con el que convive y que al mismo tiempo que la define, la asfixia. La intención ahora es, pues, intentar reconstruir ese otro ámbito de esta región de tránsito, sus rasgos económicos y su potencial material en el inestable siglo XIX mexicano.

#### **IV. De región periférica a zona estratégica para la capital. siglo XIX**

Las fuentes para reconstruir la imagen de una economía regional en los albores del siglo XIX, tales como es el caso de Jilotepec y su comarca, son las descripciones, informes oficiales o memorias de gobierno que se generaban con fines administrativos o recaudatorios. Sin embargo, ellas son, además de esporádicas, fragmentarias y por lo mismo deben tomarse con sus debidas reservas. Una dificultad adicional de este tipo de información es que con frecuencia la menor escala o unidad de referencia de los datos proporcionados fue el distrital, con lo que descubrir lo que había al interior de este agregado territorial se torna difícil para la investigación historiográfica. Un primer intento por acopiar y sintetizar algunas de estas fuentes fue hecho por Rebeca de Gortari (1997); no obstante, creemos que es posible adicionar elementos significativos a la exposición realizada por ella hace casi tres décadas.

A pesar de que existió un número importante de haciendas en el distrito de Jilotepec, éstas fueron de pequeña extensión, excepción sólo hecha para la ya mencionada hacienda de Arroyozarco localizada en Aculco y que superaba las mil hectáreas de superficie. Durante el siglo XIX la vertebración del territorio de Jilotepec estuvo dada por la existencia de pueblos (Riguzzi, 2007, pp. 208), aunque de dimensión tampoco muy extensa en su casco urbano dado el patrón de poblamiento disperso que prevaleció en los antiguos territorios otomíes y al que ya se hizo referencia anteriormente. Así, las haciendas localizadas dentro del distrito dependieron para su funcionamiento sobre todo de la mano de obra temporal que les proporcionaban los pueblos y no tanto de contar con mano de obra permanente, que habría resultado incosteable.

El sentido de la creación de excedentes para las haciendas, y en menor proporción para los pueblos, habría sido la posibilidad de su venta en la Ciudad de México, el mayor mercado que existía a nivel nacional y ello dada su relativa cercanía, pero sobre todo dada la facilidad del camino hacia ella y de la gran cantidad de arrieros que desde lugares más distantes lo transitaban. Por lo demás, durante el siglo XIX, y acaso como una implicación de la tendencia hacia la individualización de la propiedad comunal ocurrida en el México central, en Jilotepec, apareció un número cada vez mayor de ranchos, lo cual descompuso la tradicional dicotomía rural de haciendas (mestizas) y pueblos (indígenas) y realzó la importancia de la pequeña propiedad donde el componente étnico ya no tenía una predominancia o era híbrido. Habría aparecido, pues, una clase media rural (Riguzzi, 2007, pp. 215) que, además logró dar aprovechamiento a los terrenos cenagosos de Jilotepec para dedicarlos, por una parte, al pastoreo de ovinos, y por el otro a la concentración ordenada del agua en presas y obras hidráulicas de importancia, tales como la presa de Huapango, construida al finalizar la década de los años 1780 (Gamiño Ochoa, 1997, pp. 12), toda vez que esa área es la fuente de nacimiento del río San Juan a partir de una gran cantidad de manantiales.

Rebeca de Gortari al caracterizar la dinámica económica de la primera mitad del siglo XIX en la región de Jilotepec señaló que, al término de la guerra de Independencia, al mediar la década de los años 1825, el territorio del actual distrito se encontraba en medio de un ambiente prácticamente depredado y

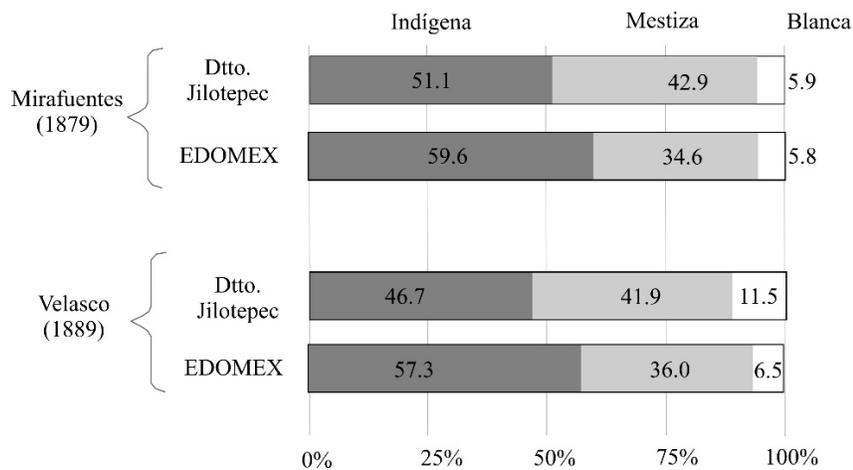
de postración por los años de guerra y la desatención acumulada durante los últimos años del régimen virreinal (de Gortari, 1997, pp. 187-188). Acaso el ir y venir de tropas realistas e insurgentes a través del distrito lo dejó exangüe y con fincas abandonadas. La *Memoria de gobierno* de 1825, elaborada por el titular de la entidad, Melchor Múzquiz, fue parca en cuanto a noticias, pero resalta que la producción apenas habría bastado para alimentar a los residentes: maíz y trigo las fuentes básicas de carbohidratos, el frijol como proteína, complementados con los nutrientes del pulque, la bebida fermentada del maguey. Adicionalmente se lograron producir las fibras tradicionales para los usos cotidianos y el vestido: ixtle (maguey), algodón y la lana colectada de los ovinos. Sin caminos rehabilitados y seguros, la actividad comercial se volvía escasa u onerosa incluso todavía en 1828, cuando los vecinos de Jilotepec se pedían la reparación del camino de Tierra Adentro México-Querétaro en su tramo de Cuautitlán a Arroyozarco, lo que no ocurrió sino al mediar la década de los años 1830 (de Gortari, 1997, p. 188). En contraste, un par de décadas más tarde, al mediar el siglo XIX, se habría observado ya una recuperación de la economía regional que se habría advertido gracias a los montos crecientes de ingresos públicos derivados del cobro de impuestos y de alcabalas sobre mercancías o sobre las actividades tradicionales, que se hizo notorio en los caminos que atravesaban por Jilotepec y que se habría de notar también en Aculco, Timilpan y Villa del Carbón (de Gortari, 1997, p. 188).

Hemos recurrido a dos fuentes de época con carácter cuantitativo para reconstruir aspectos específicos de la demografía y de la economía del Distrito de Jilotepec durante la etapa final del siglo XIX y particularmente del periodo porfiriano. Por un lado, la *Memoria de Gobierno* del gobernador del Estado de México, Juan N. Mirafuentes de 1879 (Mirafuentes, 1879) y por el otro, la *Geografía y Estadística del Estado de México* reunida y publicada por el abogado, periodista y también geógrafo, Alfonso Luis Velasco una década después (Velasco, 1889). De acuerdo con estas fuentes, en 1879 el distrito de Jilotepec tenía una población de aproximadamente 50 300 habitantes (Mirafuentes, 1879), y diez años más tarde ya era del orden de los 57 200 habitantes (Velasco, 1889), constituyendo en ambos casos alrededor de 7% de la población del Estado de México, lo cual representaba una población apenas por encima de la

media respecto a los 15 distritos que componían la entidad. Por aquellos años porfirianos, la mayor población del Estado de México estaba concentrada en los distritos del corredor central (Ixtlahuaca, Toluca, Tenango y Tenancingo), además de la zona oriente (Chalco), con lo cual Jilotepec, si bien era importante en términos demográficos, no podía considerarse un distrito de primer orden en esta materia. Poseía, eso sí, una proporción de población blanca que, entre las dos fechas, adquirió una gran importancia, pues pasó de representar el 6% de la población distrital en 1879 hasta alcanzar el 11.5% una década más tarde (Figura 4). De hecho, la proporción de población blanca a nivel distrital de Jilotepec fue relativamente notable pues sólo fue superada en aquellos distritos de carácter minero del sur y sureste del actual Estado de México.

El hecho no deja de llamar la atención habida cuenta de tratarse, como se ha dicho, de una región de considerable presencia indígena otomí, aunque no por ello debe considerarse de las zonas con mayor población indígena del Estado de México. De hecho, Jilotepec poseía a nivel estatal en 1889 una de las cinco proporciones de población indígena más bajas dentro de los quince distritos del Estado de México (46.7%) (Figura 4). En su conjunto, esto habla, al menos por cuanto hace a la información que aporta la fuente, de la importante penetración que habría tenido el fenotipo occidental en un proceso de larga

Figura 4. Composición étnica de la población del Distrito de Jilotepec, 1879-1889



Nota. Elaboración propia con datos de Mirafuentes (1879) y de Velasco (1889).

data desde la llegada de los europeos y el consecuente mestizaje reflejado en las estadísticas de la demarcación hacia finales del siglo XIX, con lo cual parecería ilusorio considerar que, para esta época, el distrito de Jilotepec mantenía una composición indígena en forma exclusiva no sólo en términos étnicos, sino culturales. Los porcentajes acerca de la composición de la población que exhiben las fuentes hablan de que, si bien la población indígena sigue siendo mayoritaria, no es la que creció más, lo cual a su vez fortalece la hipótesis planteada en este trabajo sobre el impacto que pudo haber representado para Jilotepec el ser una región de tránsito; que la fue haciendo gradualmente más mestiza. Según Velasco, en 1889, 42 % de la población de Jilotepec se asumía como mestiza y este nivel lo posicionaba entre los seis mayores distritos con tasas de este tipo de población a nivel estatal.

En este punto es necesario hacer una consideración que se ha planteado para este tipo de conclusiones a partir de los números fríos que proporcionan las fuentes, y es que, como en todo el periodo porfiriano, los levantamientos de registros sobre la población pudieron haber minimizado el componente indígena para así artificialmente «blanquear», o al menos «mestizar» a la población o generar lo que se ha llamado un «mestizaje de papel». En análisis aquí presentado no está exento de que, como posibilidad ocultara un fenómeno de esa naturaleza, pero afirmarlo, más allá de la fuente, estaría también fuera de toda capacidad del análisis que aquí se presenta. Además de la «raza», concepto tan empleado a final del siglo XIX para distinguir a los distintos grupos de la sociedad, hoy en día está en uso considerar el número de hablantes de una determinada lengua, infortunadamente, disponer de esos recursos para la época, era prácticamente imposible de acuerdo con la información que generaban las fuentes.

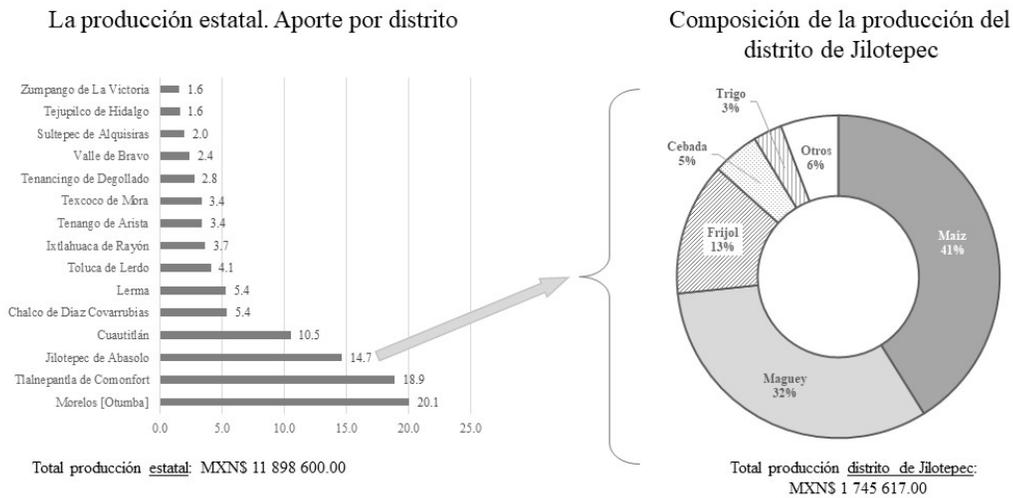
Pero regresando de nuevo a las fuentes de las que se ha podido disponer, es necesario señalar que el grado de desagregación de los datos ofrecidos por Velasco sólo permite conocer cifras del nivel distrital; en cambio, la *Memoria* de Mirafuentes sí hace un distingo a nivel municipal, lo que permite ofrecer una idea de la forma como se distribuía esta población dentro del distrito de Jilotepec. A este respecto, debe decirse que los núcleos más poblados del distrito eran aquellos que poseían entre mil y dos mil habitantes; sin embargo,

con este rango sólo había una decena de localidades, siendo el más populoso el pueblo indígena de San Bartolo Morelos (1829 hab.), con un nivel demográfico que incluso superaba a la propia cabecera distrital, pues Jilotepec, como villa, ocupaba el segundo lugar de la lista con 1749 habitantes. La misma fuente confirma que el municipio de Morelos (cuya cabecera ha sido el mencionado San Bartolo Morelos) era el segundo más poblado de todo el distrito de Jilotepec y donde no se registró la presencia de población blanca, pero donde, en cambio, sí se observó la tasa más alta de población indígena de todos los municipios que conformaban el distrito con un nivel poco mayor a 92%. Con alta probabilidad, eran estos núcleos indígenas de población, más entreverados en la montaña que en la zona plana, los que servían de reservorio de mano de obra para la actividad agrícola y ganadera de haciendas y ranchos localizados precisamente en los planos donde además se recibía el agua.

Tomando también como referencia la *Memoria* de gobierno de 1879, se revela para el distrito de Jilotepec una actividad agropecuaria que contrasta notablemente respecto al estancamiento y parálisis reconstruido por Rebeca de Gortari para la primera mitad del siglo XIX, y que ya se refirió anteriormente. Y es que, si bien desde mediados del siglo ya existían indicios de recuperación económica, para los primeros años del porfiriato la región ya había dejado de ser una comarca deprimida en materia agropecuaria, ello según los datos vertidos por el gobernador mexiquense, Juan Mirafuentes, en los que se resalta el papel protagónico del distrito de Jilotepec a nivel estatal.

Si en 1879 se reportó que el valor bruto total de la producción agrícola del Estado de México ascendió a casi 11.9 millones de pesos del momento (cifras redondas, véase Figura 5), el distrito que nos ocupa participó de esa suma con 15% (casi 1.75 millones de pesos). Sólo dos distritos lograron una participación mayor: Otumba (20%) y Tlalnepantla (19%) (Mirafuentes, 1879, p. 102). En aquel informe que el gobernador dirigía por ley a la legislatura del estado se consignaron datos que colocaban al distrito Jilotepec en un lugar muy especial dentro del agro mexiquense, aquí los más relevantes (Mirafuentes, 1879, pp. 96-102): era el distrito de mayor producción en granos alimenticios básicos a nivel estatal. En maíz aportaba el 23% de la producción estatal —con lo cual hacía fama a su toponimia— y en frijol el 47% de la producción estatal.

Figura 5. Valor de la producción agrícola del Estado de México y del distrito de Jilotepec, 1879 (Precios corrientes)



Nota. Elaboración propia con datos de Mirafuentes (1879).

También era el segundo mejor productor de cebada, cereal de primer orden para la engorda, tanto del ganado propio, como del que estaba en tránsito para su consumo hacia la ciudad de México. Respecto a esta gramínea forrajera, según la fuente, Jilotepec sólo cedió el primer lugar al distrito de Morelos (con cabecera en Otumba). Otra posición importante la tenía Jilotepec en producción de maguey, que fuera del maíz, era el producto agrícola de mayor valor que se comerciaba y que se producía en sus campos (Figura 5) y se empleaba para la extracción del ixtle, fibra de usos múltiples en el ascendente sector manufacturero y para el empaque y embalaje de mercancías del campo. Por su parte el pulque, bebida derivada de la misma planta, se contabilizaba aparte y, por cierto, en ese rubro, Jilotepec ocupaba el tercer lugar como mayor productor de los quince distritos mexiquenses.

Este lugar privilegiado que habría adquirido el agro del distrito de Jilotepec, habría sido producto de un conjunto de factores entre los que destacan los geográficos con su inmejorable dotación de recursos en agua, pastos y terrenos de cultivo, la dinámica de su población, especializada en el pastoreo

de ganado, sobre todo ovinos, y concentrada y replegada sobre todo en los pueblos de montaña, no en las planicies productivas; pero además de esto, su cercanía con el gran mercado que significaba la Ciudad de México, distante a sólo un centenar de kilómetros. Aquí cobraría de nuevo significado la hipótesis que hemos desarrollado en el sentido de que, al ser Jilotepec un espacio de tránsito, también le permitió sobreponerse rápidamente al estancamiento económico del siglo XIX y convertirse en una región de primera importancia en términos económicos, con lo cual, al menos desde la perspectiva económica se ajustaría al patrón de jerarquía territorial descrito en modelos de geografía económica como el de la teoría de la localización de J. Heinrich von Thünen de principios del siglo XIX o de Walter Christaller o August Lösch, y según los cuales el propio distrito de Jilotepec habría quedado inscrito en el área de influencia (*hinterland*) del gran mercado que era, y continúa siendo, la Ciudad de México.<sup>9</sup>

En relación con la actividad ganadera que se llevaba a cabo en Jilotepec, los datos disponibles para finales de los años 1880 (Velasco, 1980) apuntan a que la crianza de ganado dentro del distrito era notable. En su estadística, Alfonso Luis Velasco refiere que de los quince distritos en que se componía el Estado de México, Jilotepec ocupaba el lugar número cuatro en cuanto a su hato de vacunos (27 000 cabezas de 228 500 a nivel estatal); era también el segundo más importante criador de ovinos y la misma posición ocupaba en caprinos y ganado asnal, éste último empleado para el transporte pesado a cortas distancias; además ocupaba la tercera posición en la producción de porcinos a nivel estatal. En relación con el ganado para montura o para el transporte pesado, Jilotepec era el segundo distrito donde más se criaban caballos en todo el Estado de México; sin embargo, en la crianza de ganado mular Jilotepec tenía una participación prácticamente marginal al ocupar el 13º lugar de los quince distritos. Sin tener una localización exacta de los lugares en los que ocurría esta actividad, las condiciones geográficas de Jilotepec nos hacen pensar que se trataba de las haciendas y rancherías del norte del distrito, es decir, las de

<sup>9</sup> No sería aquí el lugar para desarrollar estos modelos de geografía económica; sin embargo, bastaría con referir al lector las síntesis expositivas contenidas en Coe, Kelly y Yeung (2020, pp. 1-80).

Aculco, Polotitlán y el propio Jilotepec, dentro de las que evidentemente sobresalía la ya referida hacienda de Arroyozarco en Aculco.

## Conclusiones

En estas páginas hemos tratado de reunir los datos, tanto de carácter historiográfico como geográficos, que permitan mantener y reforzar la hipótesis, inaugurada en 1997 con el trabajo de Rebeca de Gortari (de Gortari, 1997) en el sentido de dotarle a Jilotepec el carácter de región orgánicamente articulada en el actual noroeste del Estado de México. En aquel momento la autora dejó abierta la discusión para que en torno a su planteamiento se abonaran nuevos datos y nueva información. Ahora, por nuestra parte, añadiendo información dispersa en distintas fuentes tanto primarias (sobre todo de naturaleza estadística) como secundarias, creemos tener más elementos para argumentar que el territorio analizado conforma una entidad territorial con personalidad propia construida por lo menos desde el siglo XVI y hasta el siglo XIX a partir de dos rasgos que le han distinguido. Por un lado, el que se hubiera considerado al principio de la conquista como una región de frontera a partir de la cual se posibilitó la expansión hispánica tanto militar como evangelizadora hacia el septentrión novohispano; durante los siglos XVI y XVII Jilotepec apareció como uno de los puertos terrestres más seguros, enclave de avanzada, a partir del cual se organizaban las expediciones para la conquista del territorio chichimeca. Por otro, una vez pacificado el septentrión y descubierto las riquezas que significaron las minas de Guanajuato y Zacatecas, Jilotepec y su región se convertiría en lugar ineludible, de tránsito, de paso, en la conexión entre esos sitios y la Ciudad de México. Ahí sus formas tradicionales, en conjunción con la compleja aculturación de su población, habría llevado no sólo a la ocurrencia de hechos históricos significativos y de trascendencia nacional, sino también al tránsito en el siglo XIX de una región económicamente deprimida a otra dinámica y con un lugar especial dentro del Estado de México. En ese tránsito, Jilotepec habría pasado de ser agostadero del ganado proveniente del norte de México en dirección hacia la capital, a finales del periodo virreinal, a

una potencia dentro del Estado de México en la producción de alimentos para las personas (maíz y frijol) y para el ganado (cebada); esto habiendo ocurrido un siglo más tarde, ya al inicio del periodo porfiriano.

Estas transformaciones históricas y del territorio habrían tenido también su correlato en términos políticos toda vez que la región de Jilotepec pasó de ser un gran señorío otomí, luego una alcaldía mayor, más tarde una subdelegación de la intendencia de México y de ahí pasaría, ya en la época independiente a formar el distrito de Jilotepec, que es la unidad administrativa con la cual se cierra el ciclo decimonónico que fue desmembrado en 1917 al dejar reducido Jilotepec a su sola existencia territorial como municipio. El que una localidad, pero sobre todo un territorio esté expuesto a la caracterización de ser espacio de frontera y de tránsito intenso, como ocurre con el espacio aquí analizado, la expuso a ser «cosmopolita», a determinar sus dinámicas económicas y políticas en función de elementos casi siempre exógenos. En tal sentido debe considerarse su exposición a flujos migratorios (dinámica demográfica), a los ya referidos fenómenos de aculturación y a la dificultad para identificar el elemento autóctono, en el contexto de lo que habría sido un intenso flujo de comercio y de ideas.

## Referencias

### Archivos

Archivo General Agrario AGA

Archivo General de la Nación AGN

Archivo Histórico del Estado de México AHEM

### Referencias bibliográficas

Brambila Paz, Rosa (2017) El centro norte como frontera. *Dimensión Antropológica* 9 y10, pp. 11-26. <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/dimension/article/view/10440>

Brambila Paz, Rosa (coordinadora) (2022) *La expansión de Jilotepec en el siglo XVI*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Carrasco Pizana, Pedro (1979). *Los otomíes. Cultura e historia prehispánica de los pueblos mesoamericanos de habla otomiana*. México: Biblioteca Enciclopédica del Estado de México (primera edición, 1950).

Coe, Neil M., Phillip F. Kelly y Henry W. C. Yeung (2020). *Economic Geography: a Contemporary Introduction*. Oxford (Reino Unido): John Wiley & Sons.

Cruz, Silvana (2012). *Nobleza y gobierno indígena de Xilotepec (siglos XV-XVIII)*. Toluca: Gobierno del Estado de México.

Gamiño Ochoa, Rocío (1997). La presa Huapango y la reglamentación de las aguas del río San Juan. *Boletín del Archivo Histórico del Agua*, 10, pp. 12-13. <https://biblat.unam.mx/hevila/Boletindelarchivohistoricodelagua/1997/vol4/no10/10.pdf>

García Castro, René (2022). Movimientos de población otomí en la provincia de Xilotepec. La congregación de Huichapan de 1600-1602, en: Brambila Paz, Rosa y García Castro, René (coords.), *Protagonismo y estrategias de sobrevivencia. Los otomíes e la historia de México*, Zinacantepec, El Colegio Mexiquense, pp. 65-129.

García Martínez, Bernardo (2008). *Las regiones de México: breviario geográfico e histórico*. México: El Colegio de México.

- Gerhard, Peter (2000). *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*. México: Instituto de Investigaciones Históricas - Universidad Nacional Autónoma de México (primera edición en español, 1972).
- Gortari Rabiela, Rebeca de (1997). Jilotepec en el siglo XIX ¿Una región a demostrar? *Dimensión Antropológica*, 9 y 10, 185-199. <https://www.dimensionantropologica.inah.gob.mx/wp-content/uploads/011Dimension10-9.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2022). Marco Geoestadístico Nacional. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. <https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=889463770541>
- Jarquín Ortega, María Teresa, Manuel Miño Grijalva y Cecilia Cadena Inostroza (2010). *Historia breve Estado de México*. México: El Colegio de México / Fondo de Cultura Económica.
- Jarquín, María Teresa y Víctor Morales (coords.) (2023), *Jilotepec*. Zinacantan-tepec: El Colegio Mexiquense.
- Lara Bayón, Javier (2003). *Arroyozarco. Puerta de Tierra Adentro*. Toluca: Instituto Mexiquense de Cultura.
- Mirafuentes, Juan N. (1879). *Memoria presentada á la Legislatura del Estado de México por el C. Gobernador constitucional, General Juan N. Mirafuentes, correspondiente al segundo año de su administración*. Toluca: Imprenta del Instituto Literario, dirigida por Pedro Martínez.
- Montes de Oca Navas, Elvia (2007). Las haciendas en el estado de México, siglo XIX. Una institución de larga duración. En Milada Bazant y Carmen Salinas Sandoval (Coords). *Visiones del Estado de México. Tradición, modernidad y globalización. Tomo I*. México: Grupo Editorial Milenio Estado de México, pp. 227-249.
- Powell, Philip Wayne (1977). *La guerra chichimeca (1550-1600)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Quiroz Muñoz, Enriqueta (2005). *Entre el lujo y la subsistencia. Mercado, abastecimiento y precios de la carne en la ciudad de México, 1750-1812*. México: El Colegio de México / Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.

- Ricard, Robert (2005). *La conquista espiritual de México*. México: Fondo de Cultura Económica (primera edición en francés, 1935).
- Riguzzi, Paolo (2007). Actividades, mercados y estructuras económicas en el Estado de México, 1824-1929. En Mílada Bazant y Carmen Salinas Sandoval (Coords). *Visiones del Estado de México. Tradición, modernidad y globalización. Tomo I*. México: Grupo Editorial Milenio Estado de México, pp. 207-225.
- Ruiz de la Barrera, Rocío (2011). *Hidalgo, historia breve*. México: El Colegio de México / Fondo de Cultura Económica.
- Salinas Sandoval, María del Carmen (2011). El municipio. En Manuel Miño Grijalva (coord.). *Historia general ilustrada del Estado de México. Volumen 5*. Toluca: Biblioteca Mexiquense del Bicentenario y El Colegio Mexiquense, pp.153-187.
- Soustelle, Jacques (1993). *La familia otomí-pame del México central*. México: Fondo de Cultura Económica / Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (primera edición en francés, 1937).
- Velasco, Alfonso Luis (1980). *Geografía y Estadística del Estado de México*. México: Biblioteca Enciclopédica del Estado de México (edición facsimilar de la de 1889).

# Escripta

---

INTERESES PÚBLICOS Y EMPRESAS PRIVADAS  
EN LA EDIFICACIÓN DEL CAMINO REAL/NACIONAL  
DE LA CIUDAD DE MÉXICO A VERACRUZ (1540-1880)

PUBLIC AND PRIVATE INTERESTS  
IN THE CONSTRUCTION OF THE CAMINO  
REAL/NACIONAL FROM MEXICO CITY  
TO VERACRUZ (1540-1880)

**Sergio Arturo Vargas Matias**  
[orcid.org/0000-0002-1824-7509](https://orcid.org/0000-0002-1824-7509)

Recepción: 13 de julio de 2024  
Aceptación: 1 de septiembre de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

## INTERESES PÚBLICOS Y EMPRESAS PRIVADAS EN LA EDIFICACIÓN DEL CAMINO REAL/NACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO A VERACRUZ (1540-1880)

### PUBLIC AND PRIVATE INTERESTS IN THE CONSTRUCTION OF THE CAMINO REAL/NACIONAL FROM MEXICO CITY TO VERACRUZ (1540-1880)

Sergio Arturo Vargas Matias<sup>1</sup>

#### Resumen

El presente artículo<sup>2</sup> se centra en el proceso de conformación del Camino Real o Nacional de Veracruz, con especial énfasis en el análisis de las circunstancias y factores que motivaron la construcción de sus principales rutas a finales del siglo XVIII. Examina también a los actores que influyeron y participaron en dichos proyectos, así como las condiciones que provocaron su marcado deterioro a lo largo del siglo XIX y los numerosos, aunque infructuosos, intentos de los sucesivos gobiernos nacionales por reparar y mantener sus distintos tramos.

**Palabras clave:** Nueva España, México, Veracruz, Caminos, Siglos XVII y XIX.

#### Abstract

This article focuses on the process of shaping the Camino Real or National Road of Veracruz, with special emphasis on the analysis of the circumstances and factors that motivated the construction of its main routes at the end of the 18th century. It also examines the actors who influenced and participated in these projects, as well as the conditions that caused its marked deterioration

---

<sup>1</sup> Universidad de Sonora. Correo: [sergiovargasm@gmail.com](mailto:sergiovargasm@gmail.com).

<sup>2</sup> Esta investigación se realizó con el apoyo del Sistema de Apoyos a la Creación y Proyectos Culturales, a través de la vertiente Fomento a Proyectos y Coinversiones Culturales, 2022.

throughout the 19th century and the numerous, albeit unsuccessful, attempts by successive national governments to repair and maintain its various sections.

**Keywords:** New Spain, Mexico, Veracruz, Roads, 17th and 19th centuries.

## Introducción

A lo largo del periodo colonial, la vida social y económica de la Nueva España fluyó, al interior del territorio, a través de innumerables rutas que comunicaban las distintas regiones del virreinato. En este entramado de vialidades, destacaron tres: el camino México-Acapulco, el camino de Tierra Adentro, y el Camino Real de Veracruz, que enlazaba al puerto con la capital novohispana, al que dedicaremos las páginas siguientes.

La presente investigación se enfoca, *grosso modo*, en la comprensión de las dinámicas políticas, económicas y militares que explican el nacimiento y expansión de esta arteria, con base en la revisión de fuentes originales y la obra de autores como Rees, y Florescano Mayet, pioneros en el estudio del itinerario y, sobre todo, Valle Pavón. Sin duda quien más ha escrito acerca del tema, sin olvidar los trabajos de otros académicos que han hecho contribuciones puntuales, como Arcila Farías.

Por otra parte, dada la enorme complejidad del tema y los numerosos aspectos ligados a éste, la investigación se centra en la génesis y evolución de las vías por Xalapa y Orizaba del Camino Real/Nacional de Veracruz, por lo que no se abunda en tópicos como los peajes, la arriería, (Ortiz Vidales, 1929; Suárez Argüello, 1997; Cano López, 2005; Hausberger, 2014), y las cuestiones técnico-constructivas (Llanas y Fernández, 2012; Garza Martínez, 2012; Moreno Corral, 2023; Romero Olguín, 2023; Bühler, 2009, 2023).

## El ordenamiento espacial de la Nueva España

Desde hace décadas, varios autores han propuesto diversos modelos para explicar el ordenamiento del espacio americano. Entre los más sugerentes,

destacan los de Wallerstein (centro-periferia), Mauro (complementariedad-competitividad), Chaunu (distancia-medios de transporte) y Assadourian (especialización regional-producción minera); empero, según Carmagnani, tales interpretaciones, como las que enfatizan los aspectos político-administrativos, son insuficientes para atender la pluridimensionalidad que caracterizó el proceso de conformación territorial de las posesiones españolas en el Nuevo Mundo.

Para ello, en opinión de Carmagnani, debe considerarse el papel de las élites y comunidades regionales y locales, cuyo accionar dio vida a una serie de ejes espaciales, que articularon «una pluralidad de lugares centrales que se conectan entre sí», y que como lo propuso Christaller para el caso de la Alemania meridional, constituyeron diversos entramados de centros poblacionales, altamente especializados y dotados de una fuerte autonomía, que ofrecían un vasto repertorio de funciones económicas, sociales, políticas, culturales, etcétera (2012, pp. 470-475).

Fue así que, desde la fundación del virreinato, la conexión entre el puerto y la Ciudad de México —y, por ende, la conformación de los recorridos entre ambas poblaciones— tuvo una relevancia crucial y estuvo marcada por la influencia de diferentes actores, circunstancia que influyó en el proceso de colonización del espacio novohispano, que hasta cierto punto puede englobarse en el modelo de desarrollo de redes de transporte enunciado por Taaffe, Morrill y Gould: primero se establecen algunos puertos dispersos y pequeños centros de intercambio, los cuales muestran poca influencia recíproca y están escasamente vinculados; por ello, hay una mínima especialización económica y predomina la agricultura de subsistencia.

Luego, se crean las primeras líneas troncales que unen las localidades portuarias con ciertas poblaciones del interior, así, principia la especialización regional, lo que a su vez estimula la aparición de trayectos secundarios, al tiempo que algunos puertos cobran importancia en detrimento de otros. Estas rutas (primarias y secundarias) propician una creciente interconexión, que impulsa la fundación de pequeños asentamientos adyacentes, que fomentan la especialización de actividades productivas en la zona y, por consiguiente, el aumento de los mercados para los centros urbanos. Todo ello favorece el

desarrollo de los puertos más grandes, en tanto que los más pequeños tienden a decrecer e incluso desaparecen.

Finalmente, los enlaces que concentran la mayor parte del tráfico se definen como prioritarios; la vecindad o mayor cercanía de ciertas zonas y poblaciones con éstos impulsa su crecimiento y genera la competencia entre ellas, lo que hace que se especialicen en ciertas áreas productivas y que, con el tiempo, se transformen en los principales centros mercantiles de la región (Taaffe, Morrill y Gould, 1963, pp. 503-505). Lo anterior, concuerda con lo dicho por Gago García y Serrano Cambroner, para quienes hay tres razones que determinan la creación de las primeras líneas de comunicación entre el interior y el litoral: el control político y militar sobre el territorio, la explotación y exportación de las riquezas y productos autóctonos, además de la distribución de los productos de la metrópoli en los mercados locales (2002, p. 69).

De esta manera, durante el periodo colonial se configuró una compleja retícula de caminos para atender las actividades productivas y comerciales de los novohispanos, entre los cuales sobresalían las vías entre la capital novohispana y Veracruz, cuyo principal derrotero, en el siglo XVI, iba por San Cristóbal Ecatepec, San Juan Teotihuacán, Otumba, Apan, Tecuac, Cáceres y Perote, «en donde iniciaba el rodeo del conjunto de elevadas montañas que une las cumbres del Pico de Orizaba y el Cofre de Perote, por el norte», pasando por Xalapa y La Antigua hasta Veracruz.

Con los años, el trayecto entre la capital de la Nueva España y Veracruz quedó establecido por dos arterias definidas a partir del punto por el cual cruzaban la Sierra Madre Oriental; una, al norte del Cofre de Perote, «el camino de la Veracruz», y la otra, «el camino nuevo», al sur del Pico de Orizaba. A diferencia de Rees,<sup>3</sup> —para quien tales vías eran paralelas y redundantes— (1976, pp. 14-15), para Valle Pavón los itinerarios cumplían funciones diferentes, en concordancia con los intereses políticos, económicos y sociales de

<sup>3</sup> Según Rees, «La competencia derivada de los intereses comerciales en Xalapa y Orizaba-Córdoba [...] estimuló la duplicación de la alineación de rutas. La constante rivalidad económica [...] se conservó lo suficientemente firme como para evitar la captura de los caminos y la aparición de una traza predominante». Esta idea ha sido retomada por otros investigadores para quienes la vía orizabeña era un «reflejo» de la que iba por Xalapa. Al respecto, véase: Driever, 1995, p. 7; Barragán-Álvarez, 2013, p. 33.

ciertos actores, y las dinámicas de poblamiento de las diversas regiones (2007, pp. 437-439).

En 1540, poco después de la fundación de Puebla, se edificó una senda para enlazar la ciudad con la travesía principal, que salía de Cáceres y pasaba por «Nopalucan y Amozoc antes de llegar a dicha ciudad». Tres décadas más tarde, se creó otro ramal, que pasaba por Huejotzingo, Texmelucan, Río Frío y Chalco. A las anteriores, se debe sumar la que comunicaba Puebla y Veracruz, «cruzando la Sierra Madre Oriental por el sur, a través de un paso que descendía por Orizaba» (Valle Pavón, 1992, p. 20).

### **Las vías por Orizaba y Xalapa del Camino Real**

Entre los siglos XVI y XVII, la ruta por Xalapa tuvo preeminencia sobre su contraparte orizabeña pues corría por terrenos más llanos, lo «que hacía más fácil y cómodo el tránsito de carros y carretas» (Florescano Mayet, 1987, p. 28), lo que favoreció el establecimiento de numerosas ventas, la fundación de pueblos y comunidades a lo largo de su recorrido, y el asentamiento de numerosas haciendas cañeras y ganaderas en las cercanías de Xalapa, que además de proveer carne, producían cueros para exportación, principalmente al Caribe, y abastecían de burros y mulas a los arrieros (Blázquez Domínguez, 2003, pp. 142-144).

En cuanto al periplo por Orizaba, hay que decir que si bien era conocida por los conquistadores desde su llegada —pues fue la utilizada por Hernán Cortés para enfrentar a la expedición de Pánfilo de Narváez, y luego por Gonzalo de Sandoval para someter a los habitantes de Ahuilizapan (Orizaba), sublevados tras la «Noche Triste»—, era poco frecuentada debido a lo accidentado de su recorrido y porque únicamente conectaba con Huatusco al norte y Veracruz al oriente, por lo cual sólo se ocupaba para traslados locales (Florescano Mayet, 1987, p. 25).

Aun así, con el correr de los años la ruta cobró mayor relevancia gracias al traslado de hatos vacunos y lanares llevados a pastar en las llanuras cercanas a la costa del Golfo de México, las miles de cabezas de ganado

«procedentes de las tierras bajas del este —de las que posiblemente la mitad se enviaban a los rastros de Puebla—, Tepeaca y Tlaxcala» que pasaban por Orizaba, y los metales preciosos enviados a Veracruz para su embarque, así como por el tránsito de mercancías que salían del puerto rumbo a la Ciudad de México.

El incremento en su circulación motivó que en 1590 se planteara la posibilidad de habilitar el recorrido que iba por Cotaxtla, Orizaba, las Cumbres de Acultzingo, San Andrés Chalchicomula, Nopalucan y Amozoc para el paso de vehículos (Valle Pavón, 1992, pp. 20-21). Aunque el proyecto no se llevó a cabo, se hicieron algunas mejoras, pese a lo cual nunca pudo superar a su competidora, en otras razones, por la falta de poblaciones en su recorrido, el establecimiento de las Ferias en Xalapa en 1720, y la inseguridad ocasionada por los negros cimarrones, que en cualquier momento podían atacar las conductas que se aventuraban por estos lares (Florescano Mayet, 1987, p. 26).

No obstante, en algunos momentos esta carretera cobraba mayor importancia, ya que la excesiva concentración de tráfico en el «Camino de los Ventas» —aunado al poco cuidado que se le daba—, provocaba que muchos de sus pasos quedaran inservibles, por lo que muchos se veían obligados a viajar a través de su competidora, que, por ser menos frecuentada, en ciertas temporadas del año estaba en mejores condiciones (Florescano Mayet, 1987, pp. 28-29).

Fue así que a lo largo del siglo XVII la relevancia del eje Ciudad de México-Veracruz se consolidó, pues en la capital, además de las autoridades coloniales, residía el consulado de comerciantes, ente que gracias a su participación en la edificación de la plaza veracruzana y la estructura de defensa virreinal, se arrogó la gestión de diversas funciones, como la administración de la avería y la alcabala, por lo que pudo, en mayor o menor medida, influir en la configuración espacial novohispana, lo que según Carmagnani, pone en tela de juicio la idea, comúnmente aceptada, de un territorio ordenado y controlado desde la metrópoli (2012, pp. 485-488).

En síntesis, de acuerdo con Valle Pavón, mientras que la vía de México-Xalapa-Veracruz funcionaba para la comunicación directa entre el puerto, y la capital novohispana y Puebla, la de Orizaba enlazaba dichas ciudades con la plaza veracruzana, y además se usaba para viajar a las regiones del oriente, sur

y sureste del virreinato, y Guatemala, a través de un vasto tejido de senderos y derroteros secundarios (Valle Pavón, 2007a, p. 8).

Por ende, el Camino Real de Veracruz era el eje articulador de la Nueva España, pues conectaba —a través de la Ciudad de México— al Pacífico con el Atlántico por el Camino de Acapulco (Domínguez-Domínguez, 2018, pp. 21-23), y al septentrión con el resto del virreinato, por medio del Camino de Tierra Adentro (Florescano Mayet, 1987, p. 38); además, su recorrido aglutinaba diversos sistemas regionales (García Martínez, 2008, pp. 28-29) cruciales para la economía novohispana, como el litoral de Veracruz y la costa del Sotavento, las zonas de Córdoba-Orizaba y Xalapa, el Valle de Río Frío, los Llanos de Apan, y hasta cierto punto, la provincia de Oaxaca.

Con el auge de la Ilustración, los monarcas europeos comprendieron la necesidad de racionalizar el accionar del Estado con miras a impulsar el crecimiento económico para ello, se requería de la construcción de obras públicas no sólo para fomentar la industria y el comercio, sino para fortalecer las estructuras de gestión y defensa de sus posesiones ultramarinas. En el caso español, fue determinante la influencia de pensadores como Gerónimo de Uztáriz y Bernardo Ward —entre muchos otros—, quienes enfatizaron la importancia de contar con vías de comunicación eficientes para la consecución de dichos objetivos (Sanhueza Benavente, 2021, pp. 569-570).

No está de más recordar que en aquella época, mientras que Francia e Inglaterra, sus grandes rivales, habían instrumentado diversas medidas enfocadas al desarrollo de infraestructuras, España permanecía a la zaga. En el caso de los territorios americanos, la situación era incluso más acusada, a pesar de que desde el siglo XVI se habían dictado varias disposiciones para que las autoridades locales se ocuparan de edificar y cuidar las rutas y puentes necesarios para la circulación (Luengo, 2022, pp. 37-38).

El desinterés por las redes viarias se mantuvo hasta el siglo XVIII, cuando la Corona emitió las primeras instrucciones para arreglar las carreteras de la península y velar por la integridad de quienes transitaban por ellas. A lo anterior, hay que agregar el establecimiento del Cuerpo de Ingenieros Militares, muchos de cuyos integrantes tendrían un papel protagónico en la construcción de obras civiles (Sanhueza Benavente, 2021, p. 570), algo que puede observarse

en América y particularmente en la Nueva España, donde estos facultativos dirigieron varios proyectos de envergadura (Luengo, 2022, p. 39).

La atención sobre los caminos se acentuó a mediados del Siglo de las Luces, de la mano de personajes como Manuel Fernández de Mesa y el conde de Aranda, lo que estimuló la edificación del sistema vial español, tendencia que con la llegada al trono de Carlos III, se extendió a América, pues, el proyecto reformista borbónico demandaba un mayor aprovechamiento de los recursos generados por sus colonias, para lo cual era indispensable mejorar los mecanismos de control sobre el territorio:

Consolidar la conectividad terrestre era fundamental para el flujo expedito de las comunicaciones y fortalecer la colonización, sobre todo en aquellas zonas con baja presencia de la autoridad imperial. Regiones periféricas e interiores, como la Nueva Granada, la frontera norte novohispana o el sur de Chile eran vulnerables ante incursiones indígenas y extranjeras, por lo que desarrollar una red de caminos aseguraba la articulación de los territorios y la cohesión de los espacios mal controlados. A su vez, la apertura de vías por estos lugares, considerados como inhóspitos y salvajes, fue concebida como parte de un proyecto civilizador que llevaría a la integración de sus habitantes (Sanhueza Benavente, 2021, pp. 571-572).

### **Tipología de las rutas novohispanas**

A finales del siglo XVIII y principios del XIX, había tres clases de recorridos en el virreinato: «carreteros, de herradura y veredas»; obviamente, los primeros acaparaban el interés de las autoridades tanto por su importancia económica como por su utilidad estratégica, pues, en teoría, a través de ellos podía circular cualquier tipo de vehículo con ruedas. Los de herradura eran aquellos que, por su menor tamaño, se usaban para el desplazamiento de jinetes «o arrieros con mulas».

Estos ramales eran comunes en casi todo el territorio, sobre todo, en las zonas montañosas y los pueblos de indios. Por lo general, partían de «las

ciudades, villas, haciendas, ranchos y pequeñas localidades». Por su reducida anchura, únicamente eran aptos para el paso de personas y bestias de carga, por lo que muchas veces se cerraban debido al crecimiento de la maleza y los encharcamientos (López Romero, 2008, pp. 93-94).

Independientemente de sus características materiales, conviene definir sus particularidades operativas, es decir, su cobertura espacial. En ese sentido, puede decirse que en la provincia veracruzana sólo había una travesía —el Camino Real— bifurcada en dos arterias —Xalapa y Orizaba—; varios trayectos que podrían considerarse interregionales —por ejemplo, el Córdoba-Coscomatepec-Huatusco-Xalapa—, y una infinidad de ramales internos que unían a los poblados cercanos (López Romero, 2008, 98-99).

En cuanto a la denominación de «Camino Real» del itinerario veracruzano, ésta aludía a una cuestión simbólica más que física, pues como ocurría con la mayoría de los caminos reales en América, muchos de sus segmentos alternaban «tramos de calzadas con otros de herradura e incluso miserables veredas». Por tanto, lo cierto es que el concepto de «Real» aludía, sobre todo a «su importancia y utilidad» como un dispositivo para consolidar la «colonización como una empresa real» (Pérez González, 2002, pp. 45-50).

## Itinerarios, tramos y recorridos

### *a) Trayecto Veracruz-México por Xalapa, 1760-1775.*

- En «derechura»: La Antigua, Rinconada, Plan del Río, Xalapa, Las Vigas, Perote, Soto, Tonguito, San Diego, Piedras Negras, Buenavista, Apan, Otumba, San Juan y Carpio.
- Por el camino de los virreyes: La Antigua, Rinconada, Plan del Río, Xalapa, Las Vigas, Perote, Soto, Hacienda de los Virreyes, Cuapiaxtla, Huamantla, Tlaxcala, Puebla, Cholula, Huejotzingo, San Martín, San Diego, Buenavista, Apan, Otumba, San Cristóbal y el Santuario de Guadalupe.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> «Derrotero de Veracruz a México por el camino de los virreyes», Universidad de Arizona (en adelante UA), Col. Morales de Escárcega, F1231. D47 1770z.

El viajante también podía usar la vía que salía de Huejotzingo por San Felipe, Hueyotipla hasta llegar a Apan.

**b) Trayecto Veracruz-México por Orizaba, 1771-1797.**

- Por San Lorenzo: Buenavista, Jamapa, La Asperilla, Venta de la Alhaja, Cotaxtla, Paso del Obispo, Las Vacas, San Juan de la Punta, San Lorenzo de los Negros, Peñuela, Córdoba, Orizaba, El Ingenio, Maltrata. Otro iba de La Asperilla a Cotaxtla por Santa Lucía, Paso de los Carros, San Campus, Palma Sola y Hacienda de la Concepción.<sup>5</sup>
- Por San Diego: San Diego, El Temascal, Abra de don Salvador, Córdoba; o de San Diego a El Naranjo, Santiago Huatusco, San Juan de la Punta; otro derrotero iba de San Diego a San Juan de la Punta, seguía por El Temascal y Santiago Huatusco hasta Córdoba.

**Aspectos en torno del arreglo de los recorridos**

Hay que señalar que pese a su importancia, estas rutas —como casi todas las del virreinato—, por lo regular estaban en malas condiciones, lo que provocaba constantes reclamos de los arrieros, traficantes y pueblos de indios, quienes lamentaban que las vías fueran intransitables la mayor parte del año, aunque ellos pagasen el peaje estipulado por los ayuntamientos,<sup>6</sup> supuestamente destinado a la composición de las carreteras y la edificación de puentes y alcantarillas, pero cuyo uso por lo general, era poco claro.

<sup>5</sup> «Derrotero del viaje que hacen los exmos. Señores virreyes de este reino. Jornadas en su distrito y ceremonias de su entrada hasta llegar a la Ciudad de México desde el puerto de Veracruz», Biblioteca Nacional de España (en adelante BNE), ms. 12975/20.

<sup>6</sup> Mediante un decreto promulgado el 23 de enero de 1759, el virrey marqués de las Amarillas dispuso el cobro del peaje para quienes transitaban de Veracruz a Orizaba y Xalapa, con una cuota de un real y medio por cada mula cargada, un real por cada mula sin carga, seis reales por cada carro volante o litera, y doce por cada forlón. El derecho de peaje de Veracruz a Xalapa se estableció el 1 de febrero de 1759, y el de Veracruz a Orizaba el 4 de octubre de 1760 (Panes y Abellán, 1992, p. 54).

Más allá de la desidia de las autoridades y el mal manejo de los fondos del ramo del peaje,<sup>7</sup> es preciso señalar que entre los jefes militares del virreinato prevalecía la idea de «no abrir o facilitar los caminos de un reino, o provincia, que se considera expuesta a una invasión», pues creían que «la escabrosidad de estas avenidas» era la mejor y más segura protección de la Nueva España, lo cual, paradójicamente, dificultaba la concreción de los minuciosos proyectos de los ingenieros del rey para la construcción de fortificaciones e instalaciones militares y, por ende, para el funcionamiento de cualquier plan de defensa.

## Los aspectos militares como acicate para el arreglo de los trayectos

### a) Las ideas de Antonio de Ricardos

Tras la toma de La Habana por los ingleses (1762), Antonio de Ricardos, estratega que llegó al virreinato como integrante de la comitiva de Juan de Villalba, cuestionó aquellos supuestos, pues consideraba inverosímil que los británicos quisieran apoderarse del virreinato, pues un ataque de semejante magnitud requeriría de una cantidad de recursos que dejaría inerte su propio territorio; por eso creía que el objetivo del ataque inglés sería la toma de la plaza veracruzana, para lo cual les bastaría con una parte de las fuerzas que «ha empleado en la guerra última».

Por tales motivos, en opinión de Ricardos era urgente arreglar las arterias para auxiliar a las fuerzas concentradas en Veracruz y evitar así la pérdida de la ciudad. Con estas miras, propuso variar el derrotero de la ruta por Orizaba, alineándolo al curso del Río Jamapa, a través del Paso del Licenciado, «o por el que llaman del Aguardiente en Quijotepec, el Rincón Navarro [...] a la villa de Córdoba», con lo cual su recorrido se acortaría unas ocho leguas, lo

<sup>7</sup> En junio de 1779, Manuel Martín Merino, fiscal de lo civil, informó al rey Carlos III del caótico estado del ramo del peaje en la provincia de Veracruz, especialmente en las administraciones de Orizaba y Xalapa. El fiscal expuso al rey que, desde su establecimiento, el arbitrio había sido manejado con una enorme negligencia, y que por la multitud de entidades que habían participado en su recolección, era casi imposible exigirle cuentas a nadie de sus entradas y, por ende, de la aplicación de sus recursos. Manuel Martín Merino al rey Carlos III, Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Caminos y Calzadas, vol. 11, exp. 1.

que facilitaría el paso de carretas y la instalación de hospitales y puestos de aprovisionamiento.<sup>8</sup>

Según parece, las reflexiones de Ricardos permearon en la rígida mentalidad de los estrategas novohispanos pues en 1766, el ingeniero Ricardo Aylmer propuso la reedificación del tramo Xalapa-Perote, mismo que tres años más tarde, José González inspeccionaría para evaluar su compostura, como parte de las obras del fuerte de San Carlos de Perote (Fernández, 2011, pp. 30-31).

## b) Los caminos de la maestranza

En abril de 1776, la Corona sopesó la posibilidad de construir una maestranza de artillería en la Nueva España, proyecto acariciado a principios de siglo,<sup>9</sup> pero que por distintos motivos no se concretó. Dado que en aquel momento la coyuntura era favorable, el ministro de Indias, José de Gálvez, pidió al virrey Bucareli que dedicara «toda su actividad y celo sin perdonar providencia de cuantas puedan conducirse a verificación, a cuyo fin puede vuestra excelencia pedir todos auxilios que crea convenientes se le remitan de estos reinos».<sup>10</sup>

En un principio, se pensó instalar la fundición en Perote;<sup>11</sup> sin embargo, como se pretendía que la maestranza surtiera a todas las fortificaciones del virreinato —e incluso a otras en América—, se decidió buscar otra ubicación con las condiciones idóneas para hacer carreteras y transportar «cómodamente

<sup>8</sup> «Memoria sobre la conveniencia de variar la dirección de los dos caminos desde la plaza de Veracruz a Orizaba y Xalapa, y de abrir para el carruaje el primero», Real Academia de la Historia (en adelante RAH), 9/4483(54).

<sup>9</sup> «Relación que acompaña el mapa comprendido entre el camino de Veracruz a Xalapa, y el Río Blanco o de Tlalixcoyan hasta Orizaba, para su mejor inteligencia», AGN, Indiferente de Guerra, vol. 532a.

<sup>10</sup> José de Gálvez al virrey Bucareli, Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente, 1901, Madrid, 1 de abril de 1776.

<sup>11</sup> «Relación que hacen los capitanes de ingenieros Pedro Ponce, y de artillería Diego Panes del reconocimiento que de orden de su excelencia han practicado en la villa de Orizaba, su valle, y caminos, a fin de hallar sitio adaptable para establecer una sólida y permanente fundición de artillería de bronce, que pueda proveer la que se necesite en los destinos que previene la superior orden y facilitar sus transportes: con expresión de lo que es esta villa, su situación, la de la casa aprobada para la dicha fábrica, cómputo de su total costo hasta ponerla de uso, el de recomposición de caminos y demás que se demuestra en los planos y cálculos que acompañan», AGI, Indiferente, 1901.

y sin excesivos expendios» la artillería a Perote y Veracruz. Por ello, en abril de 1777, los capitanes Pedro Ponce y Diego Panes inspeccionaron la comarca orizabeña, cuya cabecera ofrecía la ventaja de hallarse «amurallada en el circuito del valle por disposición de la naturaleza con altos e inaccesibles montes que la rodean».

Concluido el recorrido, los militares presentaron un proyecto para reparar varios tramos del itinerario Orizaba-Veracruz, así como para la construcción de algunos puentes y calzadas en distintos sitios (Cuesta del Cacalote, barranca de Villegas, Córdoba, San Lorenzo, El Encinar, Manuel de Dios, San Campus, La Tinaja, San Joaquín, Tenacalco), para agilizar el envío de las piezas de artillería hasta El Limón, punto aledaño al Río Blanco, en donde se embarcarían rumbo al puerto de Alvarado (Gallegos Ruiz, 2012, pp. 6-11). Tan grandes eran los beneficios que prometía la construcción de la vía por Orizaba, que

[...] en poco tiempo podrá rehacerse la Real Hacienda lo que desembolsara en la fábrica y compostura de caminos, porque por estos caminarían los del comercio de México, Puebla y de lo interior del reino imponiendo una pequeña pensión al pago de su piso; y las entradas y salidas de esta villa de Orizaba a uno y otro rumbo para proveer de artillería al puerto de Veracruz, sus costas adyacentes, el Real fuerte de San Carlos y demás, prometiendo sus caminos más regularidad para componerlos y dejarlos corrientes de ruedas.<sup>12</sup>

### c) Otras propuestas del periodo

Al poco tiempo, la entrada de España en la guerra de Independencia norteamericana hizo temer la posibilidad de un ataque inglés, lo que motivó nuevos reconocimientos; en octubre de 1779, Diego Panes y Abellán recorrió los itinerarios de la plaza veracruzana a Perote y a Orizaba. En su informe, Panes destacaba

<sup>12</sup> Pedro Ponce al virrey Bucareli, AGI, Indiferente, 1901.

la necesidad de colocar galerones en puntos estratégicos para acuartelar a las tropas, y arreglar diversos tramos para el paso de carruajes.<sup>13</sup>

Luego, entre 1781 y 1783, Pedro Ponce reparó varias secciones del trecho del fuerte de San Carlos a la venta de La Rinconada, poniendo calzadas empedradas «sobre todo en los malos pasos [...] como [el] llano de Lucas Martín y Cruz de Piedras (actual Plan del Río)»; simultáneamente, Alfonso Sánchez de Ochando compuso el tramo Veracruz-La Antigua y, posteriormente, del Puebla-Perote (Fernández, 2011, pp. 30-31).

## El proyecto de Diego Panes y Abellán

Más allá de los anteriores, el proyecto más importante del periodo fue el de Diego Panes, quien en diciembre de 1782 pidió al virrey Martín de Mayorga que lo comisionara para

formar una descripción justificada y clara de distancias, tránsitos malos y buenos, reparos que se necesitan, direcciones que se deben tomar por más acomodo [...] presupuestos y cálculos prudenciales de los costos que se podrá causar según se presenten los reparos de necesidad y cuánto puede exigir al conocimiento fundamental de tan importante materia».<sup>14</sup>

Panes salió de la Ciudad de México con dirección a Veracruz el 17 de febrero de 1783, en compañía de su hijo José Manuel, un sargento y dos artilleros. Panes quería que más que reparaciones provisionales, se hicieran itinerarios «firmes, seguros y cómodos [...] según los de Europa», pues advertía sobre el riesgo de escatimar recursos «por una economía mal entendida» que irremediamente, hacía necesaria una «continua recomposición, en que

<sup>13</sup> «Relación individual de los caminos, y tránsitos desde la plaza de Veracruz por la parte del norte hasta el fuerte de San Carlos de Perote, y por la del sur hasta la villa de Orizaba», AGN, Indiferente Virreinal, cj. 1022, exp. 25.

<sup>14</sup> Diego Panes al virrey Mayorga, AGN, Fomento-Caminos, vol. 1, exp. 10.

insensiblemente se consume mucho más dinero como hasta aquí se ha visto sin haber caminos». <sup>15</sup>

Aunque Panes recorrió ambas rutas del Camino Real —y calculó los costos para el arreglo de la vía por La Antigua y Xalapa—, es clara su preferencia por la arteria orizabeña, que se entiende por el escollo que significaba el paso del Río de La Antigua. No obstante, Valle Pavón cuestiona la imparcialidad de Panes, pues «éste tenía estrechos lazos con los mercaderes de la capital» quienes además de tener mucho interés en que el nuevo derrotero fuera por Orizaba, «en 1789, acordaron financiarlo para que continuara escribiendo su obra sobre la historia de América» (Valle Pavón, 1992, p. 190).

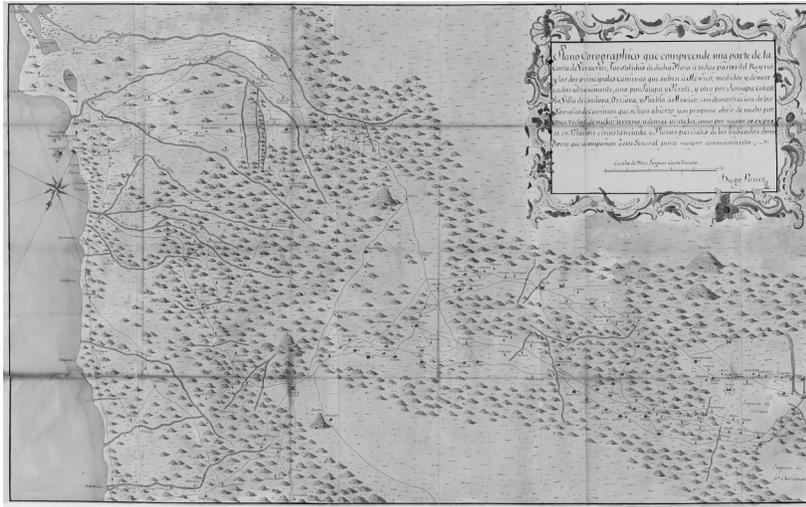
En consecuencia, en aquel momento se debatían dos opciones para trazar la nueva carretera: la primera iba por la costa de Barlovento pasando por La Antigua y Xalapa hasta llegar a la fortaleza de Perote. La segunda proponía llevar el recorrido por Buenavista y El Molino, con dirección a el Paso del Licenciado, Córdoba, Orizaba, San Andrés Chalchicomula, Amozoc, Puebla, San Rafael, Los Reyes y El Peñón (imagen 1).

En opinión del fiscal de la Real Hacienda, Ramón Posada —quien respaldaba la propuesta de Panes—, la ruta por Orizaba era trece leguas más reducidas que la de Xalapa y requería una inversión de 521 900 pesos, en tanto que el costo de la vía xalapeña era de 517 250 pesos, más los 401 292 pesos, 4 reales en los que Miguel del Corral estimaba el costo del puente sobre el Río de La Antigua. Por si fuera poco, el trayecto por Orizaba ofrecía

[...] la ventaja de facilitar el comercio y el giro de las grandes poblaciones y fértiles provincias que se encuentran precisamente en el camino de las villas; que en caso de invasión puede ser socorrida la ciudad de Veracruz tres días antes, que por Xalapa, desde esta capital, y que puestos en tierra los enemigos por Sotavento o Barlovento, entre el Río de La Antigua y la plaza, o por cualquiera otra parte de la costa, colocándose detrás del expresado caudaloso río, les sería

<sup>15</sup> «Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos. Ramales de camino que se proponen por más rectos y cómodos. Cálculos prudenciales de costos y demás contenido en esta representación y en planos y perfiles separados. Por Diego Panes y Abellán, capitán del Real Cuerpo de Artillería y comisionado por el superior gobierno de este reino», AGN, Fomento-Caminos, vol. 5, exp. 35.

### Imagen 1. Proyecto para la construcción del nuevo Camino Real de Veracruz por Orizaba



Nota. Diego Panes y Abellán, 1783. Biblioteca Nacional de España.

posible y fácil impedir los socorros que se pretendiesen introducir por aquel único y forzoso paso.

Dada la magnitud del proyecto, Posada aconsejó al nuevo virrey Bernardo de Gálvez que antes de enviar la propuesta de Panes al rey, fuera analizada por voces expertas, como el gobernador de Veracruz, José Carrión y Andrade; el ingeniero en jefe, Miguel del Corral; y los integrantes de la junta de la Real Hacienda, para que evaluara de forma precisa la viabilidad del proyecto.<sup>16</sup>

#### a) Disputas por la elección de la ruta

Semanas más tarde, Corral rebatió muchas de las afirmaciones de Panes, sobre todo, en cuanto a la idoneidad de la vía orizabeña, tras lo cual ambos personajes se enfrascaron en una ríspida disputa en la que Corral llegó al extremo de poner en duda la capacidad de Panes para dirigir una obra de tal envergadura.

<sup>16</sup> Resolución del fiscal Posada, AGN, Fomento-Caminos, vol. 3, exp. 18.

En todo caso, es posible que esta discusión fuera el reflejo de la rivalidad entre los ingenieros militares y los artilleros (Capel, Sánchez y Moncada, 1988, pp. 59-60) y, sobre todo, de los intereses de los grupos oligárquicos que tras bambalinas apoyaban los dichos de uno y otro.

Tras meses de discusión, y ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo, el virrey Gálvez envió los informes de los facultativos a Madrid, para que fuera el rey Carlos III quien resolviera el asunto. De esta manera, pese a las razones esgrimidas por Corral, el monarca dispuso, mediante una Real Orden emitida en 1785, que se analizara la propuesta de Panes para llevarla a cabo en caso de que se considerara factible (Valle Pavón, 2007, p. 450).

En la decisión del rey puede apreciarse la enorme influencia de los grandes mercaderes novohispanos, muchos de ellos afiliados al Consulado de México, quienes en aquel momento buscaban diversificar sus negocios para enfrentar las bruscas fluctuaciones de la economía virreinal, causadas por el incierto escenario internacional, las reformas fiscales instrumentadas por la Corona, y la dispareja «evolución de los distintos sectores productivos y comerciales en la Nueva España» (Marichal, 1999, p. 125).

Ante este panorama, varios mercaderes invirtieron en la producción y comercialización del «cacao, el azúcar, los tintes, el algodón y otros bienes, que se elaboraban en el oriente, sur y sureste del virreinato», que «eran objeto de una demanda creciente en los mercados novohispanos» (Valle Pavón, 2012, p. 149), así como en la exportación de la grana de Oaxaca y el añil de Guatemala a Europa, «operando de forma independiente o como socios de tratantes de Sevilla y Cádiz», negocios que les producían enormes dividendos gracias al «elevado valor que adquirieron los tintes en el último tercio del siglo XVIII» (Valle Pavón, 2003, p. 273).

Los comerciantes financiaban la producción y comercialización de estos productos «valiéndose de los comerciantes y alcaldes mayores de Oaxaca, quienes negociaban los tintes y los remitían a México, Puebla, Orizaba y Veracruz, donde los socios y agentes de los mercaderes embarcaban los tintes a la Península» (Valle Pavón, 2007, p. 439). A lo anterior, hay que agregar la creciente demanda de los comerciantes poblanos y capitalinos —quienes controlaban la producción textil— por el algodón de Tierra Caliente, lo que

explica el interés del consulado en la construcción de una moderna arteria que conectara la Angelópolis con México y Veracruz (Valle Pavón, 1992, p. 56).

Empero, tal como afirma Valle Pavón, «la corporación mercantil no era una institución monolítica, [ya que] en su seno había grupos con intereses divergentes», y no todos estaban de acuerdo con el derrotero planteado por la dirigencia del consulado (Valle Pavón, 2007, pp. 452-453), pues si bien la mayoría de los agremiados respaldaba la idea de Panes de que la nueva ruta pasara por Orizaba y no por Xalapa, existían fuertes discrepancias en cuanto al rumbo que del recorrido.

Mientras unos pretendían —tal como se estipulaba en el proyecto de Panes—, que el itinerario pasara por Calpulalpan, Huamantla y Maltrata —pues esto favorecía a quienes «producían granos y pulque [...] en las haciendas y ranchos que poseían en San Cristóbal Ecatepec, Otumba, Cempoala e Ixtlahuacan», así como a quienes producían granos y ganado en «Ixquimilpan y Tetepango, en el Valle del Mezquital»— (Valle Pavón, 2003, p. 278); Valle Pavón, 2012, p. 152), otros querían que la carretera pasara por Chalco, Puebla y Acultzingo (Valle Pavón, 2003, pp. 274 y 279), para que conectara con «la vía que se dirigía a Oaxaca y Guatemala» (Valle Pavón, 2003, p. 273).

Este último trayecto era preferido por aquellos mercaderes que poseían «haciendas y ranchos para la producción de pulque, granos y harinas en las jurisdicciones de Coatepec<sup>17</sup> y Chalco», y quienes habían invertido «en la producción y mercantilización de algodón, hilo, mantas, vainilla y cueros que se elaboraban en Tierra Caliente y Oaxaca» así como por aquellos que habían «empezado a comprar o arrendar las principales haciendas azucareras de Cuernavaca, Cuautla, Amilpas e Izúcar» (Valle Pavón, 2003, pp. 274 y 279).

Finalmente, la falta de consenso entre los miembros de la corporación, y la postura del virrey Bernardo de Gálvez, hombre ilustrado y, por tanto, «partidario de las reformas comerciales», reacio a «favorecer los monopolios y los cuerpos privilegiados», impidieron la concreción del proyecto, pues su realización «fortalecería los intereses de los miembros del Consulado», en tanto que su ejecución en la ruta xalapeña hubiese concitado la férrea oposición de

<sup>17</sup> Población cercana a Ixtapaluca, no confundir con Coatepec, Veracruz, localidad próxima a Xalapa.

los mercaderes capitalinos, «obstáculo difícil de vencer por tratarse de una de las corporaciones más poderosas del virreinato» (Valle Pavón, 1997, p. 314).

### **Las propuestas de Pedro de Aristegui y Pedro Ponce**

En consecuencia, el Camino Real permaneció en el desastroso estado de siempre, sin que se hiciera mucho por mejorarlo, hasta la llegada del virrey Revillagigedo, quien no sólo tenía un gran interés en impulsar las reformas comerciales del libre comercio, sino en terminar con la hegemonía del Consulado de México, para lo cual buscó «fortalecer a los tratantes del interior para crear un contrapeso que reforzara sus proyectos [por lo que] apoyó la creación de los consulados de Guadalajara y Veracruz» (Valle Pavón, 1997, p. 318).

Sin embargo, las ideas reformistas del virrey tropezaban con las malas condiciones de la mayoría de las vías de comunicación novohispanas, cuya inoperancia provocaba «altos costes de transporte [y] cuellos de botella adicionales», e incidía en la «decadencia de la agricultura» y la «lenta comercialización de la economía rural», lo cual, en un escenario de cambios acelerados y fuertes presiones internacionales, era ya insostenible (Stein y Stein, 2005, pp. 270-271).

Es probable que el talante reformista de Revillagigedo influyera para que coronel Pedro Aristegui, presentara en 1791 su proyecto para la construcción del nuevo trayecto México-Veracruz. Para financiar los trabajos, Aristegui propuso imponer un peaje de «4 pesos por cada día que les proporcionase de ahorro en su viaje, a beneficio de la comodidad del mejor camino, y de lo más corto de él» (Güemes Pacheco, 1831, p. 43). Supuestamente, el coronel recibiría dicho pago únicamente el tiempo necesario para redimir el importe de las obras, contentándose luego con «que el rey le concediese [...] cualquier pensión, renta o reconocimiento que fuera del soberano agrado» (Arcila Farías, 1974, p. 110).

En vista de sus beneficios, Revillagigedo envió la propuesta de Aristegui al fiscal de lo civil y al Consulado de México, pues supuso que sus miembros serían los más interesados en la concreción del plan, «por los beneficios que

el proyecto traería al comercio»; no obstante, los mercaderes la rechazaron, arguyendo «ciertas dificultades», postura a la que adhirieron los tratantes veracruzanos y los principales arrieros del virreinato.<sup>18</sup> Aunque se desconocen los motivos, es probable que la negativa del consulado capitalino se debiera a que la ruta elegida por Aristegui era la de Xalapa, lo que como ya se dijo, no convenía a sus intereses.

Dos años después, ante las enormes dificultades que entrañaba el traslado de mercancías de una población a otra, el virrey Revillagigedo comisionó al ingeniero Pedro Ponce para inspeccionar los terrenos entre México y Veracruz, y presupuestara el costo que tendría construir una nueva arteria entre ambas ciudades. Terminado el recorrido, Ponce informó al virrey que la vía xalapeña era la mejor opción para la obra, ya que se podrían aprovechar los tramos de calzada existentes (Güemes Pacheco, 1831, pp. 43-44).

Como las anteriores, la propuesta de Ponce no se llevó a cabo, empero, las constantes quejas del virrey y otros actores por la falta de carreteras adecuadas —aunadas a las necesidades del proyecto de renovación borbónica—, terminaron por surtir efecto: en marzo de 1795, Diego Gardoqui, ministro de Hacienda, envió una Real Orden al nuevo virrey, Miguel de la Grúa Talamanca, marqués de Branciforte, en la que se le pedía abocarse al «cuidado de los caminos con el objeto de evitar el encarecimiento de los efectos de Europa, así como la subsistencia de fábricas y obrajes de paños de algodón» (Valle Pavón, 1992, p. 66).

## La concreción del moderno Camino Real

Ese mismo año, el Consulado de Veracruz inició las gestiones para edificar el trayecto México-Veracruz por Xalapa, amparados por la Real Cédula de su fundación, expedida por Carlos IV, en la cual se especificaba que uno de sus deberes como institución mercantil era velar porque «se construyeran buenos

<sup>18</sup> La imposibilidad de Revillagigedo para concretar alguno de los proyectos propuestos aquel momento, se explica porque en aquel momento, «las prerrogativas del virrey estaban ya muy disminuidas, y por tanto su acción independiente era muy limitada» (Florescano Mayet, 1987, p. 31).

caminos, en especial el carretero hasta Xalapa»; sin embargo, la agrupación porteña cometió el error de no pedir la autorización del virrey Branciforte, quien ofendido por lo que consideró una grave falta de respeto, «les prohibió seguir adelante con el proyecto».<sup>19</sup>

La poca simpatía del virrey por el proyecto de los veracruzanos se entiende por su estrecha alianza con el Consulado de México, pues a diferencia de su ilustrado predecesor, Branciforte era reacio a las innovaciones y quería recuperar el poder que ciertas disposiciones le habían quitado a los virreyes, para lo cual quería reconcentrar en la capital novohispana —y en sus instituciones— el poder político y económico (Bushnell, 1950, p. 390); por ello, desde el inicio de su mandato insistió ante el rey para que le permitiera a los capitalinos edificar el moderno derrotero México-Veracruz, pasando por «Puebla, las cumbres de Acultzingo y las villas de Orizaba y Córdoba» (Souto Mantecón, 1990, p. 115; Valle Pavón, 1997, pp. 320-322).

Así, no cabe duda de que la concreción de la obra fue el resultado de la confluencia de los objetivos de la Corona, que como monopolista del tabaco necesitaba trasladar de forma eficiente la solanácea desde la zona Córdoba-Orizaba hasta la capital, de donde se distribuía al resto del virreinato; y los comerciantes de la Ciudad de México, cuyo patrocinio del proyecto les permitía dar cauce a sus particulares intereses y a la vez, mantener su estatus como una corporación relevante y con influencia decisiva en los grandes asuntos políticos y económicos de la Nueva España.

Fue así como Branciforte, tras un somero análisis de los proyectos precedentes, dilucidó en unas cuantas semanas un asunto que había tomado décadas. Astuto y oportunista como era, el virrey ordenó que las obras iniciaran el 9 de diciembre de 1796, día del cumpleaños de la reina María Luisa. Incluso, para darle más realce al acontecimiento, mandó colocar una estatua ecuestre de

<sup>19</sup> De acuerdo con Souto Mantecón, «la encomienda no era extraña; recomendaciones similares se habían hecho al resto de los consulados erigidos en América a fines del siglo XVIII, pues entre las innovaciones de la política borbónica estuvo el considerar que estas instituciones debían acentuar su carácter de juntas de fomento económico, al grado de equipararse esta función con su antiguo y tradicional ejercicio como tribunales para dirimir pleitos mercantiles» (Souto Mantecón, 1993, pp. 192-194).

Carlos IV y anunció la despenalización de la producción y venta de chinguirito.<sup>20</sup> La decisión de Branciforte fue ratificada mediante una Real Orden emitida el 11 de febrero de 1797, por el rey Carlos IV (Arróniz, 1867, pp. 430-432).

Tan seguro estaba el mandatario novohispano del éxito de su plan, que de acuerdo con sus cálculos, los recursos captados por concepto de peaje serían suficientes no sólo para financiar las obras, sino para edificar otros caminos «para la recíproca segura comunicación de todas las provincias de este amplísimo reino», así como para «la construcción de cuarteles, hospitales y gastos de los cuerpos de milicias, reduciéndose a un solo arbitrio los generales y particulares que se han impuesto y no alcanzan a llenar estas atenciones».<sup>21</sup>

### a) La inspección de Diego de Guadalajara

La dirección técnica de las obras quedó a cargo de Miguel Constanzó, quien, junto con el director de Arquitectura de la Real Academia de San Carlos, Antonio González Velázquez, reconoció la primera sección de la ruta, de la Ciudad de México a Puebla.<sup>22</sup> Después, González comisionó a Diego de Guadalajara para que inspeccionara el rumbo de la Venta de Cordova a Texmelucan. Acompañado por tres auxiliares, Guadalajara recorrió el derrotero hasta el pueblo de San Martín, hallándolo «fácil y transitable casi todo a excepción de un trecho», algo maltratado.

Guadalajara siguió su marcha hasta Puebla, trayecto que encontró en buenas condiciones, salvo por algunos tramos que sería fácil arreglar. Luego, continuó por la Punta de Huetjizingo, San Salvador, San Rafael y la Cuesta del Burro, hasta la entrada de El Papayo, donde la vía estaba en malas condiciones, por lo que, para utilizarla, deberían de hacerse varias reparaciones de cierta envergadura.

<sup>20</sup> Virrey de Branciforte al Príncipe de la Paz, AGI, Estado 25, núm. 41, México, 27 de septiembre de 1796.

<sup>21</sup> Virrey de Branciforte al Príncipe de la Paz, AGI Estado 25, núm. 41.

<sup>22</sup> Virrey Branciforte al Príncipe de la Paz, AGI, Estado 25, núm. 59, del Ciudad de México, 27 de octubre de 1797.

En opinión de Guadalajara, la carretera podría tener unas 20 varas de ancho; no obstante, debido a la falta de piedra caliza en la región, sugirió usar cascajo y barro crudo para darle consistencia a la superficie del camino. Además, propuso colocar pequeños muros de adobe y zanjas en sus orillas, y la construcción de algunas alcantarillas a lo largo del itinerario para evitar que el agua de la lluvia se acumulara en su superficie.<sup>23</sup>

Guadalajara consideró que debían edificarse algunas rampas en ciertas partes del recorrido para seguridad de los caminantes y carruajes, y modificar ligeramente el trazo rumbo a la Barranca de Texmelucan, donde tendría que levantarse un puente para el paso del Río del Ameyal y otro para cruzar un pequeño arroyo que se formaba en las inmediaciones de dicho afluente. Según él, la zona contaba suficiente agua y abundantes pastos, además de numerosas posadas y algunos ranchos para el reposo de los viajeros.

El inspector desestimó la posibilidad de acortar el periplo llevándolo por San Salvador el Verde o San Rafael, ya que, por allí, sólo había unos cuantos manantiales insignificantes y las cajas recolectoras de lluvia distaban unas 1 500 varas del trayecto. Además, los pastos de aquellos puntos eran «gruesos y viciosos», tan ásperos «que las bestias que no están hechas a aquel territorio no lo pueden comer».

Para Guadalajara, estos impedimentos —y otros, como la falta de posadas— podrían remediarse si se invertía lo necesario. Por otra parte, dado que en aquella región no había suficiente cascajo, sugirió que los puentes faltantes se hicieran de tablas, evitando así el enorme gasto de llevar los materiales desde México o Puebla. Finalmente, recomendó que las carretas que transportaban madera circularan por un sendero *exprofeso*, pues si circulaban por la vía principal, sus toscas ruedas dañarían su superficie.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> «Informe sobre el itinerario de coches por el monte de México desde la Venta de Cordova a la de Texmelucan por la vía de Río Frío, dirigido al excelentísimo señor marqués de Branciforte», AGN, Indiferente Virreinal, cj. 1671, exp. 13, ff. 19-23, Diego de Guadalajara, Real Academia de San Carlos, 25 de febrero de 1797.

<sup>24</sup> «Informe sobre el itinerario de coches por el monte de México desde la Venta de Cordova a la de Texmelucan por la vía de Río Frío, dirigido al excelentísimo señor marqués de Branciforte», AGN, Indiferente Virreinal, cj. 1671, exp. 13, ff. 24-27, Diego de Guadalajara, Real Academia de San Carlos, 25 de febrero de 1797.

## b) Trabajos en el tramo Puebla-Orizaba

Definido el trayecto México-Puebla, debía hacerse lo mismo con el tramo Puebla-Orizaba, por lo que el Consulado de México solicitó al virrey Branciforte que le pidiera a los ayuntamientos de Puebla, Orizaba y Córdoba que designaran a quienes reconocerían el área, a fin de elegir «los tránsitos más cómodos y rectos» para calcular costos y sugerir «los arbitrios que se discurran para economizarlos todo lo posible: fundando con las razones que les ocurran la mayor utilidad de sus pensamientos y ministrando todas las luces que puedan servir para formar juicio cabal en el particular».

En respuesta, Branciforte les entregó la información recopilada por Constanzó, quien poco antes había recorrido los terrenos entre Orizaba y Veracruz; empero, los comerciantes insistieron en que los ayuntamientos hicieran sus propios reconocimientos, para contar con más elementos de juicio. Poco después, el cabildo poblano informó al virrey que salvo por un agrimensor, carecían de personal capacitado para tales labores, por lo que le solicitaban, además del envío de un ingeniero, su autorización para disponer de los fondos necesarios para los trabajos.

Branciforte reiteró sus indicaciones, ordenándoles que procedieran a la brevedad, «para que empiecen a experimentarse las grandes ventajas y beneficios que han de seguirse al servicio del rey, al público, al comercio en general y en particular a las poblaciones por donde ha de transitarse». Así, los munícipes designaron al regidor honorario, Esteban Muruera, al ministro contador de las Reales Cajas, Antonio de Sesma, y al agrimensor Antonio de Santa María.

Sin embargo, el Consulado de México rechazó la terna, pues los poblanos exigían una fuerte cantidad para los gastos de operación y los honorarios de los comisionados y sus auxiliares. Por si fuera poco, para los mercaderes, el único punto que requería una inspección minuciosa era la Cuesta de Maltrata, cercana a Orizaba, por lo cual, era mejor que los orizabeños se encargaran de dicha tarea. Además, en aquel momento, tanto Branciforte como Constanzó residían en Orizaba, lo que facilitaría cualquier trámite.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, f. 106-108, del Tribunal del Consulado de México al virrey Branciforte, 4 de diciembre de 1797.

El ayuntamiento de Orizaba designó al regidor Benito Antonio Rocha para inspeccionar la cuesta.<sup>26</sup> Terminada su labor, informó que, por sus características, la zona era inviable para edificar la carretera, por lo que recomendó hacerla por la Cuesta de Acultzingo, donde pese a ciertas dificultades, circulaban ya algunos coches. Según él, con los arreglos necesarios —que costarían unos 70 u 80 mil pesos—, este paso podría ser usado por los trajinantes provenientes de Guatemala, Oaxaca y las mixtecas.

Aunque la sección entre la cuesta y Puebla estaba deshabitada, Rocha auguraba que, con el aumento del tránsito, pronto habría establecimientos suficientes para abastecer a los viajantes. Respecto a la Cuesta de Aguatlán, que también inspeccionó, Rocha juzgaba que era una mala opción, pues, aunque sus terrenos eran fértiles, su suelo era poco apropiado y no ofrecía suficientes materiales para las obras.<sup>27</sup>

El dictamen de Rocha fue objetado por Constanzó, pues en su opinión la cuesta sí era apta para el paso de carruajes, sin contar que en sus alrededores podían hallarse los elementos requeridos para las obras. Para respaldar sus dichos, el ingeniero le recordó al virrey que cuando se pensó en hacer caminos para la maestranza de Orizaba, Ponce y Panes eligieron el paso de Aguatlán como la mejor opción.<sup>28</sup>

Constanzó gozaba de la confianza de Branciforte, por lo que, tras revisar los informes de aquellos, respaldó la elección del ingeniero, y ordenó nuevas inspecciones para ubicar el sitio adecuado para iniciar las obras. Luego, pidió a los ayuntamientos de Orizaba y Córdoba que examinaran los terrenos entre ambas poblaciones y entre éstas y el puerto de Veracruz, con el mismo propósito.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, f. 112, Ayuntamiento de Orizaba al virrey Branciforte, Orizaba, 16 de diciembre de 1797.

<sup>27</sup> AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, f. 113-114, Informe de Benito Antonio Rocha, Orizaba, 26 de diciembre de 1797.

<sup>28</sup> AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, ff. 116-117, de Miguel Constanzó al virrey Branciforte, Orizaba, 27 de diciembre de 1797.

<sup>29</sup> AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, ff. 125, Informe de Juan de Santa Rosas, 19 de febrero de 1798.

### c) Tramo Orizaba-Veracruz

Terminado el reconocimiento, los cordobeses enviaron su informe al virrey, que a su vez lo entregó a Constanzó, quien expresó su beneplácito con la propuesta, según la cual el nuevo derrotero pasaría por la sierra y no por la ruta de los puentes o la de Cotaxtla. Sin embargo, objetó los 188 740 pesos requeridos para componer «un paso que no excede de 4 500 varas», e hizo notar que en el documento no se sopesaban las ventajas y desventajas de los trayectos, ni se contabilizaban los numerosos ríos y cerros que los atravesaban.

Por si fuera poco, era evidente que los comisionados del ayuntamiento habían cometido varios errores en cuanto a las distancias, por lo que Constanzó pidió que se verificaran los cálculos y se reconocieran de manera prolija otros pasos, con el fin de determinar de manera precisa la mejor opción.<sup>30</sup>

Hechas las inspecciones, Branciforte remitió los documentos al Consulado de México para su análisis, tras lo cual, comenzaron los trabajos. En el trecho de la Ciudad de México al pueblo de Los Reyes se construyeron tres puentes: uno a la salida de la garita de San Lázaro y otros dos más pequeños a una y dos leguas de distancia, para atravesar las lagunas de Chalco y Texcoco. Luego, iniciaron las obras en la Barranca de Texmelucan, que se retrasaron por un brote de viruelas que provocó una gran escasez de mano de obra.

En febrero, Branciforte ordenó a Constanzó que se inspeccionara la cuesta de Aguatlán para proceder a su reparación. El ingeniero comisionó a García Conde, quien realizó dicha tarea acompañado de Benito Rocha y Juan de Santa Rosa, poniendo especial atención en una vereda que, en opinión de Santa Rosa, era idónea para evitar las empinadas pendientes del viejo camino de los carros.<sup>31</sup>

Año y medio después, el Consulado de México informó al virrey Azanza de la conclusión del tramo México-Puebla, que conectaba a ambas ciudades a través del valle de Río Frío. En opinión de Castleman, «el camino de Puebla era un logro espectacular. Su superficie estaba pavimentada con piedra y se

<sup>30</sup> AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, ff. 133-134, de Miguel Constanzó al virrey Branciforte, Orizaba, 30 de noviembre de 1797.

<sup>31</sup> AGN, Fomento-Caminos, vol. 6, f. 224, de Miguel Constanzó al virrey Branciforte, Orizaba, 28 de abril de 1798.

habían plantado árboles a lo largo de su recorrido»; además, se construyó un nuevo puente en Chalco.

De acuerdo con lo previsto, el itinerario constaría de tres segmentos: México-Puebla, Puebla-Orizaba y Orizaba-Veracruz; no obstante, casi un año después, las obras apenas avanzaban, supuestamente, porque no se había recaudado lo necesario para comenzar la segunda etapa y, además, no había suficientes trabajadores, ya que muchos de ellos estaban ocupados en las labores del campo (Castelman, 2005, pp. 24-25).

### *La construcción de la vía Perote-Xalapa-Veracruz*

Mientras tanto, los comerciantes veracruzanos guardaron un prudente silencio, hasta el arribo del nuevo virrey Miguel José de Azanza, quien se mostró favorable a la idea de construir una arteria por Xalapa, ya que su edificación no se contraponía a la de Orizaba, «como que había de costearse con diferentes fondos y confiarse a otras manos, y como que aun hecho el camino por las villas de Córdoba y Orizaba no sería de poca utilidad el de Xalapa, sobre todo siguiéndolo hasta Perote».<sup>32</sup>

Azanza ordenó nuevos reconocimientos, que lo convencieron de que debía arreglarse la ruta por Xalapa y no la de Orizaba, pues ésta debía sortear muchos obstáculos naturales, y, además, carecía de materiales y trabajadores en sus inmediaciones. Por otra parte, aunque la distancia entre Veracruz y México era menor por Orizaba, la longitud itineraria era más corta por Xalapa,<sup>33</sup> sobre todo si, como lo sugería García Conde, su trazo se hacía al interior del territorio.<sup>34</sup>

La postura del virrey se basaba en los análisis de Constanzó, para quien «a todas luces, es acertada la determinación de internar el camino [por Xalapa] consiguiendo con esto la seguridad del país, nuestra fácil comunicación con las poblaciones interiores y con la capital del reino, [y] la seguridad de nuestros

<sup>32</sup> Virrey Azanza al ministro de Estado, Mariano Luis Urquijo, AGI, Estado 28, núm. 42.

<sup>33</sup> Miguel Constanzó al virrey Azanza, AGN, Indiferente Virreinal, cj. 6523, exp. 15.

<sup>34</sup> Miguel Constanzó al virrey Azanza, AGN, Fomento-Caminos, vol. 6.

convoyes».<sup>35</sup> En consecuencia, el virrey aprobó la modificación del trayecto de la carretera.<sup>36</sup>

No obstante, el entusiasmo de Azanza y del Consulado de Veracruz se tornó en desilusión cuando, por medio de una Real Orden fechada el 19 de marzo de 1799, la Corona conminó al virrey para que «por ningún motivo o razón se descuide la continuación del nuevo camino de México a Veracruz, por la ciudad de Puebla y villas de Córdoba y Orizaba [...] siguiendo la fabricación de dicho nuevo camino sin que novedad alguna estorbe la ejecución de una empresa tan útil e interesante para el tráfico y comunicación de aquellas provincias» (Arróniz, 1830, p. 432).

Por tanto, nuevamente los veracruzanos debieron resignarse a que su gran proyecto quedara en un *impasse*, aunque esta vez no por mucho tiempo, pues la corporación porteña había ganado peso tanto en la economía como en la política virreinal, gracias al antagonismo entre los Consulados de México y Cádiz, y sobre todo, por el interés de la Corona en restarle poder a aquellos entes que como los mencionados, habían gozado de prerrogativas excepcionales en ambos lados del Atlántico (Souto Mantecón, 1990, pp. 109-119).

En enero de 1800, el tesorero de la corporación porteña, José Donato de Austria, presentó ante su junta de gobierno, una memoria en la que exponía la «necesidad y utilidades de un camino carretero desde Veracruz a México», y resumía las múltiples tentativas —y los muchos obstáculos— para su edificación, concluyendo que más allá de la enorme controversia suscitada por la elección del itinerario, lo cierto era que hasta ese momento, no existía una carretera «ni por uno ni por otro lado [...] y continuará la Nueva España privada del mayor bien que puede hacersele» (Tabla Ducasse, 1985, p. 36).

Aunque el informe de los veracruzanos no tuvo efectos inmediatos, sin duda influyó para deshacer la madeja de intereses que había atajado sus intentos previos. Por otra parte, el lento avance de las obras de sus competidores hacía inverosímil su pronta terminación; todo ello se conjugó para que, en febrero de 1803, el nuevo virrey, José de Iturrigaray —designado en el cargo tras la

<sup>35</sup> Miguel Constanzó al virrey Azanza, AGN, Indiferente Virreinal, cj. 6523, exp. 15, 30 de enero de 1799.

<sup>36</sup> Virrey Azanza a Miguel Constanzó, AGN, Fomento-Caminos, vol. 6.

renuncia del sucesor de Azanza, Félix Berenguer de Marquina—, aprobara que cada consulado construyera una vía,<sup>37</sup> permitiéndole a los veracruzanos edificar la ruta Veracruz-Xalapa-Perote.<sup>38</sup>

El Consulado de Veracruz se empeñó en finalizar la obra lo más pronto posible; incluso, pidió a los capitalinos que unieran esfuerzos, «para conducir breve y perfectamente la empresa por Xalapa», y «que después juntos terminarían la otra»; en respuesta, el comisionado Antonio Bassoco, les planteó que colaboraran para concluir el periplo orizabeño, «y después iremos todos al de Xalapa», lo que los veracruzanos rechazaron, «descubriendo a la clara sus designios. Bien se entendía que terminada su obra no sólo no concurrirían [...], sino que impedirían su prosecución tachándola de superflua y gravosa» (Segura, 1831, pp. 32-33).

El proyecto de la corporación veracruzana, elaborado por García Conde, dividía el trayecto en seis partes: Perote, Las Vigas, Xalapa, Plan del Río, el Río de La Antigua, el Río de San Juan y Veracruz. Así, se calculaba que tendría una longitud de 170 914 varas lineales y un ancho de 15 varas, espacio más que suficiente para que pasaran dos coches sin estorbarse (Souto Mantecón, 1993, pp. 24-25).

### *Problemas para la culminación de las obras*

#### a) La ruta por Orizaba

En los años posteriores, ambos consulados experimentaron graves dificultades para continuar las obras, ya que los presupuestos iniciales fueron rápidamente rebasados, lo que provocaba que los trabajos se retrasaran e incluso, que se

<sup>37</sup> Para Rees, «había una diferencia básica entre las dos autorizaciones. Mientras que el camino de Orizaba estaba por completo en manos del Consulado de México, que había de encargarse de la planeación, construcción y financiamiento mediante los impuestos de tránsito locales, el camino de Xalapa estaba apoyado por todo el gobierno, con el Consulado de Veracruz a cargo de la construcción» (Rees, 1976, p. 79).

<sup>38</sup> Informe del Prior y los cónsules del Consulado de Veracruz al secretario de Estado y del Despacho de Hacienda Miguel Cayetano Soler, AGN, Caminos y Calzadas, vol. 20, exp. 14, Veracruz, 12 de marzo de 1803.

suspendieran por la falta de recursos para el pago de jornales y materiales. Por tanto, en abril de 1807, el Consulado de México le pidió a Iturrigaray su anuencia para incrementar las tarifas del peaje en la vía por Orizaba, con el propósito de obtener los fondos suficientes para proseguir con las labores.

El virrey autorizó el aumento, pero aprovechó para manifestarle a los comerciantes sus inquietudes en cuanto al éxito del proyecto, tanto por el mal estado de varios de los tramos, como por la falta de mano de obra en ciertas zonas, donde «apenas había uno u otro jacal», la carencia de agua en otras, así como la imperiosa necesidad de construir numerosos puentes en distintos puntos, todo lo cual le indicaba que el camino «no podría concluirse ni en diez años y con diez millones de pesos».<sup>39</sup>

Los mercaderes rebatieron punto por punto las objeciones de Iturrigaray, recordándole que la corporación capitalina no tuvo que ver con la elección de la travesía, la cual fue decidida tras de un minucioso análisis y prolijos reconocimientos; empero, era innegable que los trabajos avanzaban lentamente, debido a los accidentes del terreno, como ocurría en la cuesta del Cacalote, en las cercanías de Orizaba, y en la barranca de Villegas, situada entre aquella población y Córdoba.<sup>40</sup>

Con todo, el aumento en las tarifas le proporcionó al Consulado un flujo de recursos para continuar con las obras (imagen 2): en 1806, la recaudación pasó de los 20 mil pesos anuales que se obtenían en Veracruz, Córdoba y Orizaba, a 30 660 en 1807, únicamente en Orizaba, cifra que en los tres años siguientes se elevó a un promedio de 44 500 pesos. Según Valle Pavón, la bonanza se explica no sólo por el aumento en las cuotas sino por el incremento en el tráfico gracias a las mejoras en el recorrido, como lo sugiere las cantidades colectadas en la receptoría de Veracruz, que pasaron de 2800 pesos, en 1806, 4700 en 1807, 6850 en 1808 y 8400 en 1809.

<sup>39</sup> Virrey Iturrigaray al Real Tribunal del Consulado, AGI, Estado 30, núm. 87.

<sup>40</sup> José Vicente de Olloqui, Juan Fernando de Meoqui y Juan Ignacio González Vertiz al virrey Iturrigaray, AGI, Estado 30, núm. 87.

Imagen 2. Placas conmemorativas de las obras del Camino Real



Nota. Fotografía tomada por el autor.

Aunque no se sabe con precisión hasta dónde avanzaron y cuándo se suspendieron las obras, Valle Pavón sostiene que «a partir de 1807, el consulado dispuso de mayores capitales», lo que le permitió «costear las obras [...] y saldar los intereses del dinero que tomó a réditos hasta el año de 1810», con lo cual pudo «concluir la construcción del camino de las villas» (Valle Pavón, 1992, pp. 341-342). No obstante, Arróniz afirma que el Consulado de México «dejó sus obras en El Chiquihuite, a cinco leguas y media al este de Córdoba, quedándole por hacer el gran puente del Río de La Soledad, nueve leguas antes de Veracruz» (Arróniz, 1867, p. 433).

Lo dicho por Arróniz parece corroborarse con lo escrito por Segura, quien afirma que la edificación de la ruta «se entorpeció por la guerra nacional pronunciada el año de 10 para adquirir nuestra Independencia». En todo caso, las aseveraciones de ambos concuerdan con la evidencia material hallada en la zona, que indica que los trabajos se suspendieron a la altura de San Alejo, localidad a unos 100 km del puerto de Veracruz, donde hay una alcantarilla (pequeño puente) de mampostería que, por sus características, parece ser una de las últimas obras construidas en el trayecto (imagen 3).

Imagen 3. Alcantarilla en la zona de San Alejo



Nota. Fotografía tomada por el autor.

#### b) Los últimos trabajos en la vía por Xalapa

En cuanto a la arteria xalapeña, cabe mencionar que, desde finales de 1806, la obra experimentó serias dificultades, pues, en ese año, el Consulado de Veracruz solicitó —con el aval de lo recaudado por avería y peaje—, empréstitos por 396 651, de los cuales solamente cubrió 20 000 pesos. Aunque inicialmente la corporación porteña pudo compensar el desequilibrio financiero, a principios de 1809, éste se exacerbó, pues se solicitaron 783 573 pesos y 3 reales a rédito, de los cuales nada más se habían saldado 230 000 pesos (Fernández, 2011, pp. 55 y 64).

Para balancear los gastos, se redujeron a 750 los forzados dedicados a las labores y se suprimió la plaza de ayudante facultativo. Aun así, a finales de ese año el estado contable mostraba un faltante de 67 622 pesos. Además, quedaban por cubrir más de 30 mil pesos por concepto de sueldos; incluso, el tesorero

de la comisión, Joseph de Arias, reclamó el pago de lo devengado durante los casi seis años de la obra, que no se le cubrieron (Fernández, 2011, p. 66).

Al respecto, no está de más recordar que en aquellos años, la confusión reinaba en la Nueva España, debido a invasión napoleónica a la metrópoli, que se tradujo en una efervescencia política inusitada, y provocó el golpe contra Iturrigaray (1808) y las sucesivas destituciones de Garibay (1809) y Lizana (1810). Con todo, los trabajos continuaron hasta que, con el estallido del alzamiento independentista y los primeros choques armados en la provincia, el Consulado porteño se vio obligado a solicitar la autorización del virrey Venegas para suspender la obra, lo cual se verificó el 21 de marzo de 1812.

Los últimos trabajos de este recorrido quedaron a escasa distancia de la plaza veracruzana, a la altura del Río de En medio (hoy fraccionamiento Río Medio), «la brecha de Vergara» y los llanos de Santa Fe (Fernández, 2011, p. 73). En total, entre el 15 de febrero de 1803 y diciembre de 1811, se desmontaron 245 000 varas de terreno, se hicieron 646 661 varas de terraplén, 70 022 varas cúbicas de mampostería, 32 854 varas lineales de empedrado y 68 659 de contrazanjas; además se hicieron 214 alcantarillas de distintos tamaños y 111 621 varas lineales de camino (sin contar el tramo Vergara-Santa Fe, abierto en mayo de 1812).

A lo anterior cabe agregar la construcción de 12 puentes de mampostería, el más importante, en el paso del Río de La Antigua: el Puente del Rey, de 260 varas de largo, 18 de alto y 12 de ancho. Además, se hicieron otros de menores dimensiones (considerados de segundo orden) en Paso de Ovejas, San Juan, Copal y Tolome, así como otros pequeños o de tercer orden en Jula (hoy Puente Jula), el Río Sedeño, La Joya, Lagartejos y el Río de En medio (destruido por los insurgentes), así como otros dos puentes de madera en Las Vigas y Lagartos.<sup>41</sup>

<sup>41</sup> «Relación de los trabajos hechos y puentes construidos en el camino carretero desde Veracruz por Xalapa hasta Perote, de cuya costosísima empresa se encargó este consulado con aprobación del rey y de los caudales que se han impendido en ella», RAH, sign. 9/1919.

## Las obras en los caminos tras la Independencia

A mediados de 1820, ante la aparente pacificación de la intendencia veracruzana, y el consecuente aumento de la circulación de personas y mercancías, muchos arrieros y traficantes manifestaron su descontento por el mal estado de la ruta por Orizaba, por lo que el ayuntamiento solicitó al Consulado de México que comisionara a un técnico que inspeccionara el trayecto e identificara aquellos puntos que debían repararse con mayor urgencia.<sup>42</sup>

Si bien ambas instituciones convinieron en la validez de las reclamaciones y manifestaron su buena voluntad para llevar a cabo las obras, lo cierto es que durante los meses siguientes apenas se hizo algo, tanto por falta de personal como por inexistencia de recursos. Por si fuera poco, varios de quienes invirtieron en la construcción de la ruta orizabeña reclamaron la devolución de sus capitales y sus respectivos intereses, adeudos que en conjunto sumaban más de 1 700 000 pesos.<sup>43</sup>

Para su mala fortuna, la irrupción del movimiento trigarante encabezado por Agustín de Iturbide, «congeló» cualquier tentativa de arreglar las vías de comunicación; por ello, al iniciar su vida independiente, las arterias de México se hallaban en las mismas condiciones a las padecidas a lo largo del periodo colonial, tal como ocurría en muchos de los segmentos del Camino Real —ahora Camino Nacional—, lo que aunado a la quiebra de la Hacienda pública y la amenaza de los bandoleros que merodeaban aquí y allá, obstaculizaba la circulación de personas y mercancías, todo lo cual incidía en la paralización de la economía.

Pese a estas dificultades, era evidente la necesidad de reparar las carreteras, por lo que se hicieron algunas obras puntuales: entre 1823 y 1824, el Consulado de Veracruz y la administración nacional invirtieron unos 40 mil pesos en la reconstrucción del tramo Perote-Xalapa.<sup>44</sup> Tras la disolución del Consulado de Veracruz en noviembre de 1824 —el de la Ciudad de México desaparecería en enero de 1827—, el gobierno veracruzano sopesó la posibilidad de arreglar

<sup>42</sup> Conde Agreda al Consulado de México, Archivo Municipal de Orizaba (en adelante, AMO), Caminos, exp. 6.

<sup>43</sup> Conde de Agreda a Juan Tamborrel, AMO, Caminos, exp. 8.

<sup>44</sup> Archivo Histórico Municipal de Córdoba (en adelante, AHMC), vol. 78.

Imagen 4. Puente de Micos



Nota. Fotografía tomada por el autor.

los itinerarios, en particular los que comunicaban las villas (Xalapa, Córdoba y Orizaba) a través de Huatusco (Pavón, 1835, p. 7).

Hay que decir que el interés de las autoridades no se limitaba a la composición de los principales trayectos, pues también se hicieron intentos para mejorar algunos trechos secundarios y algunos elementos de infraestructura: para ello, el Congreso del estado destinó 1205 pesos para proseguir las obras del puente de los Micos, que comunicaba algunas localidades cercanas a Córdoba (imagen 4). Para financiar los trabajos, las autoridades estatales impusieron un peaje que estaría vigente hasta la terminación de los trabajos.<sup>45</sup>

El clima era otro factor que contribuía al mal estado de las vías, tal como sucedió en la zona del Río Seco, donde un fuerte temporal provocó graves afectaciones en el puente de aquel punto, usado por los arrieros y viajeros

<sup>45</sup> AHMC, vol. 78.

que iban y venían de Córdoba, Paso del Macho y San Lorenzo, por lo que se invirtieron 1000 pesos en su reparación.<sup>46</sup> Algo similar sucedió con el puente de El Potrero, que también había sufrido algunos estropicios por las crecidas y debió arreglarse.<sup>47</sup>

Pese a estos esfuerzos, era obvio que la edificación y conservación de las carreteras demandaba un enorme flujo de recursos que no podría solventarse sin una fuente constante de ingresos, por lo que en septiembre de 1827 el presidente Guadalupe Victoria dispuso la creación de una Junta encargada de «la conservación del camino y el cobro y administración de los peajes que le correspondan».

En dicha Junta —que presidiría el comisario del Distrito Federal—, participarían quienes hubiesen invertido en las obras hechas por el Consulado de México, siempre y cuando renunciaran a cualquier reclamación y contraprestación que no se derivara de lo obtenido por concepto de peaje, cuya recaudación se destinaría «primero, a la recomposición del camino; segundo, al pago de réditos corrientes; tercero, al de los atrasados; y cuarto, a la extinción de capitales»; sin embargo, luego se resolvió que por lo menos la tercera parte de lo colectado se usara en las reparaciones.

La Junta estipuló que, una vez terminados los arreglos, se calcularía el porcentaje que se invertiría en las obras de conservación. Aunque el organismo podía aplicar las medidas pertinentes para cumplir sus fines, debía dar cuenta a su presidente, quien, si bien carecía de facultades para «impedir las ni embarazarlas», podía solicitar al gobierno central que derogase cualquier disposición que considerara nociva para el interés público.<sup>48</sup>

Ya en aquel momento, el arreglo de las carreteras se había convertido en un asunto complejo, pues el gobierno de la república concesionó su reedificación a la empresa de Escandón, Zurutuza y Garay, la cual se comprometió a reparar el trayecto Veracruz- Perote, por lo que recibirían lo recaudado por peajes durante los siguientes 15 años.<sup>49</sup> El convenio fue cuestionado por diferentes

<sup>46</sup> AHMC, vol. 78.

<sup>47</sup> AHMC, vol. 78.

<sup>48</sup> Guadalupe Victoria a Tomás Salgado, AHMC, vol. 78.

<sup>49</sup> La compañía también obtuvo contratos para manejar el servicio postal, y hasta se le proporcionaron tropas para reprimir cualquier manifestación de descontento o acción contraria a sus

voces, entre ellas Manuel Tavera, encargado del ramo, quien calculó que los empresarios obtendrían 375 000 pesos, monto muy superior al requerido para la obra, cuyo costo según Tavera, sería de poco más de 80 000 pesos (Pavón, 1835, pp. 5-8).

Controversias aparte, lo cierto es que para entonces el ramo de peajes registraba un incremento notable, particularmente en la ruta por Orizaba, como lo muestran los 24 834.01 pesos captados en las garitas de La Angostura y Escamela durante 1837, a los que se agregaban los 6442.40 colectados en la Puerta de México y los 744 de la Venta de Córdoba. Gracias a este incremento, desde 1836, se realizaron trabajos de reparación en el Camino Nacional: así, se arregló el segmento de Llano Grande a Molinillo Chico, y de dicho punto hasta Orizaba y Córdoba.

De la misma forma, comenzaron las obras de los puentes de La Soledad y El Chiquihuite (imagen 5) —y posiblemente, los de Atoyac, Paso del Macho y Temazcal—, cuya construcción terminó en marzo de 1838. Además, se hicieron trabajos de reparación en el puente de Texmelucan y en el tramo entre la Hacienda de San Bartolo y el Río Prieto, en dirección a Puebla.<sup>50</sup>

Unos años más tarde (1842), Santa Anna le otorgó la contrata para la reparación de la carretera a Perote —y la línea ferroviaria de Veracruz a San Juan—, a la comisión de acreedores del camino por Xalapa, para lo cual les cedió lo recaudado por concepto de peajes y avería, derecho sobre las importaciones recién restablecido. No obstante, según Córdoba Ramírez, los concesionarios se desentendieron de sus obligaciones «y cedieron los réditos vencidos [...] para la construcción del ferrocarril» a Antonio Garay.

Ante la inacción de los acreedores, en 1849, Manuel Payno, quien era miembro de la Comisión de aranceles y presupuestos de la Cámara de diputados, propuso derogar la concesión, pues la consideraba un privilegio «gravoso y aun escandaloso». Aunque los comisionados presentaron una serie de recursos para impedir la cancelación de la contrata, alegando haber cumplido en tiempo

intereses. Además, estableció mesones para el descanso de los viajeros, todo ello, gracias al apoyo del gobierno nacional; incluso, por un breve periodo (enero-abril de 1834), Antonio Garay fungió como ministro de Hacienda (Suárez Argüello, 2001, p. 242).

<sup>50</sup> AGN, Caminos y Calzadas, vol. 24; AGN, Caminos y Calzadas, vol. 23.

Imagen 5. Puente de El Chiquihuite



Nota. Fotografía tomada por el autor.

y forma con los compromisos contraídos, no pudieron impedir su derogación, que se ratificó el 5 de diciembre de 1849 (Córdoba Ramírez, 2013, pp. 16-17).

En los años siguientes, la compleja situación político-social del país impidió cualquier intento de reparar las vialidades, lo que hizo decrecer las actividades productivas en la región, sobre todo en la zona de Xalapa, cuya importancia como centro comercial menguó como resultado del mal estado de sus carreteras (Burnett Taylor, 1992, pp. 39-40). En consecuencia, la principal línea de diligencias abandonó la ruta por Xalapa en favor del trayecto por Orizaba (Rees, 1976, p. 142).

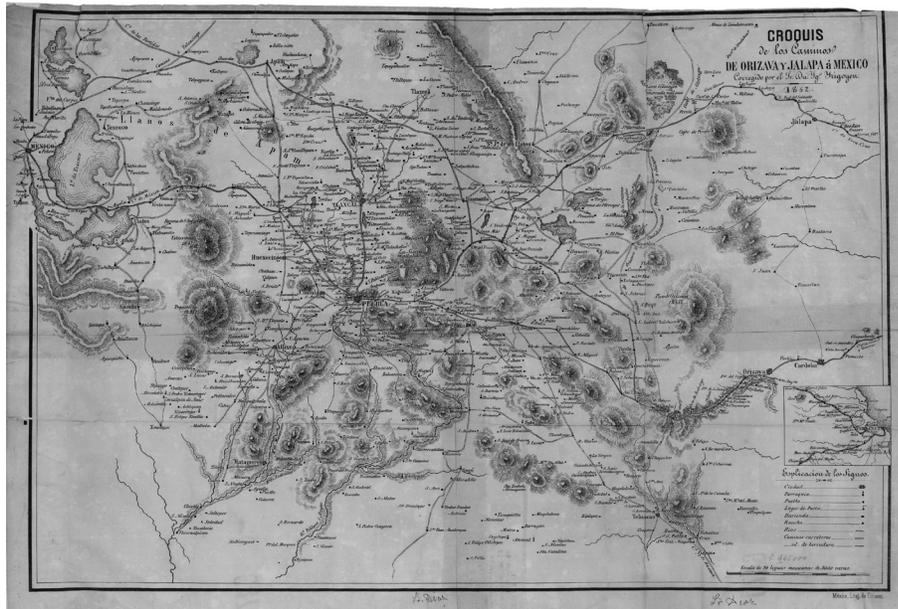
Tras la revolución de Ayutla, el gobierno de Comonfort se enfrentó al reto de levantar un país que, tras la intervención norteamericana y la dictadura de Santa Anna, se hallaba al borde del colapso, para lo cual era indispensable fomentar la industria y el comercio. Por ello, entre febrero y mayo de 1857, la Administración General de Caminos y Peajes de la República Mexicana inició

la composición de diversos tramos, bajo la responsabilidad del ingeniero Juan M. Bustillo, trabajos en los que se invirtieron aproximadamente 25 mil pesos.

Según el informe de Bustillo, entre la Ciudad de México y Puebla, existían numerosos puentes de reducido tamaño, considerados alcantarillas, que en época de lluvias quedaban rebasados por los afluentes. En vista de ello, la Administración recomendó erigir otros más grandes en la barranquilla de Ayotla, Llano Grande y sobre el arroyo de Río Frío, en los alrededores de la venta homónima. Además, debían repararse los puentes de Xalilo, San Cayetano, San Mateo y Palmillas, y levantar otros en los riachuelos de El Fraire, El Torito y el de Las Ánimas, «y reconstruir [...] el Puente Quebrado».

En cuanto al itinerario Córdoba-Veracruz, también se hicieron varios trabajos, como una alcantarilla en Picapicol, en la zona de La Soledad. Además, en el segmento Paso Ancho-Atoyac, se repararon los malos pasos, y se construyó una calzada desde Salsipuedes hasta El Potrero, otra desde Las Ánimas a Córdoba, otra en el Llano de Escamela y una más en El Ingenio. Así mismo,

Imagen 6. Croquis del Camino Nacional de la Ciudad de México a Veracruz



Nota: Ignacio Irigoyen, 1862. Mapoteca Orozco y Berra.

se compuso el trayecto de Tecamaluca a Maltrata para permitir la circulación por las Cumbres de Acultzingo.

Por otra parte, hay que decir que la falta de mantenimiento en las carreteras (imagen 6) había provocado que algunos trechos se cerraran debido a la maleza, particularmente en la vía por Orizaba, por lo que fue necesario reabrir las: así, hasta noviembre de 1856 se limpiaron 49 000 varas cuadradas entre Veracruz y La Soledad, y 89 000 desde aquella localidad hasta Orizaba. Además, en la subida y la bajada del Cerro del Chiquihuite se despejaron 96 000 varas cuadradas, 105 000 en el Llano de Cuautlapa y 70 000 en El Guayabal.

Al respecto, cabe señalar que, a pesar de la falta de cuidados y la destrucción padecida durante tantos años, en ciertos tramos todavía subsistían algunas porciones de calzada, que «sólo necesitaban el bombeo o desagüe correspondiente» para reutilizarse, como ocurría, por ejemplo, en la barranca de El Fortín, la Cumbre del Cacalote, El Ingenio, La Porfiada, Tecamaluca, las Cumbres de Acultzingo y Cerro Gordo, en la ruta por Xalapa (Siliceo, 1847, pp. 15-19).

Con todo, lo cierto es que la mayor parte de los recorridos permanecían en el lastimoso estado de siempre, como lo atestiguó la condesa Paula Kolonitz, integrante del séquito de Carlota y Maximiliano (imagen 7), quien se horrorizó por el mal estado de las vías de comunicación, ya que a medida que se internaban en el país, «los caminos se hacían cada vez peores», pues en muchas zonas, éstos no eran más que «el lecho de un seco torrente», cuya dificultad únicamente podía ser vencida gracias a la reconocida habilidad de los cocheros mexicanos, que por tal motivo eran profesionales muy apreciados, y cuyo sueldo podía alcanzar los 120 pesos mensuales (Kolonitz, 1992, p. 142).

En agosto de 1865, Maximiliano promulgó un decreto para establecer el Consejo Superior de Caminos y Puentes, organismo que, entre otras atribuciones, se encargaría de dictaminar «sobre los proyectos, presupuestos y cuestiones de arte» presentados por el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Caminos y Puentes (Gobierno Imperial de México, 1866, p. 64). Tras la victoria de los liberales, la administración juarista creó un impuesto para la conservación de los caminos (noviembre de 1867), mismo que fue derogado al año siguiente por el Congreso de la Unión, que en su lugar asignó una partida de 1 200 000 para los mismos fines (Madrigal Barrera, 2009, p. 14).

Imagen 7. Puente Colorado



Nota. Fotografía tomada del autor. De acuerdo con la sabiduría popular, por este puente transitaron Carlota y Maximiliano en su trayecto a la Ciudad de México.

Hay que señalar que si bien en un primer momento se pensó que con la entrada del ferrocarril se solucionarían muchas de las problemáticas que dificultaban la circulación de personas y mercancías, en realidad su introducción no significó una transformación radical o inmediata el sistema de transportes, ya que los trenes sólo enlazaban algunos puntos, y sobre todo, porque debido a las elevadas tarifas de los fletes ferroviarios, muchos comerciantes optaron por continuar movilizandando sus cargas en caravanas.

En los años posteriores el gobierno mexicano siguió tratando de modernizar la vetusta infraestructura caminera del país: de acuerdo con Rees, los recursos invertidos para su remozamiento pasaron de 810 000 pesos en 1865 a 1 564 000 pesos entre 1876 y 1877, diferencia notable pero que se explica porque mientras la primera cantidad representa lo invertido en los trabajos

realizados en 14 carreteras, la segunda, muestra el importe de lo empleado en 44 (Rees, 1976, pp. 141-147).

Ya en los albores del Porfiriato, en agosto de 1880, la Secretaría de Fomento inició los trabajos de reparación en el trayecto Xalapa-San Marcos, dividido en tres secciones: la primera, Xalapa-Las Vigas; la segunda, Las Vigas-Perote; y la tercera, Perote-San Marcos. Por este recorrido cruzaban varios afluentes, para cuyo paso existían varios puentes y alcantarillas. En general, el derrotero se hallaba en buenas condiciones, no así algunos de sus ramales, como el que iba de La Joya a Xalapa, mucho más corto que la arteria principal, pero que nada más era transitable en época de secas, porque cruzaba por terrenos arcillosos.

La segunda sección aún más accidentada, pues discurría por subidas, bajadas y barrancas, así como por algunos arroyos, sobre los que había puentes de mampostería dañados por las crecidas de aguas. Un punto clave de este trayecto era Cruz Blanca, de donde salían dos itinerarios con una gran afluencia: el de Cerro del León, que se enlazaba con el Camino Nacional en la hacienda de San Antonio; y el que iba a Teziutlán, que conectaba con Jalacingo. Más allá de estas obras, lo cierto es que todavía pasarían décadas antes de la construcción de la primera carretera moderna del país, de la Ciudad de México a Puebla, que se hizo siguiendo el trazo del Camino Nacional, obra terminada en 1926 (Instituto Mexicano de Transporte, 2024).

## Conclusiones

En el último tercio del siglo XVIII, la política de renovación imperial de los monarcas de la dinastía borbónica impulsó la realización de una serie de reformas económicas, militares y administrativas, con el objetivo de reposicionar a España como una de las grandes potencias de la época. Entre tales medidas, destacó la de edificación infraestructuras: puertos, complejos fortificados y en particular, vías de comunicación, programa que en la Nueva España se tradujo en la construcción del moderno Camino Real de Veracruz.

A partir de 1796 y hasta poco antes del inicio de la guerra de Independencia, los consulados de México y Veracruz invirtieron una cuantiosa suma de recursos en la erección de las nuevas rutas entre la plaza veracruzana y la Ciudad de México. Sin embargo, debido a la conflagración y los enormes costos de los proyectos, las obras quedaron inconclusas; por ello, al inicio de su vida independiente, el país carecía de una red de caminos adecuada.

Ante esta situación, a lo largo del siglo XIX los sucesivos gobiernos nacionales se abocaron a mejorar los trayectos existentes y abrir otros, lo que pocas veces fue posible debido a la inestabilidad política, la ruina del erario público y la falta de técnicos preparados para dicha tarea; en consecuencia, la circulación de personas y mercancías era lenta, fatigosa y peligrosa, lo que incidió negativamente en el comercio y ralentizó de forma notable el desarrollo económico y social de pueblos y ciudades.

En muchos sentidos, es válido afirmar que el proceso de conformación de la infraestructura caminera del país corrió en paralelo al de la consolidación del Estado-Nación, por lo cual, no fue sino hasta que México gozó de estabilidad y reconocimiento plenos, cuando por fin pudieron definirse y llevarse a cabo las políticas y planes para la apertura de nuevas carreteras para conectar las distintas regiones del país, casi un siglo después de alcanzada la Independencia.

## Referencias

### Archivos

Archivo General de la Nación  
Archivo General de Indias  
Archivo Histórico Municipal de Córdoba  
Archivo Municipal de Orizaba  
Biblioteca Nacional de España  
Real Academia de la Historia  
Universidad de Arizona

### Bibliografía

- Arcila Farías, E. (1974). *Reformas económicas del siglo XVIII en Nueva España*. Ciudad de México: Secretaría de Educación Pública.
- Arróniz, J. (1867). *Ensayo de una historia de Orizaba*. Orizaba: Imprenta de J. B. Aburto.
- Barragán-Álvarez, J. (2013). *The Feet of Commerce: Mule-trains and Transportation in Eighteenth Century New Spain* (tesis de Doctorado). Universidad de Texas.
- Blázquez Domínguez, C. (2003). Consideraciones sobre los mercaderes de las ferias y su establecimiento en la villa de Xalapa. En Valle Pavón, G. (coord.). *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII*. Ciudad de México: Instituto Mora, pp. 135-158.
- Bühler, D. (2009). La construcción de puentes en ciudades virreinales y su impacto en la estructura social y urbana. *Boletín de Monumentos Históricos*, (16): 142-154.
- \_\_\_\_\_ (2023). Panorama histórico y técnico de los puentes en Veracruz. Una visión de conjunto. En Martínez, G. y Zacarías, P. (coords.), *Historia de la construcción. Obras públicas y de ingeniería del siglo XVI y XIX*, vol. II. Xalapa: Universidad Veracruzana.

- Burnett Taylor, E. (1992). Anáhuac o México y los mexicanos, antiguos y modernos. En Poblett Miranda, M. (edit.). *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos*, vol. 6. México: Gobierno del Estado de Veracruz, pp. 9-47.
- Bushnell, D. (1953). El marqués de Branciforte. *Historia Mexicana*, 2 (3), pp. 390-400.
- Cano López, E. (2005). La arriería y el transporte de mercancías en la ruta de México a Veracruz. Primera mitad del siglo XIX (tesis de Licenciatura). UAM.
- Capel, J., Sánchez, E. y Moncada, O. (1988). *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Madrid: CSIC.
- Carmagnani, M. (2012). La organización de los espacios americanos en la monarquía española (siglos XVI-XVIII). En Mazín, O. y J. Ruiz Ibañez (edits.). *Las Indias occidentales. Procesos de incorporación territorial a las monarquías ibéricas*. Ciudad de México: El Colegio de México, 469-504.
- Castleman, B. (2005). *Building the King's Highway. Labor, Society and Family on Mexico's Caminos Reales. 1757-1804*. Tucson: The University Arizona Press.
- Córdoba Ramírez, I. (2013). Manuel Payno Cruzado: ¿un «erudito a la violeta» al frente de la economía nacional? *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, (46), pp. 9-54.
- Domínguez-Domínguez, C. (2018). Uniendo el comercio de la mar del norte y la mar del sur: la bioceanidad en el Caribe vista a través del eje Veracruz-Acapulco, en la segunda mitad del siglo XVI. *Iberoamérica Social*, 2, pp. 10-26.
- Driever, S. L. (1995). The Veracruz-Mexico City Routes in the Sixteenth Century and the Study of Pre-industrial Transport in Historical Geography. *Geografía y Desarrollo*, 6 (12), pp. 5-17.
- Fernández, A. (2011). Construcción del camino a la rueda por Xalapa y Perote, 1803-1812. *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 17, pp. 27-84.
- Florescano Mayet, S. (1987). *El camino México-Veracruz en la época colonial*. Xalapa: Universidad Veracruzana.

- Gago García, C. y Serrano Cambroner, M. (2002). Nuevas herramientas para la construcción de modelos de organización territorial en función del transporte. *Papeles de Geografía*, (36) pp. 59-80.
- Gallegos Ruiz, E. (2012). Entre Sevilla, La Habana y Orizaba. Una fábrica de cañones del siglo XVIII. *Revista Bicentenario*, 4, (16), pp. 6-11.
- García Martínez, B. (2008). *Las regiones de México. Brevario geográfico e histórico*. Ciudad de México: El Colegio de México, 2008.
- Garza Martínez, V. (2012). Medidas y caminos en la época colonial: expediciones, visitas y viajes al norte de la Nueva España (siglos XVI-XVIII). *Fronteras de la Historia*, 17 (2): 191-219.
- Gobierno Imperial de México (1866). *Boletín de las Leyes del Imperio de México*. México: Imprenta de Escalante y Andrade.
- Güemes Pacheco Padilla y Horcacitas, J. (1831). *Instrucción reservada que el conde de Revillagigedo dio a su sucesor en el mando, marqués de Branciforte sobre el gobierno de este continente en el tiempo que fue su virrey*. Ciudad de México: Imprenta de la calle de las Escalerillas.
- Hausberger, B. (2014). En el camino. En busca de los arrieros novohispanos. *Historia Mexicana*, 64 (1): 65-104.
- Instituto Mexicano del Transporte. (2024). Prospectiva de las obras carreteras en México. *Notas*, (85).
- Kolonitz, P. (2008). Un viaje a México en 1864. En Poblett, M. (comp.). *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos*, vol. 6. Ciudad de México: Gobierno del Estado de Veracruz, 1992), pp. 135-151.
- Llanas y Fernández, R. (2012). *Ingeniería en México, en 400 años de historia*. Ciudad de México: UNAM.
- López Romero, P. (2008). Vías de integración regional de la provincia de Xalapa, 1760-1810. (tesis de Licenciatura). Universidad Veracruzana, 2008.
- Luengo, P. (2022). Caminos hacia la modernidad. La gestión del territorio bajo gobierno hispano en América. *Cuadernos Dieciochistas*, (23), 33-58.
- Marichal, C. (1999). *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México: El Colegio de México/Fideicomiso de Historia de las Américas/FCE.

- Madrigal Barrera, J. (2009). Obras de drenaje mayor y menos en la rehabilitación del camino Salina-El Chilar, tramo del km 8+251 al km 9+840, en el municipio de Ixtapan del Oro, en el Estado de México. (tesis de Licenciatura). Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Moreno Corral, M. (2023). Textos sobre construcción utilizados entre los siglos XVI y XVIII en Nueva España. En Martínez, G. y Zacarías, P. (coords.), *Historia de la construcción. Edificaciones mesoamericanas y obras de arquitectura del siglo XVI y XIX*, vol. I. Xalapa: Universidad Veracruzana.
- Ortiz de la Tabla Ducasse, J. (1985). *Memorias políticas y económicas del Consulado de Veracruz, 1796-1822*. Sevilla: CSIC, 1985.
- Ortiz Vidales, S. (1929). *La arriería en México. Estudio folklórico, costumbrista e histórico*. Ciudad de México: Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía.
- Panes y Abellán, D. (1992). *Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos rumbos*. Madrid: Banco Santander de Negocios.
- Pavón, I. (1835). *Documentos que demuestran la justicia de los ocursoos hechos por los acreedores al peaje de Veracruz*. Ciudad de México: Imprenta de Galván.
- Pérez González, M. (2001). Los caminos reales de América en la legislación y en la historia. *Anuario de Estudios Americanos*, 58, (1), 33-60.
- Rees, P. (1976). *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. Ciudad de México: SEP.
- Romero Olguín, D. (2023). Caracterización de las fábricas de tapia en el Camino Real de Veracruz. En Martínez, G. y Zacarías, P. (coords.), *Historia de la construcción. Edificaciones mesoamericanas y obras de arquitectura del siglo XVI y XIX*, vol. I. Xalapa: Universidad Veracruzana.
- Sanhueza Benavente, C. (2021). Construcción de caminos y reformismo ilustrado: fundamentos económicos y políticos en el caso chileno en el siglo XVIII. *Anuario de Estudios Americanos*, 78, (2), 567-597.
- Segura, V. (1831). *Apuntes para la estadística del departamento de Orizaba, formados por su jefe ciudadano Vicente Segura, y dedicados al excelent-*

- tísimo señor gobernador del estado libre de Veracruz, ciudadano Miguel Barragán, en el año de 1826.* Xalapa: Aburto y Blanco.
- Siliceo, M. (1847). *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana.* Ciudad de México: Imprenta de Vicente García Torres.
- Souto Mantecón, M. (1990). Apoyo y antagonismo en torno al establecimiento del consulado de Veracruz. *Historias*, (24), 109-120.
- \_\_\_\_\_ (1993). Préstamos e inversiones para el camino entre Veracruz y Perote. En Leonor Ludlow, L. y Silva Riquer, J. (comps). *Los negocios y las ganancias, de la Colonia al México moderno.* Ciudad de México: Instituto Mora/UNAM.
- Stein, S. y Stein, B. (2005). *El apogeo del Imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789.* Barcelona: Crítica.
- Suárez Argüello, C. (1997). *Camino real y carrera larga. La arriería en la Nueva España durante el siglo XVIII.* Ciudad de México: CIESAS.
- \_\_\_\_\_ (2001). De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-1835. *Relaciones*, 22 (85), 223-245.
- Taaffe, E. J., Morrill, R. L. y Gould, P. R. (1963). Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis. *Geographical Review*, 53 (4), 503-529.
- Valle Pavón, G. (1992). *El camino México-Puebla-Veracruz. Comercio poblano y pugnas entre mercaderes a fines de la época colonial.* Ciudad de México: Gobierno del Estado de Puebla/Archivo General de la Nación-Secretaría de Gobernación.
- \_\_\_\_\_ (1997). «El consulado de comerciantes de la Ciudad de México y las finanzas novohispanas, 1592-1827» (tesis de doctorado). El Colegio de México.
- \_\_\_\_\_ (2003). Apertura comercial del Imperio y reconstitución de facciones en el consulado de México: el conflicto electoral de 1787. En Valle Pavón, G. (coord.). *Mercaderes, comercio y consulados de Nueva España en el siglo XVIII.* Ciudad de México: Instituto Mora/Conacyt, pp. 259-290.
- \_\_\_\_\_ (2007). La articulación de mercados y la reconstrucción del camino México-Veracruz vía Orizaba, a finales del siglo XVIII. En Oikión Solano

V. (ed.). *Historia, nación y región*. Zamora: El Colegio de Michoacán, 437-460.

\_\_\_\_\_ (2007a). Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI. *América Latina en la Historia Económica*, 27, 7-49.

\_\_\_\_\_ (2012). Respaldo de la Nueva España para la guerra contra Gran Bretaña, 1779-1783. Las aportaciones de los mercaderes, el Consulado de México y sus allegados. En Alves Carrara, A. y Sánchez Santiró, E. (coords.). *Guerra y fiscalidad en Iberoamérica colonial (siglos XVII y XIX)*. Ciudad de México/Juiz de Fora: Instituto Mora/Editora UFJF, 143-166.

# Escripta

---

UN EJEMPLO DE ABASTO URBANO  
INTRARREGIONAL Y EXTRARREGIONAL.  
LA CARNE DE RES EN MORELIA  
A FINALES DEL SIGLO XIX

AN EXAMPLE OF INTRA-REGIONAL  
AND EXTRA-REGIONAL URBAN SUPPLY.  
BEEF IN MORELIA AT THE END  
OF THE 19TH CENTURY

**Adriana Ayala Martínez**  
[orcid.org/0000-0002-5267-7203](https://orcid.org/0000-0002-5267-7203)

Recepción: 2 de agosto de 2024  
Aceptación: 22 de octubre de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

## UN EJEMPLO DE ABASTO URBANO INTRARREGIONAL Y EXTRARREGIONAL. LA CARNE DE RES EN MORELIA A FINALES DEL SIGLO XIX<sup>1</sup>

AN EXAMPLE OF INTRA-REGIONAL AND EXTRA-REGIONAL URBAN  
SUPPLY. BEEF IN MORELIA AT THE END OF THE 19TH CENTURY

Adriana Ayala Martínez<sup>2</sup>

### Resumen

Este trabajo examina el abasto de carne de res en la ciudad de Morelia durante las últimas décadas del siglo XIX. A partir del análisis de los registros diarios de introducción de ganado para sacrificio en el Rastro Municipal, se identifican las principales zonas de procedencia del ganado destinado al consumo urbano. Los datos confirman la relevancia de las unidades productivas locales en la provisión de reses, pero también destacan el papel crucial del abastecimiento extrarregional. En particular, se observa que una proporción significativa del ganado provenía de la región de Tierra Caliente, lo que evidencia una dinámica de integración tanto con el entorno inmediato como con regiones de distinta vocación productiva. El estudio subraya, así, la doble dimensión del abasto: la articulación entre el centro de consumo y su región circundante, y la conexión con espacios más alejados pero estratégicamente vinculados al mercado urbano.

**Palabras clave:** Morelia, Abasto urbano, Carne de res, Ganado bovino, Tierra Caliente.

---

<sup>1</sup> Este trabajo tiene su origen en la tesis de maestría *Del mercado a la mesa. Consumo de alimentos en Morelia durante el porfiriato*.

<sup>2</sup> Universidad de Guadalajara. Correo: [adriana.ayala6591@alumnos.udg.mx](mailto:adriana.ayala6591@alumnos.udg.mx)

## Abstract

This paper examines the supply of beef to the city of Morelia during the final decades of the nineteenth century. Based on an analysis of daily records of cattle introduced for slaughter at the Municipal Abattoir, it identifies the main areas of origin of the livestock destined for urban consumption. The data confirm the importance of nearby productive units in the provision of cattle but also highlight the crucial role of extraregional supply. In particular, a significant proportion of the livestock originated from the Tierra Caliente region, revealing a dynamic of integration both with the immediate surroundings and with regions of different productive vocations. The study thus underscores the dual dimension of meat supply: the linkage between the consumption centre and its surrounding region, and the connection with more distant areas that were strategically linked to the urban market.

**Keywords:** Morelia, Urban supply, Beef, Cattle, Tierra Caliente.

## Introducción

Ninguna ciudad es capaz de subsistir por sí misma ni de permanecer aislada de interacciones, todas ocupan un lugar dentro de espacios regionales, además de que organizan relaciones de diversos tipos con espacios más amplios. La localización y las relaciones que la ciudad entabla con dichos espacios son especialmente importantes cuando se aborda un aspecto fundamental de su funcionamiento como es el abasto. Este puede ser entendido simplícidamente como la provisión de los artículos que necesita un pueblo para su sustento (Escríche, 1861, p. 13), pero no puede perderse de vista que se trata de un fenómeno complejo que se va eslabonando en el tránsito de los productos desde el productor hasta el consumidor.

La provisión de alimentos como la carne es posible gracias a un largo proceso que va desde la cría del ganado hasta la llegada del producto a las carnicerías en donde queda a disposición de los consumidores. Este proceso puede desarrollarse a lo largo de enormes distancias o en espacios reducidos, lo que depende de la ubicación de los espacios productores en relación con los

centros de consumo. Los estudios sobre este fenómeno han tenido fuerte interés en el periodo colonial (Ward, 2009; Van Young, 1989; Olveda, 2000, Quiroz, 2005), aunque también se han extendido al siglo XIX (Moncada, 2013; Silva, 1994) y han alcanzado al siglo XX (Lopes, 2011; Martínez, 2017). Varios de ellos se centran en productos específicos, entre los cuales la carne ha tenido un papel preponderante, y la mayoría destaca los vínculos entre los espacios productores y los centros de consumo.

Lo que este texto aborda son, precisamente, los vínculos entre las diferentes escalas espaciales que se articulaban para cubrir la demanda urbana de carne de res en Morelia a finales del siglo XIX. Para ello se analizan los lugares de procedencia del ganado bovino que ingresaba para matanza al Rastro Municipal y que podían incluir tanto la propia ciudad y su región circundante como espacios mucho más alejados, aunque no tanto como en el caso de otros productos.

Si se aborda de manera general, el abasto de Morelia durante las últimas décadas del siglo XIX, y también, se trata de ver el origen de los productos alimenticios disponibles, se verá que estos procedían de sitios diversos, ya que dentro de la propia ciudad se producían alimentos como frutas y legumbres. El esquema rancharo-hacendario, tanto inmediato como cercano, fungía como proveedor de granos, cereales y ganado, mientras que otras regiones del estado, como la Tierra Caliente, abastecían una amplia variedad de frutas. Esta última era también una región tradicionalmente proveedora de ganado mayor, pues, en aquella zona se localizaban algunas de las haciendas con mayor producción ganadera gracias a la existencia amplios terrenos, propicios para el desarrollo de esa actividad a gran escala. También llegaban numerosos productos nacionales, facilitados por los vínculos con las grandes ciudades del país y otros centros productores o distribuidores. Además, eran frecuentes las mercancías internacionales, especialmente en el ámbito de los abarrotes.

Morelia se constituía primordialmente como un centro de consumo, pero también se consolidó como punto de tránsito de los productos del interior del estado, que se llevaban hacia otras entidades del país e incluso hacia el extranjero, al mismo tiempo que funcionaba como un centro urbano distribuidor de mercancías para otras poblaciones michoacanas. (Ayala, 2020, pp. 70-84).

En ese sentido y con la intención de visualizar las particularidades e intensidades que se producen en los vínculos entre la ciudad y sus espacios de abastecimiento, la elección de un producto específico como la carne de res responde, entre otros, a dos factores fundamentales: por un lado, la importancia de su consumo entre los habitantes urbanos y, por otro, la disponibilidad de fuentes para detectar el origen del ganado y la magnitud de los ingresos a la ciudad. Desafortunadamente, la elección de un solo producto limitará las escalas espaciales a abordar, pues prácticamente todo el ganado mayor que se ha contabilizado procede de diversas zonas del estado, razón por la cual se limita a la escala urbana, intrarregional y extrarregional.

Con base en los registros del ganado ingresado para la matanza al Rastro Municipal de Morelia, se identificó el lugar de origen de los animales sacrificados. Esto permite tener una imagen general del abasto de carne de res para el consumo de los habitantes urbanos y, en consecuencia, hace posible visualizar los espacios específicos que proveían el ganado y en qué medida lo hacían. Con ello también es posible percibir cómo una ciudad, caracterizada por ser un centro de consumo y redistribución de bienes, configura una red de abastecimiento en la que su propio espacio regional juega un papel fundamental, pero aún más importante, en términos de volumen de aprovisionamiento, resulta su relación con otras regiones.

Con la intención de alcanzar un mayor grado de detalle se analiza a profundidad el año de 1892, del cual se tiene información completa. Este registro también ofrece datos respecto a las personas encargadas de introducir al ganado, de manera que al hacer el seguimiento de algunas de ellas también es posible notar si sus negociaciones se restringen a alguna escala espacial o si trascienden a escalas más amplias. Del mismo modo, al seguir la progresión de los ingresos de ganado se pueden ver las variaciones estacionales del aprovisionamiento de cada zona y tener mejores datos sobre las particularidades que el abasto de carne de res ofrece en términos de vinculación intrarregional e interregional.

## Morelia como espacio consumidor

Desde el periodo colonial, Valladolid<sup>3</sup> se consolidó como una ciudad dominada por el sector terciario. La localización de esta ciudad «parasitaria» (Morín, 1979, p. 80), en la que el dominio de actividades comerciales y de carácter administrativo y religioso marcó su vocación como centro de consumo, favoreció el desarrollo de haciendas dedicadas a las actividades agrícolas y ganaderas en los valles cercanos, además de que su cercanía a la Sierra y la Tierra Caliente resultó positiva para el tránsito comercial, el ánimo del mercado local y la satisfacción de la demanda interna (Rivera, 1985, p. 439; Cortés, 1999, p. 127).

En cuanto a población, la ciudad de Valladolid-Morelia experimentó, en lo general, un crecimiento constante, pero moderado. Para inicios del siglo XIX, de acuerdo con Morin (1979), la población habría rondado los 18,000 habitantes en 1803 (p. 74); sin embargo, la primera mitad del siglo ofrece cifras poco confiables respecto a la población de la ciudad y es hacia finales del siglo XIX cuando la información relacionada con la población es más confiable. Los datos disponibles nos permiten mostrar que durante las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX, la población de Morelia tuvo un crecimiento de población persistente. A continuación, se presentan los datos de la población de la ciudad, basados en los censos oficiales estatales (1882 y 1899) y los realizados por la Dirección General de Estadística (1895, 1900 y 1910). Los números correspondientes se detallan en la Tabla 1.

Año	1803	1882	1889	1895	1900	1910
Población	18 000	23 835	26 966	33 890	37 278	40 042

Nota. Elaboración propia con base en Morin (1979, p. 74); Memoria (1882, s/p); Memoria (1889, s/p); Censo General (1899, p. [número de página]); Censo General (1905, p. 30); y División territorial (1917, p. 59).

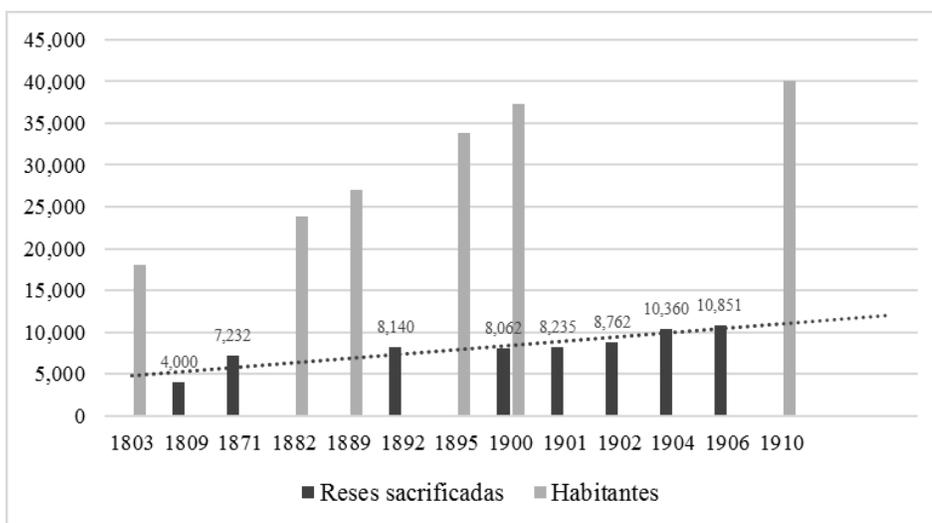
De acuerdo con los datos anteriores, en casi ocho décadas la población habría aumentado en menos de 6000 habitantes, mientras que, en menos de treinta años, de 1882 a 1910, habría tenido un crecimiento superior a 16 000

<sup>3</sup> El nombre Morelia fue adoptado en 1828.

habitantes, lo que significaría pasar de una tasa de crecimiento anual de 0.35% (1803-1882) a una de 1.87% (1882-1910). En líneas generales, se trató de un incremento poblacional importante, aunque moderado, que implicó un aumento en la demanda de toda clase de alimentos, entre ellos la carne, la cual se contaba entre los de mayor consumo.

En lo que respecta a los productos cárnicos, de acuerdo con Morin, para 1809, el abastecimiento de Valladolid exigía la matanza de 4000 reses y el doble de carneros, que llegaban de la Tierra Caliente durante la estación de secas (1979, p. 143). Para la última década del siglo, la matanza de reses ascendía a más de 8000 cabezas en el Rastro Municipal, es decir, el número de sacrificios requeridos se había duplicado, lo que en términos generales también había ocurrido con la población. Para las últimas tres décadas del siglo XIX se han localizado algunos de los registros del Rastro Municipal con las cifras de matanza anual que se muestran en la gráfica 1.

Gráfica 1. Población y reses sacrificadas en Valladolid- Morelia



Nota. Elaboración propia con base en Morin (1979, pp. 74, 143); *Memoria* (1882, s/p); *Memoria* (1889, s/p); *Censo General* (1899, p. [número de página]); *Censo General* (1905, p. 30); *División territorial* (1917, p. 59). Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), *Libro número 202, Abasto* (1870-1871); *Libro número 204, Abasto* (1871); *Libro número 245, Abasto de ganado mayor y menor* (1891-1894); Fondo Independiente II, caja 5, legajo 1, expediente 19 (1900); caja 12, legajo 1, expediente 35 (1902); caja 2A, expediente 34 (1901); caja 15, legajo 1, expediente 29 (1903); caja 16, legajo 3, expediente 22 (1904); caja 19, legajo 1, expediente 42 (1906).

Aunque con los datos de los que disponemos difícilmente podríamos hacer un cálculo de consumo per cápita o alguno semejante, queda claro que tanto el número de reses sacrificadas como el de habitantes en la ciudad muestran una tendencia de crecimiento que no parece desfasada. En esencia, la creciente demanda de reses que pudo haber experimentado la ciudad en el siglo XIX y principios del XX fue satisfecha, si no en los mismos niveles, al menos no con un descenso dramático, lo cual se debió a la existencia y articulación de diferentes escalas espaciales capaces de proveer a la ciudad del ganado necesario que habían operado desde hacía más de un siglo.

### **La introducción del ganado bovino**

Hasta principios del siglo XIX, el abastecimiento de carne estaba regulado por los Ayuntamientos, que buscaban garantizar el suministro de carne de rastro mediante remates públicos, en los cuales se cedía a particulares el derecho y la obligación de asegurar el abasto. Este mecanismo significó una suerte de garantía tanto para la población, que veía asegurada la disponibilidad del producto, como para la autoridad pública, que tenía que establecer los contratos, proveer los espacios para el sacrificio, fijar los precios y velar por el buen funcionamiento de los puntos de venta (Quiroz, 2005, pp. 49-53). Esta forma de abasto también redituaba en ganancias importantes para los particulares contratados («obligados»), que no en pocas ocasiones resultaban ser prominentes ganaderos o comerciantes (Morin, 1979, p. 159; Soria, 2017, p. 124).

Para finales del siglo XVIII, una de las formas de introducción de ganado a la ciudad de Valladolid era efectuada de manera menuda y cotidiana por un numeroso grupo de pequeños comerciantes, lo cual resulta un indicio tanto de la dispersión de criadores e introductores como de la existencia cercana a la ciudad de una serie de unidades productivas capaces de proveer carne a la ciudad (Silva, 2017, p. 68). Pero en muchos casos los pequeños ganaderos no eran los contratados por el Ayuntamiento, sino que estos se veían obligados a vender sus animales a algún rico ganadero o comerciante que sí fungía como abastecedor obligado (Morin, 1979, p.159). Para aquel siglo ya

era particularmente importante el ganado mayor de las zonas cálidas del sur del obispado de Michoacán y la Ciénega, regiones que se han caracterizado por ser importantes productoras de ganado bovino. A lo largo del siglo XVIII, Valladolid fue abastecida también por haciendas intermedias como Coapa, una unidad receptora de ganado de las zonas referidas e incluso áreas próximas de Nueva Galicia (Soria, 2017, pp. 97, 123).

La existencia de haciendas intermedias y su proximidad con zonas ganaderas fueron factores que facilitaron el abasto de carne en Valladolid, especialmente si se le compara con ciudades para las cuales los canales de circulación podían ser mucho más extensos y complejos. Por ejemplo, la capital novohispana sostenía su comercio cárnico en un flujo de ganado de largas distancias que recorría al menos tres vertientes: una noroccidental desde Sinaloa y Sonora, que pasaba por los actuales estados de Nayarit y Jalisco hasta el sur del Bajío, atravesaba Michoacán y llegaba al valle de Toluca para luego alcanzar la ciudad de México; otra que corría por los territorios de Coahuila, Durango y Monterrey, para dirigirse hacia Zacatecas, Aguascalientes, San Luis Potosí, cubrir el área del Bajío y llegar al Valle de México, y finalmente una menos trascendente que iba desde lo que hoy es el estado de Veracruz, pasaba por el de Puebla y llegaba a la capital (Quiroz, 2002, p. 91). Otro ejemplo es Antequera de Oaxaca, que completaba los ingresos de los circuitos regionales con ganado de más allá de la provincia, especialmente de haciendas ubicadas en intendencias como Guadalajara, Valladolid y México, así como del reino de Guatemala (Arrijoja, Sánchez y Sánchez, 2017, p. 218). La localización de Valladolid en relación con los espacios productores de ganado le confirió una ventaja para cubrir la demanda urbana de carne que se prolongaría al siglo siguiente.

Para inicios del XIX, la revolución política construida sobre los ideales liberales reemplazó el paternalismo estatal con un nuevo mercado desregulado que marcó una nueva fase en el abasto de alimentos básicos, como ha estudiado Gisela Moncada (2013) para el caso de la Ciudad de México. Bajo esta nueva dinámica, los Ayuntamientos perdieron autoridad y el ingreso de ganado para carne a las ciudades fue más un tema de particulares, aunque los Ayuntamientos conservaron una labor de vigilancia que incluía diferentes

actividades. Por ejemplo, el Ayuntamiento moreliano, a través del ramo de Carnes, vigilaba todo lo relacionado con la introducción y venta de ganado y carne en la capital michoacana, y emitía los reglamentos del ramo. Así, aunque cambió el nivel de intervención de los gobiernos locales, es notorio que también hubo permanencias, especialmente porque se mantuvieron los circuitos de comercio ganadero coloniales.

Como en el siglo anterior, para el XIX el ganado ingresado a la capital michoacana para el sacrificio procedía principalmente del interior del estado, particularmente las zonas cálidas. Los registros de los animales introducidos diariamente al Rastro nos ofrecen datos interesantes. En principio, es importante precisar que los libros existentes con esta información corresponden a unos pocos años: los primeros de la década de 1870 y algunos más de la de 1890, pero su análisis permite ver una tendencia que permanece, y es que entre el 50 y el 62% de los ingresos anuales de ganado mayor procedía de la región de la Tierra Caliente, de donde las extracciones de ganado seguían siendo abundantes, incluso para otros mercados como la Ciudad de México y Toluca (Importancia..., 1878, pp. 2-3 y Esponda, 1888, p. 55). De hecho, para las últimas tres décadas del siglo, Michoacán, igual que otros estados del país como Chihuahua y Jalisco, conformó una zona productora especializada en la cría de ganado vacuno para exportación, lo que se dio a la par de un aumento en el número de ganado en toda la república y una mejora en la calidad de los rebaños y en las técnicas de crianza (Lopes, 2019, pp. 101, 104).

En Michoacán, la cría de ganado vacuno era especialmente prolífica en las unidades productivas de los distritos de Jiquilpan, Zamora, Uruapan, Maravatío, Zitácuaro, Huetamo, Ario, Apatzingán y Tacámbaro (Ochoa, A. y Sánchez, G., 2011, p. 139). Sin embargo, el abastecimiento de la capital michoacana recaía de manera mayoritaria en las haciendas de los últimos cuatro. Al analizar el «Catálogo que manifiesta la ganadería del estado de Michoacán de Ocampo» publicado como anexo a la *Memoria de Gobierno* de 1892, encontramos que algunas de las haciendas de los distritos de Apatzingán, Ario y Huetamo estaban entre las que contaban con un número más elevado de cabezas de ganado mayor en el estado, además de que los registros notariales de Morelia

dan cuenta de las constantes compras de ganado mayor en las haciendas de la Tierra Caliente, especialmente de La Huacana, en el distrito de Ario.<sup>4</sup>

En lo general, se trataba de una región con amplias extensiones de terreno propicio para la cría de ganado y la actividad agrícola, que permitieron, sumadas al comercio, la prosperidad de ciertos grupos de poder regional. Si bien era una zona proveedora de ganado desde la Colonia, para las últimas décadas del siglo XIX, algunos ranchos y haciendas se especializaron en producir ganado de engorda que las más de las veces tenía como destino el mercado de México. La extensión de muchos de estos ranchos alcanzaba las miles de hectáreas y estas albergaban a medieros o arrendatarios, así como a encargados de cuidar los rebaños de bovinos. El sistema bajo el cual se manejaba el ganado buscaba garantizar que los animales se mantuvieran exclusivamente con los forrajes del rancho o hacienda mediante la rotación de los hatos en los pastizales, por lo que la efectividad del sistema descansaba en la concentración de grandes superficies (Torres, 2011, pp. 87-117; Léonard, 1995, p. 66).

Este sistema repercutía en las variaciones estacionales que experimentaba la salida de ganado de aquella región y, en consecuencia, también influía en la dinámica del resto de espacios abastecedores. Durante los meses en los que menos ganado llegaba de la Tierra Caliente a la capital michoacana, los sacrificios en el Rastro se hacían con ganado procedente de las haciendas y ranchos cercanos. Entre los que más cabezas aportaban destacan, con sus variaciones, las haciendas de El Calvario, El Colegio, Guadalupe y San José, del valle de Tarímbaro, y algunas de las ubicadas dentro del municipio de Morelia como La Huerta, Quinceo, Irapeo, La Soledad, Atapaneo, Coapa, El Rincón, Tirio y, en menor medida, La Goleta. Los ingresos se completaban con algunas cabezas procedentes de sitios cercanos como Jesús del Monte, Santa María, Cointzio y Quiroga, mientras que en ocasiones eran traídos algunos animales del distrito de Zinapécuaro, especialmente de Zinzimeo, o de sitios como Copándaro y

---

<sup>4</sup> Estas adquisiciones eran de entre 300 y 800 cabezas de ganado. Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo de Mariano Laris Contreras, Morelia, 22 de enero de 1896, escritura 14, f. 18. Protocolo de Manuel Ibarrola, Morelia, 19 de marzo de 1896, escritura 16, f. 22. Protocolo de Mariano Laris Contreras, Morelia, 7 de junio 1897, escritura 71, f. 95. Protocolo Mariano Laris Contreras, Morelia, 13 de julio de 1897, escritura 89, f. 121.

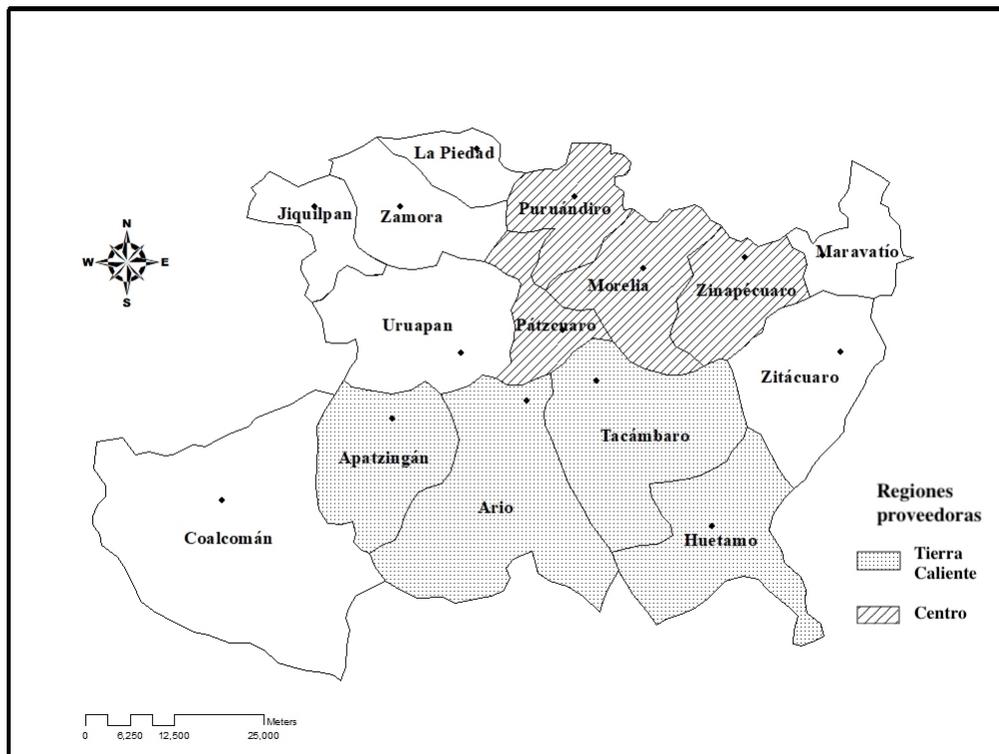
Zipimeo, en los distritos de Puruándiro y Pátzcuaro, respectivamente.<sup>5</sup> Otros sitios relativamente cercanos también aportaban algunas cabezas, pero lo hacían esporádicamente y en una medida muy moderada.

El ganado procedía entonces de la Tierra Caliente y el propio distrito de Morelia, y en menor medida de los de Pátzcuaro, Puruándiro y Zinapécuaro. Parece ser que quienes se dedicaban a la introducción de ganado a la capital debían buscar dónde conseguirlo para llevarlo a la ciudad y sacrificarlo en el Rastro Municipal, de manera que en ocasiones conseguían algunas cabezas en poblaciones cuya vocación no era precisamente la ganadería.

De los quince distritos que formaban parte de Michoacán para las últimas décadas del siglo XIX (cada uno dividido en municipios), Morelia recibía reses de ocho, aunque con variaciones muy claras y de dos regiones particularmente. Se puede considerar que el estado de Michoacán se divide en cuatro zonas, la del norte, que comprende la Ciénega de Chapala y el Bajío; la del centro, ubicada en el altiplano; la de Tierra Caliente, correspondiente a la llamada depresión del Balsas, y finalmente la del sur (Ochoa, A. y Sánchez, G., 2011, p. 11); aunque es común el uso diferentes regionalizaciones para el estado, este planteamiento es funcional para nuestros intereses. Si tratamos de ajustar la división política de finales del siglo XIX a estas zonas, se puede considerar que la Tierra Caliente abarcaría esencialmente la mayor parte de los distritos de Apatzingán, Ario, Tacámbaro y Huetamo, por lo que de estos distritos procedería la mayor parte del ganado destinado para el abasto de la ciudad de Morelia. En tanto que la otra área de la que ingresaba ganado a la capital estatal está conformada esencialmente por el distrito de Morelia, aunque eventualmente los animales llegaban del de Pátzcuaro y Puruándiro, y esporádicamente del de Zinapécuaro, los cuales pueden contemplarse dentro de la zona centro. El resto de los espacios no aparecieron registrados como lugar de origen de los animales destinados para la matanza en el Rastro Municipal de los años consultados en general y de 1892 en particular.

<sup>5</sup> Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), Libro número 208, *Ganado*, año 1871; Libro número 245, *Abasto de ganado mayor y menor*, años 1891-1894.

Mapa 1. Distritos proveedores de reses. Morelia fines del siglo XIX



Nota. Elaboración propia con base en *División territorial de Michoacán, 1890* (Vargas, 2006) y en la información consignada en el texto.

## El abasto en 1892

Para profundizar sobre los aspectos referidos hasta aquí respecto a la introducción del ganado bovino, se toma en cuenta la información relativa a la matanza diaria de ganado bovino durante el año 1892. La elección de ese año responde, por un lado, a que es uno de los pocos años para los cuales se cuenta con información completa y, por otro, a que su información será representativa de la dinámica del abasto del periodo, ya que en esencia los patrones se mantienen en el tiempo. Adicionalmente, se trata de un año en el que la existencia de otras fuentes, como es caso del «Catálogo que manifiesta la ganadería del estado de

Michoacán», pueden aportar información complementaria sobre los espacios productivos y sus ubicaciones en los diferentes municipios y distritos.

Es importante señalar que en el periodo 1891-1892 Michoacán vivió una crisis agrícola importante, influida por fenómenos meteorológicos, que causó estragos en las producciones agrícolas en diferentes zonas del estado (Sánchez, 1989, pp. 251-252); en el distrito de Morelia resultó especialmente notorio que durante esos años descendió la producción de maíz y frijol, productos que, en consecuencia, aumentaron sus precios en la capital del estado, lo que curiosamente no ocurrió en el caso de la carne de res (Ayala, 2020, pp. 56, 177-179). Esto indicaría una resistencia en los precios de la carne que no tenían otros productos agrícolas y que posiblemente se relacione tanto con la gran cantidad de introductores de ganado dispuestos a vender su producto en un cierto nivel de precio como a las existencias de ganado. Lo anterior no resulta nuevo, ya desde el siglo XVIII, como ha mostrado Soria, los valores para la carne de res daban muestra de estabilidad en la ciudad, incluso en periodos llamados de crisis debido al alza de precios del ganado en las zonas de crianza y cuando en otros centros de consumo presentaban valores más elevados; esto respondería en parte a la estrecha vinculación de la ciudad con los espacios productores del trópico michoacano (2017, pp. 115, 123).

Para comprender con mayor claridad el proceso de abasto de ganado bovino al Rastro durante este año representativo, es necesario analizar su procedencia, las variaciones a lo largo del año, así como identificar a los introductores y la magnitud de su participación.

## **El origen del ganado**

En principio, respecto al origen del ganado se debe especificar que la información disponible en los registros consultados tiene ciertas características muy específicas. Por ejemplo, en la mayoría de los casos los lugares de origen localizados en los distritos de Pátzcuaro, Puruándiro, Zinapécuaro y Morelia, las denominaciones son específicas, es decir, aparece el nombre de la hacienda, el pueblo o el rancho de procedencia, lo que no ocurre con los animales

procedentes de los distritos de las tierras cálidas (como Apatzingán, Ario y Tacámbaro), ya que, en estos casos, el lugar de origen aparece únicamente bajo la denominación Tierra Caliente. Esto tiene ventajas y desventajas, lo primero porque desde el inicio nos ofrece una visión de la región en su conjunto, y lo segundo porque nos impide hacer un análisis más detallado de los espacios proveedores. Esto último, sin embargo, sí es posible en el caso de los espacios que no corresponden a la Tierra Caliente, lo que permite tanto incorporar una visión regional de conjunto como desagregar en espacios más reducidos.

Los datos para 1892 indican que en total ingresaron al Rastro Municipal de Morelia 8140 cabezas de ganado mayor; de estas, 124 no registraron el lugar de origen, lo que corresponde al 1.5 %, mientras que 5,092, es decir el 62.6 %, registraron como lugar de procedencia la Tierra Caliente. El otro 35.9 %, correspondiente a 2924 reses, registró un lugar de origen distinto a la Tierra Caliente; al profundizar en la procedencia de estas 2924 cabezas se encontró que el lugar de origen de algunas de ellas (específicamente La Mora, Ario, Las Balsas, Oropeo, Zicuirán, Carácuaro, El Limón y Hacienda de Canario) también se localizaba en los distritos de Apatzingán, Ario y Tacámbaro, por lo cual también corresponderían a la mencionada Tierra Caliente. En razón de lo anterior, las 74 cabezas originarias de los espacios anteriores se suman a las provenientes de esa zona, de manera que se toman como originarios de dicho espacio 5166 animales.

No fue posible precisar la ubicación de algunos de los lugares registrados, por lo que se desconoce el municipio y distrito de origen de 41 cabezas, lo cual se debe tanto a la existencia de numerosos poblados con el mismo nombre por diversos rumbos del estado como a la imposibilidad de encontrarlos bajo la denominación registrada; aunque se debe precisar que se trata de sitios que aparecen con un número limitado de animales, las más de las veces solo uno, el total de cabezas de ganado cuyo origen no se identificó asciende a 41, que se suman a las 124 que no registraron el lugar de origen, por lo que se desconoce la procedencia de 165, es decir, del 2 % del total registrado.

Además de la Tierra Caliente, los lugares de origen registrados se ha localizado dentro de los distritos de Morelia, Pátzcuaro, Puruándiro, Zinapécuaro, que pueden considerarse como parte de la región centro, cuyo principal centro

urbano es la capital estatal. Entre estos es muy notorio que el distrito Morelia (conformado por los municipios de Acuitzio, Cuitzeo, Chucándiro, Morelia, Quiroga, Tarímbaro y Santa Ana Maya) es del que procedía la mayor cantidad de animales sacrificados en el año analizado, seguido de lejos por los de Puruándiro, Pátzcuaro y finalmente Zinapécuaro, como se puede observar en la tabla 2.

Tabla 2. Origen del ganado ingresado al rastro de Morelia 1892				
Distrito	Municipio	Cabezas		Porcentaje
Tierra Caliente		5166	5166	63.5
Pátzcuaro	Zacapu	354	354	4.4
Puruándiro	Coeneo	17	435	5.3
	Huaniqueo	67		
	Puruándiro	351		
Zinapécuaro	Indaparapeo	118	155	1.9
	Taximaroa	3		
	Zinapécuaro	34		
Morelia	Acuitzio	320	1,865	22.9
	Chucándiro	14		
	Cuitzeo	19		
	Morelia	1065		
	Tarímbaro	447		
Se desconoce		165	165	2
Total		8140	8140	100

Nota. Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), Libro número 245, Abasto de ganado mayor y menor, años 1891-1894.

El cuadro anterior evidencia que la Tierra Caliente era la gran proveedora del ganado mayor que se consumía en Morelia, mientras que los otros distritos aportaban una parte menor. La primera habría proveído el 63.5% del total anual y, en conjunto, los distritos del centro habrían aportado el 34.5% de los animales registrados. Lo que esto indica es que, efectivamente, existía una serie de unidades productivas localizadas cerca de la ciudad capaces de proveer carne a la población urbana, pero que esta capacidad, al menos para las últimas décadas del siglo XIX, era marcadamente insuficiente para satisfacer la demanda. Sin embargo, la vocación productiva de la Tierra Caliente,

hacia las actividades agropecuarias en general y la ganadera en particular, fue especialmente importante en el abasto cárnico de la capital del estado y de otras ciudades del país.

Dado que en el caso de la Tierra Caliente no es posible precisar con mayor detalle los lugares de procedencia, se optó por considerar la región en su conjunto. En cambio, para el resto de los sitios, el registro disponible permite identificar el origen de manera más específica, por lo que la información se desagrega a nivel municipal. Los datos presentados en la Tabla 2 muestran que el municipio de Morelia fue el principal proveedor de cabezas de ganado mayor para el consumo urbano, seguido por Tarímbaro, y en menor medida por Zacapu, Puruándiro y Acuitzio. Lo que resulta más llamativo en este punto es la dinámica interna de cada uno de los municipios y la variación respecto a los espacios productivos que aportan animales dentro de estos.

En el municipio de Morelia, cuya cabecera es la capital estatal, se identificaron al menos 40 localidades —entre haciendas, ranchos y pueblos— como origen del ganado. De estos sitios, solo dos superaron las 100 cabezas: las haciendas de El Rincón e Itzícuaró, con 101 cada una. En contraste, más de una tercera parte de los lugares registrados aportaron menos de diez animales. En el caso de Tarímbaro, fueron catorce los sitios registrados como origen del ganado, de los cuales dos aportaron más de 100 cabezas; que fueron las haciendas El Calvario y El Colegio, con 125 y 112 respectivamente, y la mitad de los espacios contribuyó con menos de diez animales en el año. Para el caso de Zacapu, solo se identificaron tres sitios de procedencia, pero de esos tres uno aportó 345 de las 354 cabezas; se trata de la hacienda de Zipimeo.

Es importante referir que la propia ciudad, considerada en sus límites naturales, también quedó registrada como lugar de origen de algunas cabezas, solo 19, pero el hecho de que quedasen registradas de esa manera es muestra de que también al interior del área urbana se daba con regularidad la cría de ganado mayor. Aunque era usual que se tratara de vacas de ordeña que con regularidad entraban y salían por las garitas de la ciudad,<sup>6</sup> también podían darse algunos casos en los que los animales fuesen llevados al rastro para el sacrificio.

<sup>6</sup> Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), Fondo Independiente I, Morelia, 1 de octubre de 1883, caja 89, expediente 11.

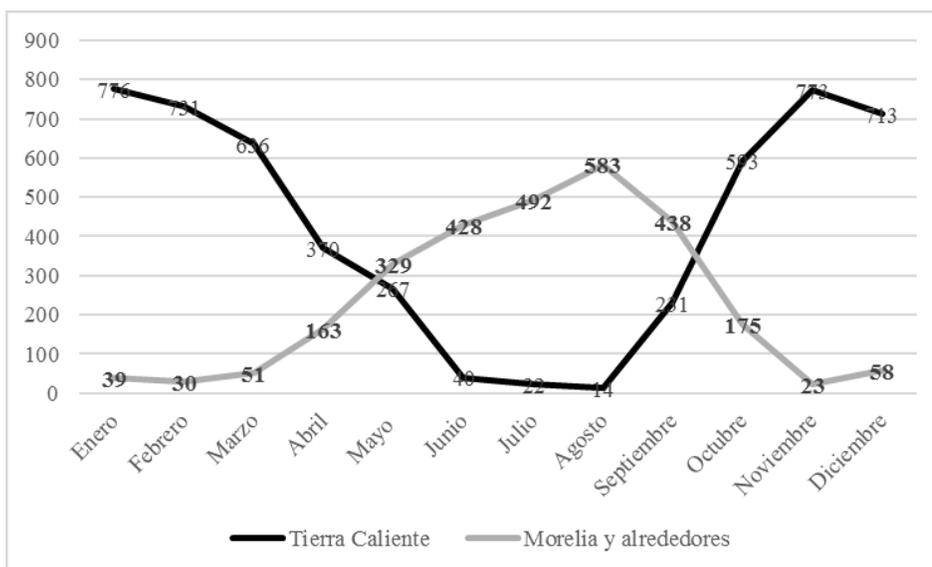
Lo anterior es indicio de que esa amplia existencia de unidades productivas en las zonas más cercanas a la ciudad, a la que ya se ha aludido, era efectivamente una importante fuente de ganado para matanza, pero, la mayoría de estos espacios no pueden considerarse unidades dedicadas a la cría extensiva de bovinos, sino sitios en los que esta actividad permitía el envío, en ocasiones frecuente y en otras esporádico, de algunas cabezas de ganado. Por el contrario, en los espacios más alejados, que si bien no estaban exentos de los envíos eventuales o excepcionales, lo común era que las introducciones se realizaran a partir de unidades productivas de amplia producción ganadera, como en el caso de la Tierra Caliente, donde operaban algunas de las haciendas más prósperas; sin embargo, estas no podían proveer el ganado para el Rastro moreliano de manera ininterrumpida, ya que estaban condicionadas por factores como las variaciones estacionales y los temporales.

### **Variación estacional**

Como ya se ha anotado, el origen del ganado introducido al Rastro Municipal moreliano variaba a lo largo del año. La revisión de los registros disponibles para algunos años ya nos dejó ver que los meses finales e iniciales del año son los que denotaban mayor presencia de ganado terracalienteño, en tanto que, el ganado de Morelia y sus alrededores alcanzaba su nivel más alto durante el verano. Específicamente, en el año 1892, esa tendencia puede observarse con mayor detalle en la Gráfica 2, que muestra la variación de los ingresos por meses.

Como se ve, el año comenzaba con una matanza de ganado procedente casi en su totalidad de la Tierra Caliente, mientras que las escasas cabezas que llegaron de Morelia y sus alrededores eran principalmente de la hacienda de El Colegio, Irapeo y Jesús del Monte. El periodo de descenso de animales terracalienteños comenzaba en marzo y continuaba al menos hasta junio, meses en que espacios cercanos como Atécuaro, El Cuitzillo o El Calvario, situados en los municipios de Acuitzio y Tarímbaro, cobraban mayor importancia. Entre junio y agosto, la Tierra Caliente mantenía sus niveles más bajos e incluso transcurrían semanas sin que algún animal arribara al rastro de esa región;

Gráfica 2. Procedencia del ganado ingresado al rastro de Morelia, 1892



Nota. Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), Libro número 245, Abasto de ganado mayor y menor, años 1891-1894.

en tanto que El Calvario y El Colegio eran de las haciendas cercanas con una provisión más constante. De agosto y hasta noviembre, los animales de las zonas cálidas iban en aumento, al tiempo que las de Morelia y sus alrededores descendían; así, noviembre era el mes en que las primeras alcanzaban su punto más alto y las segundas su nivel bajo.

Lo anterior se relaciona con el régimen de lluvias que había marcado la dinámica de los movimientos de ganado desde el periodo colonial. Si bien los desequilibrios en los ciclos pluviales no eran raros, la constante era que después de la temporada de lluvias, cuando presuntamente el ganado estaba más gordo y fuerte, los hatos tenían las condiciones necesarias para soportar los largos trayectos desde los sitios de origen hasta los de destino, además de que el traslado era menos complejo por la disponibilidad de agua y pastos para la alimentación, lo que permitía que, una vez llegados a su destino, estos fuesen bien pagados (Serrera, 1991, pp. 62-73; Soria, 2017, pp. 92-93).

El factor climático podía resultar determinante, especialmente si se consideran los largos trayectos que recorrían los hatos antes de llegar a los centros

de consumo. En el caso de Guadalajara, Van Young (1989, p. 60) advirtió que una temporada de sequía particularmente severa podía provocar la muerte de numerosas reses, lo que reducía significativamente la disponibilidad de animales para el abasto urbano. En el caso de la Ciudad de México, Quiroz estudió cómo, pese a que la influencia estacional podía ser relativizada gracias a la diversidad de carnes que complementaban el abasto, los registros de carnicerías para la segunda mitad del siglo XVIII dejaban ver que, en años normales, el inicio de la temporada de lluvias marcaba el comienzo de un incremento en el consumo de carne de res que se mantenía hasta octubre, mientras que diciembre, enero, febrero y marzo eran los que significaban un menor consumo de carne de res (Quiroz, 2005, pp. 62-63).

Este último es un caso significativo porque representa una tendencia inversa a la de Morelia, pues mientras esta presenta el mayor número de sacrificios de reses entre los meses de otoño e invierno, en la Ciudad de México este último correspondía a los meses de menor consumo. Por otro lado, una dinámica similar a la de Morelia a finales del siglo XIX es la que Martínez encuentra para Aguascalientes a mediados del siglo XX; concordamos con el autor al atribuir las diferencias en la dinámica a las distintas alternativas derivadas de los juegos del comercio, de las distancias y de las capacidades para movilizar el ganado (Martínez, 2017b, p. 358).

En el caso de la capital michoacana, el ganado terracalenteño era el que marcaba el patrón general de descenso a partir de marzo, pero no era el único, las cabezas de ganado introducidas desde el distrito de Puruándiro fueron ingresadas al Rastro únicamente a partir de finales de julio y durante agosto y septiembre; este sitio de origen es, entre los que se han contemplado de la zona centro, el que podría considerarse más lejano. Lo anterior es indicio de al menos dos cosas: primero, que entre más lejano fuese el lugar de origen del ganado, más cuidado se debía tener con el momento de los traslados para evitar que el desgaste físico de los animales redujera en un mal negocio para los introductores, y por otro, que el ganado criado en las zonas más próximas a la ciudad podía resistir los traslados en cualquier época del año, pero solía reservarse para los momentos en que escaseaba el llevado de la Tierra Caliente. En todo ello también juegan un papel importante los introductores de ganado

y cómo, a partir de sus negociaciones, terminaron por consolidar los vínculos entre los diferentes espacios.

## Volúmenes e introductores

Como se ha visto, el abasto de ganado mayor para el consumo de la ciudad mantuvo algunas de las características que había tenido desde el periodo colonial. Por ejemplo, para finales del siglo XVIII, la introducción de ganado a la ciudad de Valladolid tuvo dos formas elementales: por un lado, la que recayó en manos de un solo introductor y que representó la de mayor volumen y valor, y, por otro lado, la que efectuó una enorme cantidad de pequeños comerciantes, realizada de manera menuda y cotidiana en cantidades que no superaban las diez cabezas (Silva, 2017, pp. 67-68). En ese contexto, en el que los Ayuntamientos delegaban a los particulares el abasto del ganado, los grandes hacendados tenían ventajas en la negociación con los Ayuntamientos para hacerse del derecho de introducción, concentrando un alto porcentaje de la carne consumida (Van Young, 1989, pp. 60-65).

Un siglo después, en el contexto de un abasto liberalizado, las formas de introducción de ganado no se habían modificado sustancialmente; sin embargo, la demanda sí lo había hecho con un aumento que resulta evidente en prácticamente todo el país. Con lo anterior, los introductores de grandes volúmenes de ganado se multiplicaron, pero a la vez lo hicieron los que de manera esporádica llevaban algún animal para el sacrificio, además de que se hizo más frecuente la intervención de los intermediarios, que se había venido dando en el caso de varios alimentos desde la liberalización del abasto, como ha evidenciado Moncada para la Ciudad de México (2013).

En el caso moreliano, los introductores que efectuaron los mayores ingresos tenían convenios de compra de animales en espacios específicos y constantemente estaban en la búsqueda de ganado por diversos rumbos para negociar y concretar transacciones que les permitieran llevar el mayor número posible de animales al Rastro Municipal. Otros, con un número de ingresos más limitado, ocasionalmente llevaban algunos animales que criaban en haciendas de

su propiedad. Algunos más, con introducciones mucho más discretas o únicas, recurrían a la cría de algún animal cuya venta les permitiera sortear las dificultades cotidianas. Lo que queda claro es que, pese a que la liberalización permitía que cualquiera que deseara introducir ganado a la ciudad pudiera hacerlo, el mayor porcentaje de las introducciones recaía en los grandes introductores que las más de las veces eran hacendados. Para el caso de Aguascalientes, Martínez (2017b), encuentra que estos grandes hacendados dominaron la introducción de ganado a la ciudad hasta finales del siglo XIX e incluso unas décadas más, pero su predominio se fue diluyendo al avanzar el siglo XX (p. 345).

Para muchos hombres dedicados a este negocio, no era extraño dirigirse a diferentes puntos del estado y del país para conseguir animales y trasladarlos a diferentes ciudades. Un ejemplo de negocios que implicaban la búsqueda de ganado durante el siglo XIX se encuentra en el testimonio de Bernabé Loyola (2002), quien describe una serie de dificultades para el traslado de animales luego de que discurriera «ir a Zamora o adelante a traer vacas paridas para venderlas en México, o establecer una ordeña. A comprar toros para poner un coleadero como especulación...» (p. 37). Loyola deja ver, por un lado, que el occidente del estado seguía siendo un importante exportador de ganado para su traslado al centro del país, y por otro, que quienes tuvieran el interés de comerciar con ganado en grandes volúmenes tenían que buscar los lugares que produjeran en esa proporción.

De acuerdo con los registros de 1892, el Rastro Municipal de Morelia recibió ganado mayor de 204 introductores, de los cuales uno solo ingresó el 25 % del total de animales que fueron sacrificados durante todo el año, mientras que, en conjunto, los tres mayores introductores alcanzaron más del 60 % del total de los animales que ingresaron al Rastro, por lo tanto, el otro 40 % quedó en manos de más de 200 negociantes. En tanto, si consideramos la procedencia, la Tierra Caliente fue el sitio del que más personas llevaron animales a la casa del abasto, en total fueron 40, mientras que de sitios como Atécuaro, Irapeo y Jesús del Monte, todos cercanos a la capital michoacana, concurrieron más de 20 introductores de ganado. Los principales sitios de origen e introductores para el año referido se pueden apreciar en la Tabla 3.

**Tabla 3. Introdutores y procedencias del ganado al Rastro de Morelia, 1892**

<b>Nombre</b>	<b>Lugar</b>	<b>Tierra Caliente</b>	<b>Zipime</b>	<b>Copandaro</b>	<b>La Sierra</b>	<b>El Calvario</b>	<b>Atécuaro</b>	<b>El Colegio</b>	<b>El Cuatro</b>	<b>El Rincón</b>	<b>Itzicuaro</b>	<b>Uruétaro</b>	<b>Trapeo</b>	<b>La Huerta</b>	<b>Otros</b>	<b>Total</b>
Antonio García		1385		247		112	1	7	60	27	4			39	161	2043
Rafael Rangel		1257			34		12	19	40		6			1	144	1513
Silvestre Gurrero		746	318			8		8				94	8		191	1373
Felipe Morelos		570			4									5	45	624
Sacramento García		436						29							26	491
Vicente Hurtado		173			1			7		41					32	254
Luciano Resendis		22			15		51			5	5		21	4	86	209
Silviano Silva		79			2		3							1	59	144
José Sánchez		35			7	2		3		18			7		42	114
Ep° Morelos		83			3										27	113
J. Uribe		32			2		7	2			10	1	7	1	47	109
Bartolo Meza		46	14					25		5					18	108
Máximo Morelos		97														97
Agustín Ávalos		38	3		6			5	2		1		3	2	31	91
José Cortés							7				1		3		67	78
Porfirio Gómez		16	10		1		9				1				34	71
Ángel Calderón											55					55
Otros		151		2	55	3	29	7		5	18	1	44	13	325	653
Total		5166	345	249	130	125	119	112	102	101	101	96	93	66	1335	8140

Nota. Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), Libro número 245, Abasto de ganado mayor y menor, años 1891-1894.

La Tabla 3 evidencia nuevamente la primacía de la Tierra Caliente como proveedora, pero pone en perspectiva a los hombres que hacían posibles los ingresos de ganado. El más importante de todos por el volumen de sus introducciones es Antonio García, quien introdujo 2043 animales de 21 procedencias distintas a lo largo del año; le sigue Rafael Rangel, con 1513 cabezas de 24 sitios de origen, y les sucede Silvestre Guerrero con 1373 de 19 lugares diferentes. Estos personajes y algunos otros entablaban negocios con productores de muy diversos lugares y concretaban negocios para adquirir el ganado de donde fuese posible y trasladarlo hasta la capital estatal. Los introductores nombrados líneas arriba adquirirían el ganado en grandes volúmenes y lo ingresaban al rastro según la demanda diaria; algunos otros lo adquirirían en menores volúmenes, pero recurriendo a una mayor diversidad de lugares como es el caso de Luciano Resendis, quien llevó ganado de 30 lugares diferentes durante el año y J. Uribe, quien lo trasladó desde 26 sitios. Aunque con una variación significativa respecto a las cantidades de animales introducidas, todo este grupo puede considerarse dentro de los grandes introductores de ganado mayor para la matanza.

Con los datos anteriores es posible apreciar que aunque entre los principales introductores el lugar de origen de la mayoría de los animales era el mismo para todos, había otros sitios «secundarios» de donde cada uno extraía ganado casi exclusivamente. Por ejemplo, Antonio García acaparó casi la totalidad de los ingresos provenientes de la hacienda de Copándaro, mismos que realizó solo durante dos meses, justo antes de volver a introducir las acostumbradas y elevadas cantidades diarias de la Tierra Caliente; o Silvestre Guerrero, que prácticamente acaparó los animales de Zipimeo y Uruétaro. Llaman la atención personajes como Máximo Morelos o Ángel Calderón que introdujeron ganado de un solo sitio de origen, pero en cantidades que pueden resultar significativas. En el caso del primero, solo introdujo animales de la Tierra Caliente y lo hizo en los últimos dos meses del año, cuando más adecuada era la entrada de aquella zona, y en el caso del segundo, quien era dueño de una fracción de la hacienda de Itzícuaru, la procedencia era justamente dicha hacienda. Ese fue el mismo caso de Gregorio Patiño, que llevó unas cuantas cabezas desde una hacienda de su propiedad, Los Ejidos (*Catálogo*, 1892, s. p.), en los meses que menores ingresos había.

El papel de algunos de estos personajes iba más allá de la introducción del ganado a la capital del estado, muchos de ellos eran comerciantes de otros varios productos y concretaban ventas diversas con personajes del estado y de otros estados. Por ejemplo, para la última década del siglo, Antonio y Sacramento García concretaron ventas de cientos de cabezas con el dueño de la hacienda Tariácuri, localizada en el municipio de Zacapu, distrito de Pátzcuaro; en tanto que otros como Silvestre Guerrero con frecuencia realizaba transacciones de compra y venta de maíz, trigo y otros productos, además de que las pieles eran objeto de reiteradas transacciones entre los introductores de ganado.<sup>7</sup>

Más allá de los introductores principales y los personajes que es posible identificar porque figuran como propietarios en algún registro o porque sus nombres aparecen reiteradamente en diversas fuentes, existen decenas de personas que de manera poco frecuente llevaban algún animal para su venta. En ese sentido, se identificaron 173 personas que introdujeron menos de diez cabezas durante el año, de las cuales al menos 60 llevaron un único animal, es decir, el 85 % de los introductores llevaron menos de diez cabezas y alrededor del 30 % llevaron solo una. Lo más común en este último caso con los animales con lugares de origen identificados como ranchos cercanos al área urbana. Sin embargo, aunque su papel era importante para completar los requerimientos de ganado de la ciudad, como en otras ciudades, seguían siendo los grandes introductores los que sostenían el aprovisionamiento de ganado mayor durante todo el año. Incluso son estos mismos los que figuran en varios casos como introductores de algunos de los escasos animales que registraron a la propia ciudad de Morelia como lugar de origen.

---

<sup>7</sup> Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo de Mariano Laris Contreras, Morelia, 19 de agosto de 1899, escritura 133, f. 155. Protocolo de Mariano Laris, Morelia 8 de junio de 1898, escritura 111, f. 156. Protocolo de Mariano Ramón Huerta, Morelia, 9 de enero 1897, escritura 7, f. 14. Protocolo Mariano Laris Contreras, Morelia, 9 de diciembre de 1895, escritura 157, f. 231.

## Conclusiones

Para finales del siglo XIX la ciudad de Morelia era el más importante centro de consumo del estado de Michoacán y aunque los productos básicos que consumían sus habitantes llegaban de muy diversas procedencias, en el caso de la carne de res obtenida en el Rastro Municipal, la procedencia del ganado tenía orígenes relativamente acotados, particularmente se restringía a los animales provenientes del esquema rancharo hacendario próximo a la ciudad y, en mucha mayor medida, de Tierra Caliente. En ciertos momentos del año también se recurría a las unidades productivas de los distritos vecinos al moreliano, como Pátzcuaro, Puruándiro y Zinapécuaro.

En el caso de la carne de res, el abasto se concretaba con la articulación de diferentes escalas espaciales, en primer lugar, había una modesta y casi imperceptible aportación del ganado criado dentro de los límites de la ciudad. En segundo lugar, se articulaba una escala regional constituida por el esquema rancharo hacendario de las zonas cercanas a la ciudad, específica y principalmente del propio municipio moreliano, pero de los municipios más cercanos como pueden ser Tarímbaro y Acuitzio. En ambos casos se trata de jurisdicciones colindantes que natural y tradicionalmente se habían constituido como parte del entorno agropecuario de la ciudad y proveedoras esenciales de los productos agropecuarios. Esta segunda escala espacial de la región Morelia puede ser entendida como una unidad en la que se producen y desarrollan intercambios constantes que permiten la mutua subsistencia.

Al tratarse de un centro de consumo que por sí mismo produce insumos apenas simbólicos en referencia a las necesidades y la demanda urbana, Morelia cuenta con una región circundante le provee una parte importante de lo que los habitantes urbanos requieren y demandan para la subsistencia, pero este también resulta insuficiente. En el caso del ganado mayor necesario para la obtención de carne de res, resulta fundamental el abastecimiento de otras regiones del estado, en este caso de la Tierra Caliente, cuya vocación productiva la convierte en un exportador natural de productos agropecuarios que para finales del siglo XIX alcanzaron lugares muy lejanos.

La llegada constante de productos de aquella región de Michoacán representa la vinculación extrarregional que permite a la ciudad cubrir la demanda de ganado y, consecuentemente, la de uno de los alimentos de mayor consumo. Lejos de ser un proveedor secundario, la Tierra Caliente se consolidó como el principal abastecedor de ganado, ya que en 1892 aportó más del 63 % de los animales sacrificados en el Rastro.

Los que sí podrían considerarse como proveedores secundarios son los espacios que en ciertas circunstancias proveían ganado a la ciudad, como los de los distritos de Pátzcuaro, Puruándiro y Zinapécuaro, que funcionaban como espacios de aprovisionamiento eventual en los periodos del año en los que el traslado de ganado de la Tierra Caliente era más complicado. Estos espacios más alejados no eran constantes, pero eventualmente, en ciertos momentos del año, se recurría a haciendas que, por lo general, tenían una amplia producción ganadera y permitían completar los requerimientos urbanos.

En esas circunstancias, las personas introductoras de ganado jugaban un papel fundamental, pues eran ellas las que concretaban las transacciones para llevar los hatos de ganado desde sus lugares de origen y, en su caso, emprender la búsqueda de nuevos espacios productivos que sirvieran como proveedores. En ese sentido, la actividad de los introductores recaía en un grupo reducido de hombres que introducían una gran parte del ganado, mientras que un grupo amplio realizaba ingresos menores que, en conjunto, podía ser significativo, pero quedaba lejos de los volúmenes que movilizaban los principales introductores.

Otro elemento a tener en cuenta en el proceso de abasto de ganado mayor son las variaciones estacionales, ya que las condiciones ofrecidas por la temporada de lluvia marcaban los periodos que podían ser adecuados para los traslados de ciertos lugares como en el caso de la Tierra Caliente, de donde los hatos eran llevados hacia la capital del estado y otros destinos al concluir la temporada de lluvias, cuando el ganado estaba mejor provisto físicamente y el entorno del trayecto podía proveer agua y pastos para la alimentación.

Así, en función de los ciclos naturales, la posibilidad de proveer ganado podía limitarse en algunos espacios y, para resolver las necesidades de los habitantes urbanos, la intervención de un grupo de personas que buscaban

los sitios de producción ganadera era fundamental para lograr la articulación de diferentes espacios para proveer el ganado necesario, ya fuera en distintos momentos del año o simultáneamente, según lo demandasen los habitantes urbanos. En consecuencia, resulta tan trascendente la integración del centro de consumo con su propia región productora, como la relación que entabla con otras regiones de diferente vocación productiva.

## Referencias

### Archivos

- AHMM, Fondo Independiente I, Morelia, 1 de octubre de 1883, caja 89, expediente 11.
- Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), Libro número 202, *Abasto*, años 1870-1871.
- Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), Libro número 204, *Abasto*, año 1871; Libro número 208, *Ganado*, 1871.
- Archivo Histórico Municipal de Morelia (AHMM), Libro número 245, *Abasto de ganado mayor y menor*, años 1891-1894.
- Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo de Mariano Laris Contreras, Morelia, 22 de enero de 1896, escritura 14, f. 18.
- Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo de Manuel Ibarrola, Morelia, 19 de marzo de 1896, escritura 16, f. 22.
- Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo de Mariano Laris Contreras, Morelia, 7 de junio 1897, escritura 71, f. 95.
- Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo Mariano Laris Contreras, Morelia, 13 de julio de 1897, escritura 89, f. 121.
- Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo de Mariano Laris Contreras, Morelia, 19 de agosto de 1899, escritura 133, f. 155.
- Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo de Mariano Laris, Morelia 8 de junio de 1898, escritura 111, f. 156.
- Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo de Mariano Ramón Huerta, Morelia, 9 de enero 1897, escritura 7, f. 14.
- Archivo General de Notarías de Michoacán (AGNM), Protocolo Mariano Laris Contreras, Morelia, 9 de diciembre de 1895, escritura 157, f. 231.

## Bibliografía

- Ayala, A. (2020). *Del mercado a la mesa. Consumo de alimentos en Morelia durante el porfiriato* (tesis de maestría inédita). México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Barret, W. (2009). El abasto de carne en Cuernavaca durante la época colonial, en E. Quiroz. (comp.), *Consumo e historia. Una antología*. 188-221. México: Instituto Mora.
- Catálogo que manifiesta la ganadería del estado del estado de Michoacán de Ocampo*. (1892). En *Memoria sobre la administración del Estado de Michoacán de Ocampo*. México: Imprenta del gobierno a cargo de José R. Bravo.
- Cortés, J. (1999). *El valle de Tarímbaro. Economía y sociedad en el siglo XIX*. México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Escrache, J. (1861). *Diccionario razonado de legislación y jurisprudencia*. Francia: Librería de Rosa y Bouret.
- Esponda, J. M. (1888). *Manual práctico del nuevo ganadero mexicano*. México: Secretaría de Fomento.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023). *Evolución histórica de los municipios de México de 1810 a 2020*. México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Léonard, E. (1995). *Una historia de vacas y golondrinas. Ganaderos y campesinos temporeros del Trópico Seco Mexicano*. México: El Colegio de Michoacán, Institut Français de Recherche Scientifique pour le Développement en Coopération, Fondo de Cultura Económica.
- Loyola, B. (2002). Un lazo provechoso. En F. Teixidor (comp.). *Viajeros mexicanos (siglos XIX y XX)*. 35-41. México: Porrúa.
- Lopes, M. A., (2003). Circuitos comerciales de la ganadería en el norte de México. Algunas líneas de investigación. *América Latina en la Historia Económica*. 99-112.
- Lopes, M. A. (2011). «Que se cumplan los sagrados principios de la Revolución»: cambio y continuidad en las políticas de abasto de carne en la Ciudad de México. *Historia Mexicana* LX(240). 2111-2155.

- Martínez, G. (2017). *La experiencia urbana. Aguascalientes y su abasto en el siglo xx*. México: Instituto Mora, Universidad Autónoma de Aguascalientes, Universidad de Guanajuato.
- Martínez, G. (2017). Abasto urbano y redes de negocios a gran escala. Circuitos de producción, comercialización y consumo de carne para la ciudad de Aguascalientes en el siglo xx. En E. Quiroz (coord.), *Integración y desintegración del espacio económico mexicano. Mercado interno y abastecimiento de las carnes desde la Colonia al siglo xx*. 331-368. México: Instituto Mora.
- Moncada, G. (2013). *La libertad comercial: el sistema de abasto de alimentos en la ciudad de México, 1810-1835*. México: Instituto Mora.
- Morin, C. (1979). *Michoacán en la nueva España del siglo XVIII. Crecimiento y desigualdad en una economía colonial*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ochoa, A. y Sánchez, G. (2011). *Historia breve de Michoacán*. México: Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México.
- Olveda, J. (2000). *Abasto, religión y empresarios*. México: El Colegio de Jalisco.
- Quiroz, E. (2002). Fuentes para el estudio de los comerciantes de la carne en la Ciudad de México, siglo XVIII. *América Latina en la Historia Económica*. 89-101.
- Quiroz, E. (2005). *Entre el lujo y la subsistencia. Mercado, abastecimiento y precios de la carne en la Ciudad de México, 1750-1812*. México: El Colegio de México, Instituto Mora.
- Quiroz, E. (2017). *Integración y desintegración del espacio económico mexicano. Mercado interno y abastecimiento de carnes desde la colonia hasta el siglo xx*. México: Instituto Mora, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.
- Rivera, M. (1985). *México pintoresco, artístico y monumental*. México: Valle de México, edición facsimilar, Tomo III.
- Silva, J. y Garrido, M. J. (2017). La ciudad y su entorno agropecuario. Formas de abasto al mercado de Valladolid (1793-1800). En E. Quiroz (coord.), *Integración y desintegración del espacio económico mexicano. Mercado*

*interno y abastecimiento de las carnes desde la Colonia al siglo xx.* 45-80. México: Instituto Mora.

Sánchez, G. (1989). Las crisis agrícolas y la carestía del maíz. 1886-1910. En E. Florescano (coord.). *Historia General de Michoacán*, vol. 3. 251-265. México: Gobierno de Michoacán.

Serrera, R. (1991). *Guadalajara ganadera. Estudio regional novohispano (1760-1805)*. México: Ayuntamiento de Guadalajara.

Soria, F. (2017). Dos mercados de la carne en el siglo XVIII: Santiago de Querétaro y Valladolid de Michoacán. En E. Quiroz (coord.), *Integración y desintegración del espacio económico mexicano. Mercado interno y abastecimiento de las carnes desde la Colonia al siglo xx.* 81-149. México: Instituto Mora.

Torres, I. (2011). *Familias y extranjeros en la Tierra Caliente del Balsas. El caso de los comerciantes vascos y barcelonettes 1863-1915* (tesis de maestría inédita). México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Van Young, E. (1989). *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820*. México: Fondo de Cultura Económica.

Vargas, G. (2006). Estudio cartográfico de Guillermo Vargas Uribe. En A. L. Velasco, *Geografía y estadística del estado de Michoacán de Ocampo. Edición facsimilar de la de 1895.* XXXI-LXIX. México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Centro de Investigación y Desarrollo del Estado de Michoacán.

Lopes, M. A. (2011). «Que se cumplan los sagrados principios de la Revolución»: cambio y continuidad en las políticas de abasto de carne en la Ciudad de México. *Historia Mexicana* LX(240). 2111-2155.

## Hemerografía

Importancia de la red de ferrocarriles en Michoacán. (13 de septiembre de 1878). *La Paz. Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo*, pp. 2-3.

# Escripta

---

CIUDAD MANTE. ORÍGENES DE UNA AGROCIUDAD  
EN EL NORESTE MEXICANO (1920-1940)

CIUDAD MANTE: ORIGINS OF AN AGRO-CITY  
IN NORTHEASTERN MEXICO (1920-1940)

**Diana Lizbeth Méndez Medina**  
[orcid.org/0000-0002-2438-9861](https://orcid.org/0000-0002-2438-9861)

Recepción: 3 de agosto de 2024  
Aceptación: 25 de octubre de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

## CIUDAD MANTE. ORÍGENES DE UNA AGROCIUDAD EN EL NORESTE MEXICANO (1920-1940)

### CIUDAD MANTE: ORIGINS OF AN AGRO-CITY IN NORTHEASTERN MEXICO (1920-1940)

Diana Lizbeth Méndez Medina<sup>1</sup>

#### Resumen

Este estudio examina la transformación de Ciudad Mante en el principal centro urbano de la zona central del sur de Tamaulipas entre 1920-1940. A partir de 1926, con la construcción del sistema de riego y el posterior establecimiento del ingenio azucarero, la localidad experimentó un acelerado desarrollo demográfico y económico. El presente análisis se inscribe en el marco conceptual de la agrociedad, propuesto por Mario Cerutti, y examina las particularidades del caso de Mante, caracterizado por una intensa intervención estatal, la concentración de beneficios en la élite política posrevolucionaria y la configuración de una estructura social sustentada en la migración regional. La investigación aporta a la historiografía al incorporar el papel de actores sociales y comerciales en los procesos de configuración urbana, superando enfoques tradicionales centrados exclusivamente en la infraestructura y la producción. De este modo, se plantea un modelo de urbanización determinado por la inversión pública y el desarrollo de la agroindustria.

**Palabra claves:** Agrociedad, Sistema de riego, Noreste de México, Industria azucarera, Plutarco Elías Calles.

---

<sup>1</sup> Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC).  
Correo: mendez.diana@uabc.edu.mx

## Abstract

This study examines the transformation of Ciudad Mante into the principal urban centre of the central southern region of Tamaulipas between 1920 and 1940. Beginning in 1926, with the construction of the irrigation system and the subsequent establishment of the sugar mill, the locality experienced rapid demographic and economic development. The present analysis is framed within the conceptual approach of the *agro-city*, as proposed by Mario Cerutti, and explores the particular features of the Mante case, characterised by strong state intervention, the concentration of benefits among the post-revolutionary political elite, and the formation of a social structure grounded in regional migration. The research contributes to historiography by incorporating the role of social and commercial actors in urban development processes, thereby moving beyond traditional approaches focused solely on infrastructure and production. In doing so, it proposes a model of urbanisation shaped by public investment and agro-industrial development.

**Keywords:** Agro-city, Irrigation system, Northeastern Mexico, Sugar industry, Plutarco Elías Calles.

## Introducción

El objetivo de este artículo es analizar cómo Ciudad Mante se convirtió en el centro urbano más importante de la zona central del sur de Tamaulipas en la primera mitad del siglo XX. El crecimiento demográfico de esta localidad durante la década de 1930 fue inusitado respecto al devenir secular en la zona central del sur de Tamaulipas, con asentamientos escasamente poblados y carentes de infraestructura urbana destacable (García, 2008, pp. 263-265). A través de la investigación enfocada en analizar el despunte de Ciudad Mante proponemos demostrar que ésta se convirtió en la localidad más importante en la zona central del sur de Tamaulipas a partir de 1926, año en que comenzaron las obras del sistema de riego, consolidándose a lo largo de la década de 1930, cuando la instalación del ingenio de la Compañía Azucarera del Mante impulsó la industria azucarera en esta zona. El notable incremento

demográfico y el asentamiento de la población en Ciudad Mante, la multiplicación de pequeñas empresas, comercios y servicios, además de la formación de asociaciones de agricultores y comerciantes que congregaba a sus pares de localidades vecinas, confirman su relevancia en la ribera del río Mante como centro urbano articulador de las localidades aledañas a los ríos Mante y Guayalejo.

Ciudad Mante es una de las ciudades que emergieron en el norte de México durante la primera mitad del siglo xx, impulsadas por el desarrollo agrícola. Es contemporánea de Ciudad Obregón y Navojoa, en Sonora, así como de otras localidades situadas en regiones que destacaron por el auge de la producción algodonera, como Mexicali, en Baja California. También comparte su historia con aquellas ciudades edificadas en los distritos de riego, como Ciudad Anáhuac en Nuevo León, y Ciudad Delicias en el sistema de riego del río Conchos en Chihuahua. Es posible identificar similitudes en los orígenes de Ciudad Mante y de las ciudades previamente mencionadas, urbes —o agrociedades— que surgieron en contextos caracterizados por una dinámica agrícola y agroindustrial particularmente pujante.

A partir del esquema de sistemas locales de producción propuesto por Silvia Gorenstein para analizar los cambios en los espacios rurales, los eslabonamientos generados por la relación entre agricultura, agroindustria y servicios y en donde, señala la autora, surgen asentamientos urbanos, los cuales favorecen la división del trabajo o prestan servicios que redundan en fomentar la «agriculturización» de la zona, Mario Cerutti propuso el término de agrociedad, como una noción útil para analizar la dinámica en espacios rural-urbanos (Cerutti, 2018, p. 8).

La agrociedad se caracteriza por una elevada fertilidad empresarial que, según Cerutti, apoyada en una localización estratégica, una infraestructura funcional y un marco institucional adecuado, la convierte en «un punto de referencia vertebral» para la gestión y atención del entorno rural circundante. Esta ciudad provee los servicios necesarios para el funcionamiento de la agroindustria, concentra en gran medida la transformación industrial de las materias primas cosechadas en su área de influencia y tiende a convertirse en

«hegemónica o preponderante dentro de un sistema de ciudades pequeñas y medianas que crecen en el mismo territorio» (Cerutti, 2018, pp. 17-18).<sup>2</sup>

La centralidad que adquirió Ciudad Mante durante la década de 1930, convirtiéndose en la urbe articuladora de localidades más pequeñas en la ribera de los ríos Guayalejo y Mante, proviene del desarrollo de la industria azucarera que integra actividades agrícolas e industriales en una cadena productiva que genera valor añadido y múltiples productos derivados. Sin embargo, el análisis de sus orígenes demuestra la imposibilidad de explicar su desenvolvimiento únicamente a partir del desarrollo agroindustrial, ya que es notable la intervención del gobierno federal y de la élite política nacional con propiedades en esta zona.

La industria azucarera en México fue protegida por el gobierno federal a partir de los años veinte. Durante la presidencia de Plutarco Elías Calles (1924-1928) se emitieron un conjunto de disposiciones encaminadas a organizar este sector y a favorecer a los propietarios de los ingenios, entre éstas la creación de un impuesto federal sobre la producción de azúcar con la finalidad de subsidiar las pérdidas de los productores debido a la sobreproducción del endulzante; asimismo, se decretó la inafectabilidad de tierras cultivadas con caña<sup>3</sup>. A inicios de la década de 1930, cuando se instaló y comenzó a funcionar el ingenio Mante de la Compañía Azucarera del Mante, el gobierno federal logró implementar medidas para estabilizar el sector, entre ellas la expansión del mercado interno, la regulación de la producción y la cartelización, tratando de contener las constantes crisis de sobreproducción provocadas por los desajustes estructurales entre la oferta y la demanda y la baja competitividad en los mercados externos de la industria azucarera mexicana (Crespo, 2005). De igual manera, el gobierno federal se hizo presente en esta zona del sur de Tamaulipas a través de la construcción del sistema de riego y los caminos que

<sup>2</sup> La noción de agrociedad propuesta por Cerutti se fundamenta en sus investigaciones sobre Ciudad Obregón (2006). Ésta ha sido retomada en otros estudios de caso, por ejemplo, véase J. J. Gracida (2007). En el *Diccionario del Agro Iberoamericano* presentamos una genealogía del término y su uso en el estudio de casos en la historiografía sobre el Norte de México (Méndez, 2020).

<sup>3</sup> «Ley que establece un impuesto federal sobre la producción de azúcar», *Diario Oficial de la Federación* (31 de agosto de 1927); «Ley que reforma la dotación y restitución de tierras y agua, reglamentaria del artículo 27 constitucional del 23 de abril de 1927», en [https://sistemabiblioteca.scjn.gob.mx/sisbib/po2008/64300/64300\\_29.pdf](https://sistemabiblioteca.scjn.gob.mx/sisbib/po2008/64300/64300_29.pdf)

comunicaron a las localidades próximas a la ribera del río Mante y Guayalejo. Después de fallidos proyectos de colonización iniciados por compañías privadas y empresas particulares, desde finales del siglo XIX la inversión pública en las obras de irrigación y el conocimiento técnico de los ingenieros contratados por la Comisión Nacional de Irrigación lograron el saneamiento de esta zona y con ello, la expansión de la frontera agrícola, así como la construcción de vías de comunicación (ferrocarril y carreteras) que acabaron con el aislamiento secular de esta zona (Méndez, 2012, pp. 126-138).

Sin desestimar las obras de infraestructura realizadas en la región —vinculadas a la política nacional de irrigación impulsada por el gobierno de Plutarco Elías Calles—, fue la presencia de destacados miembros de la élite política posrevolucionaria la que definió el proceso de colonización del sistema de riego y la organización de la producción agrícola, centralizada en torno a la Compañía Azucarera del Mante, hasta su expropiación en 1939. Alrededor del 70% de las 17,000 hectáreas que serían irrigadas dentro del sistema de riego pertenecían a 14 individuos y sus familias. Wong Foon Chuck, de origen chino y establecido en la zona desde finales del siglo XIX, junto con las familias Calles y Osuna, eran los mayores terratenientes, siendo propietarios de poco más de 2,000 hectáreas cada uno. Estos individuos compartían el deseo de instalar un ingenio azucarero, abastecido por la producción agrícola de las tierras irrigadas, con la aspiración de contar con su propio ingenio, moderno y en pleno funcionamiento. Los propietarios de la tierra fueron los socios fundadores de la Compañía Azucarera del Mante, constituida legalmente el 5 de marzo de 1930 (Méndez, 2015, pp. 217-218).

En suma, en este artículo proponemos demostrar que el despunte de Ciudad Mante proviene del desarrollo de la industria azucarera, agroindustria sobre la que el gobierno federal ejerció un notable control a partir de la década de 1930, lo cual determinó el tipo de eslabonamientos hacia atrás y hacia adelante que se observan en esta zona. Las obras de irrigación, así como la construcción y funcionamiento del ingenio Mante posibilitaron el poblamiento de la localidad, atraída por la alta demanda de fuerza de trabajo para la construcción de las obras de riego, caminos y el ingenio. El tendido del ferrocarril y la construcción de los caminos carreteros, financiados por la inversión pública, facilitaron el

poblamiento de la localidad, así como el transporte de mercancías y la comunicación con las poblaciones circundantes, cuyos habitantes encontraban en la naciente Ciudad Mante comercios, servicios, espacios de reunión, instituciones educativas y empleo. La presencia de miembros de la élite política nacional fue determinante en el proceso de colonización. Las disposiciones estatales para favorecer a la industria azucarera protegieron las tierras destinadas al cultivo de caña, por lo cual las extensas propiedades de los socios del ingenio Mante se mantuvieron integrales, cancelando la posibilidad para que pequeños propietarios o ejidatarios incursionaran en el cultivo de caña, teniendo que emplearse como jornaleros, peones en las haciendas o propiedades de los socios del ingenio, o en los comercios y negocios establecidos en Ciudad Mante.

Cabe señalar que, entre las décadas de 1940 y 1960, Ciudad Mante experimentó un periodo de auge, que quedó registrado en publicaciones patrocinadas por la gerencia del Ingenio Mante, operado por la Cooperativa de Obreros y Ejidatarios del Mante desde 1943, así como en algunas obras de corte académico (Barreda, 1953; Cooperativa, 1955; Saavedra, 1968). En las obras publicadas por la cooperativa, así como en los relatos de habitantes de esta localidad, en los que se trasluce nostalgia por una época cuando se construyeron escuelas, hospitales, centros deportivos y recreativos a lo largo de la década de 1960, años en los que hubo auges derivados del aumento de producción de tomate y algodón que decayeron rápidamente por la proliferación de plagas que atacaron ambos cultivos (Garnier, 2004, p. 45). Sin duda, es necesario examinar las décadas de bonanza en la ribera del río Mante, propia de optimismo que predominó en el norte de México (Aboites, 2013)<sup>4</sup>. No obstante, consideramos primordial examinar los orígenes de esta ciudad que están difusos en la historiografía centrada en relatar la construcción del sistema de riego y la

---

<sup>4</sup> L. Aboites discurre sobre el optimismo imperante en el Norte de México que emergió con el cultivo de algodón. El siguiente párrafo sintetiza aquello que, en palabras del autor, fue la huella que dejó el algodón, dando «razón de ser a una época de optimismo galopante»: «Muchas fortunas se formaron y luego se invirtieron en otros ramos; otras se derrocharon y no llegaron a la siguiente generación. Para algunos fue una época de optimismo, notables cambios en los hábitos de consumo, de ascenso social, de expansión de la educación y de los servicios de salud, y de movilidad geográfica; fue época de construcción de grandes obras de infraestructura y de ciudades enteras; también fue época de formidables experiencias de lucha y de avances (y retrocesos) inusitados en la organización de los trabajadores y en su participación política» (2013, p. 12).

formación de unidades de producción agrícola dedicadas al cultivo de caña (Mata, 1998; Mata, 1998b).

Este artículo se deriva de la investigación de la tesis doctoral presentada en 2012, en la que se detallan aspectos sobre el sistema de riego del río Mante y el ingenio azucarero<sup>5</sup>. Para la elaboración de este artículo, se retoma el análisis de una muestra de 1470 individuos (803 hombres y 404 mujeres) que contrajeron matrimonio o registraron a un infante ante el Registro Civil de Villa Juárez-Ciudad Mante entre 1927 y 1939. La muestra se construyó a partir de la consulta de 540 actas de nacimiento y 263 de matrimonio correspondientes a los años 1931, 1933, 1935, 1937 y 1939, disponibles para su consulta en la Oficialía 1 del Registro Civil de El Mante.<sup>6</sup> De esta documentación se tomó información sobre género, edad, estado civil, lugar de nacimiento, residencia y ocupación para conocer el lugar de procedencia de quienes poblaron y saber desde cuándo se establecieron en esta localidad. Además, en este artículo utilizamos como fuente nueve entrevistas presenciales hechas a habitantes de Ciudad Mante en septiembre de 2006 y julio de 2012. La información obtenida mediante las entrevistas permitió confirmar hallazgos que se atisban en el análisis cuantitativo de la muestra del registro civil; además, pueden aproximar al lector a las condiciones que enfrentaron los pobladores de esta localidad, indicios que difícilmente se hallan en otras fuentes.

Finalmente, las actas de la Cámara Nacional de Comercio de Ciudad Mante (en adelante CANACO-CM) de las sesiones celebradas entre agosto de 1931 y diciembre de 1941, digitalizadas con autorización de la CANACO-CM en julio de 2012, brindaron información para construir un panorama de los negocios y pequeñas empresas establecidas en Ciudad Mante, la trayectoria de los miembros de la cámara y la relación con sus pares en localidades vecinas, hecho que refrenda la centralidad de Ciudad Mante en la zona. Asimismo, evidencian el tipo de eslabonamientos derivados de la industria azucarera y la intervención estatal en ella.

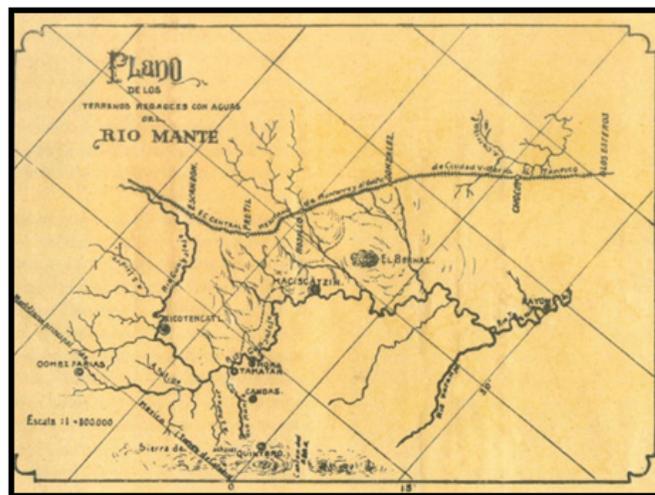
<sup>5</sup> Méndez, D. L. (2012). *Proyecto de irrigación en la ribera del río Mante, Tamaulipas. Cambio agrario y corrupción en México, 1900-1939* (tesis de doctorado inédita). México: El Colegio de México.

<sup>6</sup> Se tomó una muestra aleatoria de actas del libro correspondiente a cada año: se eligieron las primeras diez, se descartaron las siguientes diez; así se prosiguió hasta consultar 60 actas por año.

## La zona central del sur de Tamaulipas a principios del siglo XX

A comienzos de la tercera década del siglo xx, no existía una ciudad en la zona intermedia entre Ciudad Victoria, capital de Tamaulipas, y el puerto de Tampico, en el sureste del estado, que se distinguiera por su número de habitantes ni que sobresaliera entre las cabeceras municipales de Magiscatzin, Xicoténcatl, Antiguo Morelos y Nuevo Morelos. Tampoco destacaba en las congregaciones, haciendas y ranchos aledaños a la cuenca media del río Guayalejo-Tamesí, un espacio que en este artículo definimos como la zona central del sur de Tamaulipas. En esta zona confluyen las aguas de los ríos Sabinas, Frío, Comandante y Mante con la corriente del río Guayalejo y surcan las tierras más fértiles de la llanura que se extiende desde la Sierra de Tanchipa hasta la costa del Golfo, en particular las que se encuentran en la orilla inferior del Mante y el Guayalejo (Méndez, 2023, p. 52). La figura 1 es un plano donde se observan las corrientes de agua referidas en la zona central del sur de Tamaulipas y las localidades fundadas desde la segunda mitad del siglo xviii como parte de la empresa de colonización encabezada por José de Escandón. En 1749 se fundó la ciudad de Horcasitas y dos años después la Villa de Escandón (1751).

Figura 1. Plano de localidades aledañas al río Mante, zona central del sur de Tamaulipas, ca. 1890



Nota. Herrera, 2015, Tomo VII, p. 47.

A inicios del siglo XIX el gobierno del estado de Tamaulipas asignó un nuevo nombre a estas localidades; en 1826 ciudad de Horcasitas fue nombrada Magiscatzin y villa Escandón como Xicoténcatl. En septiembre de 1828 se elevó a la categoría de municipio a la congregación de Baltasar, localizada en la parte más sureña de la zona central, ahora con el nombre de Baltasar Morelos. Décadas después (en 1860) se autorizó la fundación de la villa de Nuevo Morelos, a partir del núcleo de la congregación de Mesillas, localizada en un valle en medio de la sierra de Tanchipa, con familias procedentes de Baltasar Morelos que se habían dejado aquella localidad en búsqueda de mejores condiciones (Méndez, 2023, pp. 55-57).

Las condiciones geográficas del lugar denominado Potreros de Tamatán, rodeado por una ciénega que se formaba debido al constante desbordamiento del río Mante, impedían desplazarse desde aquí hacia otros lugares, sobre todo, en épocas de lluvia. A pesar de las adversas condiciones del entorno, estas tierras eran atractivas por su probada fertilidad comparada con la pobreza de otros espacios en esta zona con condiciones más salubres. «Eran tierras húmedas, donde el maíz crecía en cualquier época del año y se podía cultivar caña, algodón, chile, semillas, plátano, aguacate y otros árboles frutales» (Méndez, 2023, p. 57).

En 1894 un grupo de pobladores de ranchos y haciendas aledaños a la cuenca media del río Guayalejo adquirieron en copropiedad 2000 hectáreas y fundaron la congregación de Canoas en la Loma del Choy, uno de los pocos espacios secos de los Potreros de Tamatán, surcado por el río Mante y los brazos que se desprendían de su corriente (Méndez, 2023, p. 60). Cuatro años después de su fundación, Canoas pasó a la jurisdicción de Quintero, en donde residían las autoridades políticas (Meade, 1977, v. 2, p. 122).

Quintero tenían la categoría de congregación, aunque las condiciones materiales no habían cambiado mucho desde su fundación; en la primera década del siglo XX su población había sumado poco menos de doscientos habitantes, pasando de 787 a 917, según el censo de 1910<sup>7</sup>. En 1918 padeció el ataque de las huestes de los hermanos Alberto y Francisco Carrera Torres en medio de

<sup>7</sup> Archivo Histórico de las Localidades Geoestadísticas, El Mante, clave 280210080 <https://www.inegi.org.mx/app/geo2/ahl/>

los enfrentamientos entre partidarios del villismo y el constitucionalismo en el sur de Tamaulipas, dejando en condiciones aún más precarias a esta localidad. Los poderes políticos se trasladaron a Canoas, elevada a villa, con el nombre de Juárez, el 19 de abril de 1921<sup>8</sup>.

La dispersión de la población que habitaba esta zona debilitaba a las cabeceras municipales y a cualquier localidad con miras a convertirse en centro urbano. El ingeniero Alejandro Prieto observó en 1870, durante un recorrido que realizó por esta zona, que la mayoría de los pobladores residían en haciendas y ranchos, acudiendo a «las villas» solo para atender «asuntos políticos» o aquellos en los que tuvieran un interés particular (Prieto, 1975, p. 277).

El panorama demográfico de la zona central del sur de Tamaulipas, en particular de la ribera del río Mante comenzó a cambiar a finales de los años veinte. En 1926 inició la construcción de la presa La Aguja, de los canales de derivación y demás obras del Sistema Nacional de Riego número 2, río Mante, bajo la dirección de la CNI, que requirió una gran cantidad de trabajadores. De boca en boca circuló la noticia de que «en el Mante», teniendo al río como una referencia, había trabajo, aunque no era fácil llegar hasta allá. La estación del ferrocarril más próxima al Nacimiento del río Mante, sitio en donde se construía la presa, estaba a 40 kilómetros de distancia. Al llegar a la Estación Zaragoza, de la línea del ferrocarril Tampico-Monterrey, había que seguir a pie hasta Xicoténcatl, continuar al rancho El Limón y después a Villa Juárez desde donde se trasladaban al campamento del Nacimiento. Aunque en 1926 ya estaba tendida la ruta del tren que comunicaría a estas localidades, Ramón Escalante hizo el recorrido a pie porque su destino no era Villa Juárez sino al lugar en donde se construía la presa porque le dijeron «ahí si hay chamba, es donde está todo el trabajo» (R. Escalante, comunicación personal, 4 de julio de 2012).

Como referimos en la introducción de este artículo, en los orígenes de Ciudad Mante está el proyecto de colonización del norte de México del gobierno de Plutarco Elías Calles (1924-1928), mediante los sistemas nacionales de riego, en donde además de las obras de irrigación se construirían «ciudades agrícolas». Según los planes de la CNI, en cada sistema de riego se edificaría

<sup>8</sup> *Periódico Oficial del Estado de Tamaulipas* (19 de abril de 1921).

un centro urbano, lugar de residencia de los colonos. Cada ciudad sería planificada por los ingenieros de la CNI y construida por el gobierno federal; en éstas tendrían servicios de salud, educación y esparcimiento; además, se esperaba que en ellas se realizaran actividades comerciales, por lo cual deberían tener vías de comunicación, instalaciones para recibir a viajeros, establecimientos comerciales y bancarios (Méndez, 2012, p. 205).

En medio de la crisis económica de 1929, el gobierno federal juzgaba positivo que los mexicanos repatriados de Estados Unidos se convirtieran en colonos de los sistemas de riego, porque podrían cubrir las expectativas de integrar un extenso grupo de «empresarios del campo», con capital, conocimientos y experiencia para emprender labores agrícolas en el corto plazo (S/N. 1931. «La colonización de los Sistemas Nacionales de Riego». *Irrigación en México*, pp. 527-528). Se difundió por distintos medios entre los repatriados la oportunidad de establecerse en el sistema de riego número 4, río Salado-Coahuila-Nuevo León (Proyecto del río Salado), que se construía en los límites de los municipios de Juárez, Coahuila, y Lampazos, Nuevo León. Éste fue el proyecto que tuvo mayor difusión en México y Estados Unidos, junto con Pabellón Calles (sistema nacional de riego número 1), así como otras localidades de Durango y Chihuahua (Alanís, 2015, pp. 1689-1691).

Sin embargo, el proyecto del río Mante tuvo un proceso distinto al que trazó la CNI para las ciudades construidas en los sistemas nacionales de riego. La falta de promoción para el arribo de colonos a este sistema de riego obedecía a la presencia de miembros de la élite política nacional en la zona que comprendería la unidad de riego número 1, quienes años antes de la construcción de las obras habían adquirido estas tierras con el objetivo de iniciarse como empresarios agrícolas; entre los personajes más connotados estaban Plutarco Elías Calles, su yerno Fernando Torreblanca y sus hijos Rodolfo y Plutarco Elías Calles Chacón<sup>9</sup>; los hermanos Josué, Juan y Aarón Sáenz Garza, el general Gregorio Osuna y su hermano, el profesor Andrés Osuna, exgobernador de Coahuila. Como se puede observar en la figura 2, estos individuos poseían extensas propiedades de tierra, que no fueron afectadas para la dotación de ejidos porque de acuerdo con

<sup>9</sup> Detalles de la unidad agrícola de la familia Elías Calles Chacón en el sistema de riego del río Mante se pueden encontrar en Méndez, 2019.

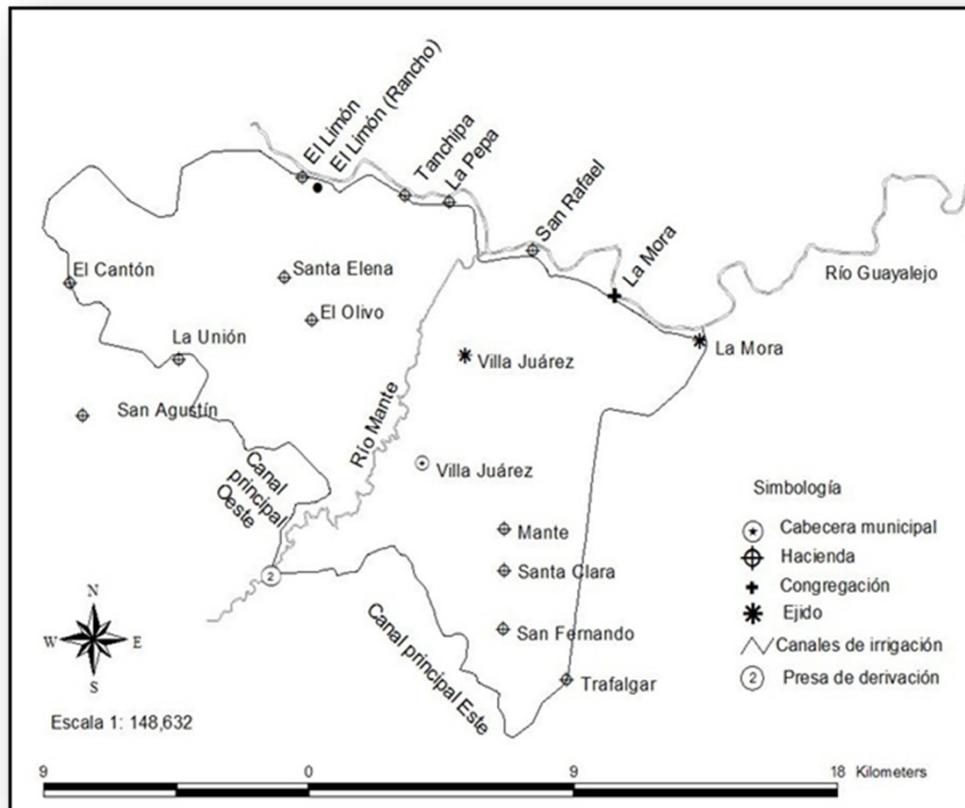
la Ley que reforma la de dotación y restitución de tierras y agua, reglamentaria del artículo 27 constitucional, publicada en abril de 1927, quedaban exentas las tierras sembradas con caña.

**Figura 2. Propiedades en el sistema río Mante (1929)**

<b>Propiedades</b>	<b>Dueño</b>	<b>Extensión (hectáreas)</b>
Hacienda Mante	Plutarco Elías Calles y familia	2280.73
Hacienda El Cantón	Foon Chuck	1870.85
Hacienda La Unión	Gregorio Osuna y familia	1835.29
Hacienda San Agustín	Darío García	1099.29
Hacienda Santa Elena	Vicente Bortoni	1000.85
Ejido de Villa Juárez		1834.5
Porción 48	Desconocido	930.79
Ejido de La Mora		725.47
Hacienda El Limón	Foon Chuck	608.91
Hacienda San Rafael	Juan Sáenz y familia	524.83
Hacienda La Pepa	Bernardo Loperena	427.01
Hacienda Tanchipa	José Antonio Chabrand	324.74
Hacienda El Olivo	Norberto Morales	293.07
Porción 28	Pobladores de Villa Juárez	497.41
Porción 29	Pobladores de Villa Juárez	924.54
Porción 30	Pobladores de Villa Juárez	580.41
Sucesión Garza		410.72
Trafalgar	Rosalva Vda. De Nelson	493.13
Miguel Cárdenas		341.31
Las Magdalenas	Juan Sáenz y familia	222.48
El Recreo	Andrés Osuna	146.63
Fundo legal de Quintero		156
Filiberto Garza		162.63
Wong Tan Dewey		126.53
Tamatán	Juan Sáenz y familia	115.67
La Cruz	Desconocido	185.17
Gobierno del estado		238.42
La Gloria	Ana M. Vda. de Moctezuma	159.37
Terán	Desconocido	115.63
Abelardo Osuna		109.6
Propiedades menores de 99 hectáreas	Pobladores de Villa Juárez	714.85

Nota. Datos obtenidos del documento Comisión, 1929, p. 28.

Figura 3. Plano del sistema de riego del sistema río Mante (1929)



Nota. Imagen de mapeo obtenida en Méndez, 2012, p. 129.

La CNI reconoció a este grupo de terrateniente como «pequeños propietarios» del sistema de riego número 2, por lo cual no era necesario promover la venta de terrenos a nuevos colonos (S/N. 1934. «Historia general del Sistema de Riego número 2». *Irrigación en México*, p. 53). Sus propiedades agrícolas serían desmontadas e irrigadas gracias a las obras construidas por el gobierno federal, como se puede observar en la figura 3. Así, finalmente podrían expandir el cultivo de caña azúcar, insumo necesario para el funcionamiento del ingenio que planeaban construir lo más pronto posible.

La instalación de un ingenio era un proyecto acariciado por largo tiempo por la mayoría de este grupo de propietarios, pero las condiciones de la zona más fértil de las tierras surcadas por el río Mante y el río Guayalejo demandaban una cuantiosa inversión para el desmonte, la construcción de canales de riego y el traslado de la materia prima para su procesamiento industrial. Aunque algunos propietarios hicieron grandes esfuerzos apenas llegaron a cultivar una extensión de 150 hectáreas en un plazo de siete años. La carencia de caminos transitables dificultaba la comercialización de materia prima y del endulzante obtenido. José Antonio Chabrand refiere que el trayecto de 40 kilómetros para llevar la producción en carretas desde Tanchipa, en la orilla sur del Guayalejo, hasta la estación Argüelles en la ruta de Tampico hacia Monterrey duraba de tres a cuatro días en tiempo de secas y en época de lluvias era imposible realizarlo (Méndez, 2015, p. 217).

La decisión del presidente Calles en 1926 de construir «con la mayor diligencia» las obras del sistema de riego para derivar las aguas del río Mante destinadas al riego de 17 000 de las 19 500 hectáreas que comprendería todo el sistema, obra que también sería benéfica para su empresa familiar, revivió el proyecto de instalar un ingenio azucarero en el que se procesaría la materia prima cultivada por los propietarios del sistema de riego, entre ellos, los connotados políticos de la posrevolución.

El 5 de marzo de 1930 se constituyó legalmente la Compañía Azucarera del Mante S.A., siendo los socios propietarios de las mayores extensiones de tierra en el sistema de riego del Río Mante, quienes conformaron esta sociedad mercantil, requisito establecido por la Secretaría de Hacienda para obtener el préstamo solicitado a Banco de México para la construcción del ingenio. A través de la compañía los socios hipotecarían el ingenio y sus tierras (total o parcialmente, según el acuerdo de cada socio) y la Secretaría de Hacienda sería solidaria responsable de dicho préstamo (Méndez, 2015, p. 224). De esta manera las autoridades de la institución justificaron este crédito como «una operación pura y simplemente comercial, con lo cual se dará oportunidad a los interesados a esperar el funcionamiento de la sociedad financiera que en definitiva se haga cargo de este negocio» (Méndez, 2015, pp. 222-223).

La empresa se propuso «establecer y operar un ingenio para la fabricación de azúcares, producción de alcohol y otros subproductos». Además de procesar la caña de azúcar, la compañía otorgaría préstamos refaccionarios a los agricultores de la región para apoyar la producción y las labores agrícolas vinculadas a la empresa. El ingenio funcionaría como central, es decir, la compañía sería propietaria de la fábrica, donde se procesaría tanto la caña cultivada en terrenos propios como la proveniente de agricultores independientes. A estos últimos se les concederían créditos refaccionarios para la producción de azúcar y alcohol, productos que serían comercializados por la propia empresa. Las ganancias obtenidas por las ventas se repartirían entre los socios.

La compañía tenía socios de primera y de segunda. Los de primera eran quienes habían hipotecado sus tierras para formar la empresa. Los de segunda no tenían acciones y eran aquellos que recibían un crédito reaccionario mediante la firma de un contrato anual, donde se estipulaba cuánto dinero recibiría por tonelada de caña entregada, y qué monto obtendría de las ganancias por la venta de azúcar y alcohol (Méndez, 2024, p. 228).

De esta manera, la Compañía Azucarera del Mante estructuró la producción agrícola e industrial en las tierras ribereñas del Mante. La construcción de la fábrica y su funcionamiento, con rendimientos crecientes año tras año de su primera década de operación, solo por debajo de ingenios de mayor tamaño y antigüedad, como Atencingo en Puebla, San Cristóbal en Veracruz y Los Mochis en Sinaloa (Méndez, 2015, p. 211), que paulatinamente requirió mayores insumos de materias primas y, con ello, manos para trabajar en el campo y la fábrica de manera cíclica.

A pesar de que la CNI no promovió la venta de terrenos en el sistema de riego del Mante ni el arribo de colonos dedicados a tareas agrícolas, es posible documentar el arribo de población a partir del inicio de la construcción de las obras de irrigación, con un crecimiento notable durante la década de 1930, la primera de funcionamiento del ingenio, llegando una década después a cuadruplicar el número de habitantes de esta joven localidad.

## Poblamiento de Villa Juárez, nacimiento de una ciudad

Hay indicios que sugieren que el freno a la venta de tierras a colonos en el sistema de riego del río Mante, así como la escasez de vías de comunicación y la lejanía de la frontera con Estados Unidos hizo poco atractiva esta zona para los mexicanos que retornaban al país a fines de los años veinte. Solo tenemos referencias sobre tres casos de mexicanos que llegaron a Villa Juárez después de una estancia prolongada en Estados Unidos con el objetivo de iniciar un negocio antes que emplearse como trabajadores<sup>10</sup>. En contraste, para los conacionales que residían en México, particularmente en Tamaulipas, las noticias sobre las oportunidades de trabajo que prometían las obras en el río Mante motivaron su traslado a este lugar.

El análisis de la información sobre el lugar de nacimiento, lugar de residencia, género y ocupación obtenidas de las actas del registro civil nos permite observar que, de las 1470 personas registradas en la muestra, 96.3 % eran de origen nacional y 1.4 % eran extranjeros<sup>11</sup>. Alrededor de 80 % de los individuos contabilizados en la muestra, tanto hombres como mujeres, provenían de localidades del estado de Tamaulipas, seguidos por originarios de San Luis Potosí, Nuevo León y Veracruz y en menor número arribaron desde estados del occidente del país (Guanajuato, Jalisco, Michoacán y Colima); del altiplano y sur (Distrito Federal, Estado de México, Morelos, Guerrero, Hidalgo, Oaxaca y Puebla), así como de Zacatecas, Coahuila, Durango, Chihuahua y Sonora, en ese orden de importancia (Figura 4)<sup>12</sup>.

Como se puede observar en la figura 5, las personas originarias de Tamaulipas que se trasladaron a Villa Juárez provenían de localidades situadas en el área circunvecina, fundadas durante el siglo XIX, entre ellas Quintero, La Mora, Antiguo Morelos, Xicotécatl, Ocampo y otros<sup>13</sup>. En el porcentaje de Villa Juárez se agrupa a quienes habitaban ranchos y haciendas que estaban en su jurisdicción.

<sup>10</sup> Los hermanos Emérico y Juan de Dios Villarreal González y Juan Luis Díaz González.

<sup>11</sup> En 34 actas no se incluyó el lugar de origen.

<sup>12</sup> El porcentaje de las personas que llegaron a Villa Juárez provenientes de otras entidades diferentes a Tamaulipas se denomina «Otros» en la figura 4.

<sup>13</sup> En «Otros» se incluyeron los municipios de Tula, Tampico, Ciudad Victoria, Villa de Hidalgo, González, Magiscatzin, Llera, Soto la Marina. Güemes y Jaumave.

**Figura 4. Entidad de origen de los habitantes de Villa Juárez (1927-1939)**

<b>Entidad</b>	<b>Hombres (%)</b>	<b>Mujeres (%)</b>
Tamaulipas	81.5	86.1
San Luis Potosí	7.7	6.4
Nuevo León	2.5	1.5
Veracruz	1.6	1.4
Otros	6.7	4.6
Total	100	100

Nota. Elaboración propia a partir de la muestra integrada con actas del Registro Civil de El Mante.

**Figura 5. Principales localidades de origen de habitantes de Villa Juárez nacidos en Tamaulipas (1927-1939)**

<b>Localidad</b>	<b>Hombres (%)</b>	<b>Mujeres (%)</b>
Villa Juárez	35.1	35.2
Quintero	15.9	17.6
La Mora	5.5	4.9
Antiguo Morelos	3.4	4.2
Xicoténcatl	3.1	3
Ocampo	2.8	3.2
Otras	34.2	31.9
Total	100	100

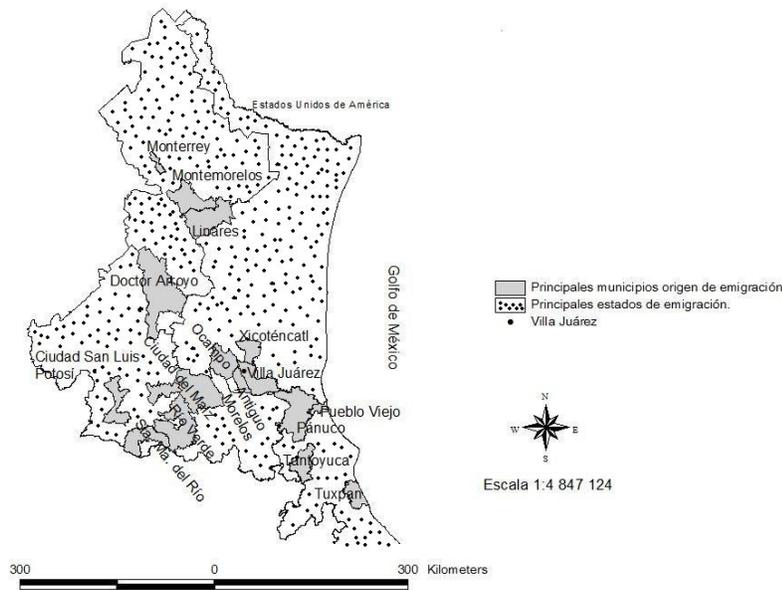
Nota. Elaboración propia a partir de la muestra integrada con actas del Registro Civil de El Mante.

En el mapa (figura 6) se indican los municipios de origen de las personas que registraron a un infante o se casaron en el Registro Civil de Villa Juárez.

El alto porcentaje de individuos que llegaron a Villa Juárez de localidades vecinas y de otras entidades situadas en los linderos del sur tamaulipeco dejan de manifiesto la importancia que paulatinamente adquirió la localidad en la ribera del río Mante, motivado por diferentes razones en el tránsito de la década de 1920 a 1930.

Durante la década de 1930, Villa Juárez experimentó un notable incremento de población. En diez años el número de habitantes se cuadruplicó, pasó de 2240 en 1930 a 8616 en 1940. Entre 1921 y 1930 ya se había observado

Figura 6. Principales municipios de origen de los habitantes de Villa Juárez (1927-1939)



Nota: Elaboración propia a partir de la muestra integrada con actas del Registro Civil de El Mante.

crecimiento, aunque en menor proporción, pasando de 759 habitantes a 2240.<sup>14</sup> La construcción del ingenio en 1930 y su funcionamiento regular a partir de la zafra de 1931 corresponde a los años en que aumentó la población y, sobre todo, de su establecimiento en Villa Juárez.

Las obras de riego y del ingenio habían atraído a un número significativo de personas, pero algunos dejaron este lugar cuando concluyó la fase de construcción. Onésimo García Osorio (nacido en 1928) narró que su padre, quien era agrimensor de profesión, originario de General Terán, Nuevo León, llegó a Villa Juárez para trabajar en la obra y después se fue, «...yo nunca lo conocí, después de tres años se fue, dejó a mi mamá» (Comunicación personal, 4 de septiembre de 2006).

<sup>14</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (s.f.). *Archivo Histórico de las Localidades Geoestadísticas: El Mante, clave 280210080*. <https://www.inegi.org.mx/app/geo2/ahl/>

La molienda de caña y la producción de azúcar aumentaron desde la zafra de 1933 y se mantuvo en el mismo nivel hasta el ciclo de 1937, cuando tuvo un nuevo repunte (Méndez, 2015, p. 232). En estos años identificamos la llegada de originarios de San Luis Potosí a Villa Juárez, en su mayoría provenientes de Ciudad del Maíz. Esta localidad, situada a 116 kilómetros al suroeste de Villa Juárez, proveía de fuerza laboral al ingenio azucarero de Rascón de Ciudad Valles, San Luis Potosí; es factible suponer que ahora migrarían para trabajar en el ingenio del Mante. Desde 1927 aumentó el arribo de personas de San Luis Potosí; ese año fueron 1,2% del total de registros; en 1931, cuando el ingenio Mante tuvo su primera zafra, fue 14.4% (Méndez, 2012, p. 224).

Es importante tener en cuenta el incremento del desempleo en el puerto de Tampico, hecho que posiblemente estimuló el movimiento de personas en búsqueda de empleo. En un informe fechado en agosto de 1929, el cónsul de Estados Unidos en Tampico afirmaba que era difícil estimar el desempleo en las compañías petroleras estadounidenses en ese puerto, pero se atrevía a definirlo como muy alto (Méndez, 2012, p. 230).

Ramón Escalante salió de Tancoco, un campo petrolero en la región de la Huasteca baja veracruzana, después de una inundación. Se encaminó hacia Tampico, cuando llegó a sus oídos la noticia de la abundancia de trabajo en el Mante (R. Escalante, comunicación personal, 4 de julio de 2012).

En los datos registrados por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) el número de habitantes de Tancoco disminuyó de manera notable entre 1910 y 1921; en el censo de 1910 se contabilizaron 2295 personas, en 1921 eran 787 habitantes, es decir, alrededor de 60% menos<sup>15</sup>. Posiblemente la inundación que refirió Escalante propició el despoblamiento.

Los padres de Manuel Salomón Villanueva también tuvieron que dejar Tampico debido a un ciclón ocurrido en 1933 que acabó con su casa y su negocio. Su padre, de origen libanés, había llegado al puerto tamaulipeco, en donde recibió ayuda de dos «paisanos» a quienes conoció en Palestina. Ellos lo iniciaron en la venta de ropa: «aquí tu nomás te cargas tu maleta y vas a ofrecer y te compran pantalón, cortes de casimir, vestidos...yo te voy a poner

<sup>15</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (s.f.). *Archivo Histórico de las Localidades Geoestadísticas: Tancoco, clave 301530001*. <https://www.inegi.org.mx/app/geo2/ahl/>

los precios y tu nomás llegas a las casas y les dices tres pesos, cuatro pesos». En 1930 conoció a su esposa, con quien tuvo su primer hijo tras dos años. Después de perder todos sus bienes, Mohamed Eleman tomó la decisión de ir con su familia al Mante. Relata Manuel Salomón: «ya por medio de mamá, mi abuelita dice vámonos al Mante porque ahí hay auge, en el Mante» (Comunicación personal, 16 de julio de 2012).

Cabe señalar que la población extranjera que migró a Villa Juárez fue muy reducida en comparación con los nacionales. Del total de la muestra analizada, únicamente 2.8% tenía una nacionalidad extranjera; eran 15 hombres (1.9%) y seis mujeres (0.9%). La mayoría provenía de China, seguido de los originarios de Palestina y Arabia (Méndez, 2012, p. 218)<sup>16</sup>. La migración china a esta zona se remontaba a los primeros años del siglo xx, cuando llegó un grupo de trabajadores a la hacienda El Cantón propiedad de Wong Foon Chuck (Méndez, 2012, pp. 89-90). Los libaneses que llegaban a la promisoría Villa Juárez a inicios de los años treinta se dedicaban al comercio de ropa por la calle. Esta práctica era rechazada por los comerciantes establecidos, quienes afirmaban que los «sirios libaneses» hacían «comercio sucio» y eran una competencia desleal para los mexicanos.<sup>17</sup>

En la década de 1930, continuó el arribo de pobladores a Villa Juárez, perjudicando a las localidades cercanas. En 1938 era notorio el despoblamiento de la cabecera municipal de Xicoténcatl, incluso se llegó a considerar trasladar a Villa Juárez, para ese momento recientemente nombrada Ciudad Mante, el distrito judicial (S/N. 1946. «Gira presidencial de inauguración de las obras de irrigación terminadas durante el sexenio 1940-1946»). *Irrigación en México*, p. 50). La madre y hermanos de José Santana Garza Moctezuma, al igual que los padres de Enrique Reyes, se trasladaron a Ciudad Mante en 1936 y 1938 (E. Reyes. Comunicación personal, 3 de julio de 2012). Garza Moctezuma, nacido en 1921 en Xicoténcatl, atribuye la decisión de su familia para trasladarse a

<sup>16</sup> O. Guerra refiere entre los comerciantes de ascendencia árabe a Domingo Yada, Jorge y Elías Hanún, Nicolás Ouidé, Alián Nacoud y Antonio Askar, quienes eran propietarios de comercios en la zona céntrica de Ciudad Mante, en donde vendían telas de seda y algodón, mercería y novedades (1982, pp. 105-106).

<sup>17</sup> Actas de la Cámara Nacional de Comercio (CANACO), Villa Juárez, 11 de marzo de 1932. El comercio ambulante es un tema discutido constantemente en las sesiones de esta cámara.

esta localidad porque Ciudad Mante era «una ciudad grande, había trabajo». Su hermano había llegado algunos años antes para laborar en el ingenio (Comunicación personal, 18 de julio de 2012).

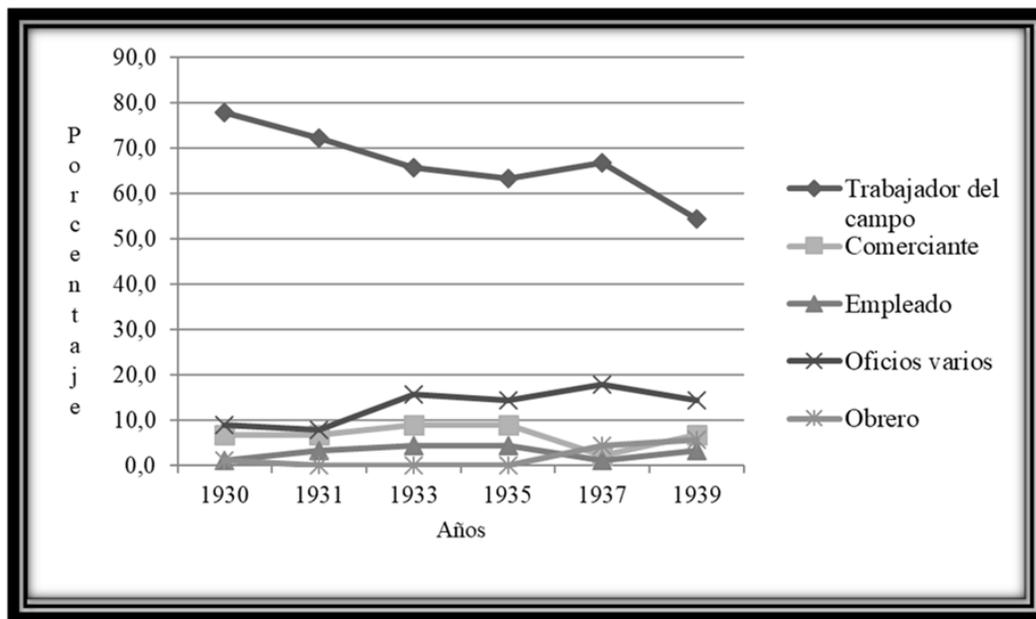
El padre de Luis Diaz, llamado Juan Luis Diaz González, migró de Higuera, situada 50 kilómetros al norte de Monterrey en Nuevo León, a la zona central del sur de Tamaulipas alrededor de 1937. Se estableció en el rancho El Limón, donde su abuelo paterno había decidido quedarse años atrás, después de un ciclón en 1930 que arrasó con sus cabras en Higuera. Tras radicar algunos años en El Limón, en donde se dedicaba al comercio y la agricultura, decidió que toda la familia se trasladara a Ciudad Mante, «cuando ya tiene más importancia que El Limón» (L. González. Comunicación personal, 16 de julio de 2012).

De manera gradual, la población se concentró en Villa Juárez durante la década de los treinta. El análisis de las ocupaciones de los 1470 individuos de la muestra deja de manifiesto que a partir del funcionamiento del ingenio y con ello el incremento de población los oficios se diversificaron. En 1930 el mayor porcentaje de los individuos (78 %) se dedicaban a labores del campo, seguido por quienes se ocupaban en oficios varios (9%), comerciantes (7%) y un porcentaje reducido de empleados, tanto públicos como en el ferrocarril, (2%) y obreros (1%).

Como se observa en la gráfica (figura 7), en los años treinta el oficio de trabajador del campo se mantuvo como la principal ocupación de la población, aunque de manera descendente, con un ligero repunte en 1937. En las actas de nacimiento no se esclarece si eran labores del campo como jornaleros o cortadores de caña, o trabajadores agrícolas permanentes. Debido a las formas de propiedad de la tierra que predominaba en el distrito del riego del río Mante, como haciendas o extensas propiedades de los socios de la Compañía Azucarera del Mante, es probable que trabajaran como peones en las haciendas o en el campo durante la época de zafra y residieran en Ciudad Mante durante los meses de siembra, empleados en el sector servicios.

El porcentaje de oficios varios aumentó, también con un pequeño despunte en 1937 cuando llegó a 18% de la muestra. En esta denominación incluimos todas las ocupaciones que se asentaron en las actas del registro civil: chofer,

Figura 7. Principales ocupaciones de los habitantes de Villa Juárez (1930-1939)



Nota. Elaboración propia a partir de la muestra integrada con actas del Registro Civil de El Mante.

carpintero, albañil, zapatero, herrero, electricista, peluquero, filarmónico, repostero, panadero, hojalatero, mesero y garrotero.

La concentración de la tierra cultivable en manos de un grupo reducido definió, desde los orígenes de esta localidad, una clara separación entre quienes habitaban la ciudad y quienes residían en las haciendas y propiedades rurales durante la década de 1930. Los oficios registrados en las actas del registro civil respondían a las necesidades básicas de los habitantes de Ciudad Mante, probablemente en su mayoría trabajadores agrícolas. La demanda constante de servicios por parte de esta población sugiere un proceso de asentamiento progresivo en la localidad.

De igual manera, estos oficios permiten vislumbrar los escasos eslabonamientos hacia adelante de la industria azucarera. Resulta llamativo la ausencia de personas que se emplearan como técnicos o químicos con participación en esta industria. Aunque entre los oficios el primero en importancia es la

de chofer. En tres de los testimonios de las personas entrevistadas el empleo como chofer en los camiones que transportaban la caña del campo al ferrocarril que llevaba la producción al patio del ingenio era un empleo atractivo para quienes habitaban Villa Juárez. Era un oficio reconocido que les permitió acumular capital para adquirir más camiones, alquilarlos durante la época de zafra para el acarreo de caña o para transportar mercancías desde el norte de Veracruz y Nuevo León hacia Ciudad Mante durante los meses de siembra. (M. S. Villanueva, comunicación personal, 16 de julio de 2012; L. M. Valdez, comunicación personal, 16 de julio de 2012; M. G. Ocampo, comunicación personal, 20 de julio de 2012). Relata L. M. Valdez: «Mis hermanos se dedicaron a ayudantes de mecánica y ahí fueron creciendo, agarraron el oficio del papá, camioneros de caña. Anduvieron en los camiones de las cañas y ya después [ya mayores] ingresaron a la Sociedad Cooperativa de Autotransporte de aquí de la ciudad» (comunicación personal, 16 de julio de 2012).

## Los comerciantes de Ciudad Mante

Comerciante es la tercera ocupación más referida en las actas del registro civil de Villa Juárez y, como se aprecia en la gráfica 1, así se mantuvo hasta 1939. A principios de los treinta, el 10 de agosto de 1931, se constituyó formalmente la Cámara Nacional de Comercio (CANACO) de Villa Juárez, después de más de un año de reuniones convocadas por Alfredo de León. Los asistentes consideraban necesario formar una cámara «que, entre otras cosas tuviera la función de pugnar por la defensa de los intereses de los comerciantes que la formaran, pero también por la mejoría de la población en general» (Cámara, 2001, p. 12).

La primera mesa directiva electa quedó integrada por Rodolfo Elías Calles como presidente honorario; presidente, Virgilio R. Hinojosa; secretario, Patricio Reyna; tesorero, Gonzalo Ruiz; prosecretario Reyes Hernández; subtesorero José J. Villaseñor; primer vocal Jesús M. Medina; segundo vocal Juan A. Sáenz; tercer vocal, Gregorio Osuna Osuna; vocales suplentes Eustolio Suárez, Juan J. Gutiérrez y Teódulo Quintanilla; comisario Juan H. Morán y Edmundo Jasso,

suplente. La elección de la mesa sería anual y tendrían reuniones semanales para desahogar asuntos propuestos por los integrantes.<sup>18</sup>

A través de las actas redactadas en cada reunión se puede observar la constante participación de la mayoría de los integrantes de la primera mesa directiva, aunque la presencia de los socios de la Compañía Azucarera del Mante muy pronto pasó a segundo plano en la cámara de comercio. En las primeras sesiones de la cámara se informó que los productores de caña de azúcar, quienes se reconocían como agricultores, se negaban a pagar la cuota de inscripción a dicho organismo.<sup>19</sup> La postura de quienes se definían como agricultores suscitó discusiones frente a la posibilidad de constituir una cámara mixta, condición cuestionada por el presidente en turno, Virgilio R. Hinojosa.<sup>20</sup> Ante las dificultades que implicaba la integración de un organismo mixto que representara y defendiera los intereses de los comerciantes, el grupo asumió la dirección total de la cámara, lo que significó la salida de socios de la Compañía Azucarera del Mante de la mesa directiva. En la nueva mesa, presidida por Reyes Hernández, se suprimió el nombramiento de presidente honorario de Rodolfo Elías Calles, así como la participación del ingeniero Gonzalo Ruiz y el general Gregorio Osuna. En cambio, estaban nuevamente Juan J. Gutiérrez, ahora como tesorero; Eustolio Suárez Garza, como segundo vocal propietario, Virgilio R. Hinojosa ahora como comisario propietario y Patricio Reyna, suplente.<sup>21</sup>

En los años siguientes los comerciantes fortalecieron su liderazgo en la zona ante los socios de la compañía azucarera, muchos de ellos estrechamente relacionados con Plutarco Elías Calles y la élite política nacional como referimos en los apartados anteriores. El gobierno de Lázaro Cárdenas y de Marte R. Gómez en Tamaulipas contribuyeron al reconocimiento de los comerciantes en esta zona mediante la aceptación de su petición de cambiar el nombre y categoría política de Villa Juárez en octubre de 1937, la cual había sido rechazada seis años antes.

Desde 1931, pocos meses después de la fundación de la cámara, algunos miembros habían externado la necesidad de cambiar el nombre de la villa por

<sup>18</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 10 de agosto de 1931.

<sup>19</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 23 de diciembre de 1931.

<sup>20</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 18 de enero de 1932.

<sup>21</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 7 de diciembre de 1932.

Mante, porque «[...]el comercio recibe prejuicios ya que se confunde el nombre que actualmente tiene con el de Ciudad Juárez, así como que en otros estados existen poblaciones con el mismo nombre [...]»<sup>22</sup> Esta petición, que refleja el objetivo del organismo de defender los intereses de sus miembros, pasó inadvertida hasta 1937. Ese año estuvo marcado por la agitación social debido a las protestas de trabajadores del ingenio azucarero en demanda de mejores condiciones laborales. Además, la reforma agraria promovida por el gobierno de Lázaro Cárdenas alcanzó a las tierras de los principales propietarios agrícolas en el distrito de riego del Mante, cuyos bienes resintieron una merma mayor con la expropiación de las propiedades de la Compañía Azucarera del Mante del 20 de febrero de 1939. Tal decreto coronaba una serie de disposiciones ejecutadas en esta zona, que dejaban entrever la intención de debilitar a los grandes propietarios agrícolas, en particular al general Calles en medio de la ruptura política con el presidente Cárdenas (Méndez, 2015, pp. 236-239). Así, los comerciantes, sobre todo, quienes ocuparon cargos directivos en la cámara tuvieron mayor importancia en las acciones públicas a favor de la localidad.

Los datos biográficos de algunos de los miembros que ocuparon cargos en la mesa directiva durante los primeros diez años de la CANACO permiten esbozar un perfil de quienes pertenecieron a este organismo, que revela diferencias respecto a los trabajadores que examinamos en el apartado anterior. Aunque los comerciantes migraron a Villa Juárez esperando aprovechar las oportunidades de las obras en esta zona, a diferencia de los trabajadores que en un alto porcentaje provenían de localidades circunvecinas, hay indicios de tres individuos originarios de Tamaulipas, pero de localidades lejanas a la ribera del río Mante. Virgilio R. Hinojosa, era originario de Ciudad Victoria<sup>23</sup>; Juan M. Medina nació en Cruillas<sup>24</sup>; Reyes Hernández, era nativo del puerto de Tampico y Zeferino Terán Hernández, quien llegó a Villa Juárez a principios de los treinta procedente de San Carlos. También hubo migrantes de San Luis Potosí, como Pedro Martínez Noriega, presidente y secretario en los años 1937

<sup>22</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 23 de diciembre de 1931.

<sup>23</sup> Tuvo distintos cargos en la CANACO-CM: presidente, vocal, comisario y subtesorero.

<sup>24</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 11 de marzo de 1932.

y 1938, años en que se aprobó el cambio al nombre de Ciudad Mante, junto con Eustolio Suárez Garza, originario de Villa de Santiago, Nuevo León.

Los hermanos Emérico y Juan de Dios Villarreal González también eran originarios de Nuevo León, aunque su llegada a Villa Juárez fue consecuencia de su repatriación a México, después de casi una década de radicar en Estados Unidos. En 1928 decidieron migrar a Villa Juárez, invitados por «su pariente» Primitivo González Villarreal (J. Villarreal, comunicación personal, 1° de septiembre de 2006). Desde su llegada a esta localidad Juan de Dios Villarreal se estableció como comerciante mayorista, ya que tenía el capital para emprender un negocio. Inició con una tienda de abarrotes en la Avenida Juárez, ruta de automovilistas y viajeros, que atravesaba el centro de la villa, uno de los puntos de la carretera nacional México-Nuevo Laredo, inaugurada en agosto de 1939, después de seis años de obras y frecuentes interrupciones por falta de recursos (Méndez, 2012, p. 211). Se incorporó a la CANACO-CM en la sesión del 11 de marzo de 1932.<sup>25</sup> Pocos años después asumió la presidencia por primera vez (1935); volvió a ocupar ese cargo en 1947, 1950, 1955 y 1964 (Cámara, 2001, p. 53).

En contraste con las expectativas laborales de quienes llegaron a Villa Juárez y la ribera del río para emplearse en las obras, en el campo, el ingenio o en otras actividades, los comerciantes pretendían iniciar un negocio, con la seguridad de contar con capital para materializar su objetivo. Luis González refiere que, a diferencia de su abuelo, su padre llegó a El Limón con algunos bienes y dinero que ahorró durante su estancia en Estados Unidos. «Mi papá llegó y trajo un Ford T, de allá de Estados Unidos cuando vino, entonces se trajo esa camionetita para acá y vino en plan de trabajo» (L. González. Comunicación personal, 16 de julio de 2012).

A partir de la información recopilada sobre comercios afiliados a la CANACO-CM hasta 1940, se puede constatar en la figura 8 que predominaban los negocios dedicados a la venta de bienes de consumo, servicios y, en un número muy reducido a proveer de insumos para las actividades agrícolas, aunque la cámara incluía a comerciantes e industriales, de acuerdo con sus estatutos, aprobados el

<sup>25</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 11 de marzo de 1932.

15 de diciembre de 1936.<sup>26</sup> El giro de los comercios es otro indicio que refleja el crecimiento de la población establecida en Villa Juárez y los servicios que está demandando. A pesar del desarrollo de la producción azucarera a mediados de los treinta, de acuerdo con esta fuente, el empresariado en torno a la agroindustria se reduce a proveedores de semillas e implementos agrícolas.

Además de congregarse a los comerciantes de Villa Juárez, la CANACO-CM agrupó a comerciantes de las localidades situadas en la ribera del río Mante y la cuenca media de Guayalejo: Xicoténcatl, El Limón, Ocampo, Antiguo Morelos y Nuevo Morelos. Desde los primeros años de funcionamiento representantes de comerciantes de dichas localidades solicitaron su apoyo; comerciantes de Ocampo expusieron que necesitaban su ayuda «para poder afrontar en aquella región la competencia comercial extranjera.»<sup>27</sup> En septiembre de 1933 los comerciantes de El Limón pidieron apoyo económico para afrontar los daños provocados por un reciente ciclón y las inundaciones que provocó<sup>28</sup>.

La comisión integrada por Juan de Dios Villarreal, Pedro Martínez Noriega y Patricio Reyna expuso ante la convención de cámaras estatal la falta de carreteras que comunicara a esta localidad<sup>29</sup>. En la misma reunión, celebrada en Ciudad Victoria del 15 al 18 de octubre de 1935, se discutió el ajuste a los impuestos decretado por el gobierno estatal, hecho que, de acuerdo con los comerciantes del Mante, afectaba «seriamente» sus intereses<sup>30</sup>. La inconformidad de los mantenses ante el incremento no próspero, aunque obtuvieron la promesa de que los impuestos colectados por concepto de gasolina serían dirigidos a la construcción de la carretera que comunicaría a la localidad con Tampico.<sup>31</sup>

Con la ciudad también nació un grupo de comerciantes, cuya participación en actividades sociales y políticas muestran la relevancia de la CANACO-CM en el desarrollo de la localidad. Queda pendiente seguir su trayectoria en el siglo XX.

<sup>26</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 15 de diciembre de 1936.

<sup>27</sup> Actas, CANACO, Villa Juárez, 2 de marzo de 1933.

<sup>28</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 3 de septiembre de 1933.

<sup>29</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 4 de octubre de 1935.

<sup>30</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 10 de octubre de 1935.

<sup>31</sup> Actas CANACO, Villa Juárez, 25 de octubre de 1935.

**Figura 8. Comercios establecidos en Villa Juárez/Ciudad Mante (1931-1940)**

<b>Propietario</b>	<b>Nombre y/o giro del comercio</b>
Antonio Askar	Telas de seda y algodón y mercería (Tienda El Puerto de Beirut)
Aurelio Cano Leal	Abarrotes en general y semillas
B. González Caballero	Distribuidor de aguas minerales Garci-Crespo y Peña Blanca
Daniel Suárez Arguelles	Cantina
Dionisio C. Pedregal	Cantina
Domingo Rodríguez	Concesionario de Cervecería Carta Blanca
Emérico Villarreal	Abarrotes e implementos agrícolas al mayoreo y menudeo
Eulalio Gómez	Fábrica de hielo
Francisco Pascarelli Milano	Cantina
Jacobo B. Curiel	Estudio fotográfico (Foto Chic)
Jesús C. Lares	Cantina
Jesús Chávez	Cantina
Jesús M. Medina	Maderería (La central)
Jesús Morales	Cine
Joaquín Muñoz	Panadería y repostería (La Flor)
José M. Ortiz	Mueblería
José Ramírez	Venta de semilla de tomate
José V. Rendón	Cantina
Juan F. González	Garage González
Juan de Dios Villarreal	Abarrotes e implementos agrícolas al mayoreo y menudeo
Juan J. Gutiérrez	Ferretería
Julián Escobar	Abarrotes y legumbres
Leopoldo Rangel	Cantina
Martín Maydón	Farmacia
Miguel Jiménez	Zapatería (La Nacional)
Nicolás Oudíé	Sastrería, zapatería y bonetería (La Moderna)
Pablo M. Quintanilla	Fábrica de mosaicos y block de concreto
Patricio Reyna	Compañía de luz
Rafael López	Restaurante
Ramón Lara	Mueblería
Samuel Aceves	Abarrotes y Legumbres
Timoteo González Razo	Restaurante (La Popular)
Tranquilino Acuña	Abarrotes en general (tostadores y molinos de café)
Zeferino Terán	Abarrotes al mayoreo y menudeo
	Academia Minerva

Nota. Elaboración propia a partir de Actas de la CANACO-CM; Guerra, 1982, pp. 105-106; J. Villarreal, comunicación personal 1° de septiembre de 2006.

## Conclusiones

La concentración de negocios, empresas y organizaciones derivadas de la actividad agroindustrial en Ciudad Mante, así como de comercios y empresas que proveían de insumos y servicios a la industria azucarera, corresponde a la función que tienen los centros urbanos o agrociudades expuestos al principio de este artículo. La presencia de los representantes de la cámara de comercio mantense requerida por los comerciantes en las localidades de la zona central del sur de Tamaulipas confirma la relevancia de este centro urbano, lugar que creció a partir de la inversión pública en infraestructura de riego, impulsado por un evidente interés de la élite política nacional por materializar un anhelado proyecto empresarial.

Es relevante el surgimiento de Ciudad Mante, teniendo en cuenta el contexto de la zona central del sur de Tamaulipas, sin una localidad importante hasta el siglo XX, que durante siglos se caracterizó por la escasez de población y el aislamiento. Aunque con dimensiones menores en cuanto a población, actividades económicas o empresariado que surgió en Ciudad Anáhuac o Delicias, dos de las ciudades construidas en los sistemas de riego número 4 y 5, en espacios agrícolas en donde predominó el monocultivo de algodón.

Los datos que comprueban el carácter del poblamiento de Ciudad Mante, es decir, el origen y ocupación de los pobladores, así como el giro de los negocios y las pequeñas empresas que se formaron derivadas del desarrollo de la industria azucarera pueden interpretarse como consecuencia del control estatal sobre la industria azucarera; determinante en el tipo de eslabonamientos hacia adelante y hacia atrás que generó esta agroindustria. El desarrollo de la industria azucarera en Ciudad Mante favoreció la expansión de la frontera agrícola. Se multiplicaron los comercios y pequeñas empresas, sobre todo aquellas que brindaban servicios, entretenimiento y en menor medida las que proveyeron de insumos a esta agroindustria industria, limitada a la producción de endulzante y alcohol, ya que no se elaboraban otros subproductos como en el caso del algodón. Los estudios de zonas donde el algodón fue el cultivo predominante han documentado la potencia de esta fibra capaz de impulsar el desarrollo industrial con despepitadoras, fábricas jaboneras y harineras, producción de

alimento para ganado, celulosa y borra para colchones, en suma, afirma Luis Aboites, «el algodón necesitaba la inversión en instalaciones productivas, no solo comerciales o de servicios» (2013, p. 74).

Finalmente, las características poblamiento de Ciudad Mante, cuyo número de habitantes se cuadruplicó en la década de 1930, convirtiéndose en el centro urbano referente de la cuenca media del río Guayalejo, revela peculiaridades que permiten establecer contraste, al menos matices, respecto a las explicaciones globales sobre desarrollo de espacios en el norte de México atribuible principalmente al florecimiento de la agroindustria en la primera mitad del siglo xx.

Además de la relevante presencia de la inversión pública, los intereses de la élite política y la intervención estatal en la industria azucarera, el análisis bordado en este artículo deja de manifiesto la diversidad de actores sociales que convergieron en este espacio, un aspecto que la historiografía construida desde el enfoque de la historia económica y empresarial ha dejado en segundo término. Los testimonios analizados para la redacción de este artículo nos aproximaron a conocer un poco de cómo las obras de irrigación desecaron una laguna o comunicaron las localidades en la cuenca media del río Guayalejo, pero de igual manera cruzaron la vida de quienes llegaron procedentes de localidades cercanas al espacio más fértil de esta zona, en donde se asentaron y se emplearon como trabajadores de la construcción, de servicios, obreros del ingenio o en el campo. Asimismo, arribaron individuos con el capital necesario para emprender negocios, motivados por el número creciente de pobladores que anunciaban el nacimiento de una ciudad y quienes, de manera individual y también como grupo, tuvieron un sitio importante como interlocutores antes las autoridades políticas y como líderes en la localidad.

## Referencias

### Archivos

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (s.f.). *Archivo Histórico de las Localidades Geoestadísticas*. <https://www.inegi.org.mx/app/geo2/ahl/>

Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Ciudad Mante (CANACO), Actas de las sesiones, 1931-1941.

Oficina del Registro Civil núm. 1, El Mante.

### Bibliografía

Aboites Aguilar, L. (2013). *El norte entre algodones. Población, trabajo agrícola y optimismo en México, 1930-1970*. México: El Colegio de México.

Alanís, F. S. (2015). Mexicanos procedentes de Estados Unidos en los sistemas de riego, 1930-1933. *Historia Mexicana*, 64 (4), pp. 1667-1728. <http://www.jstor.org/stable/24575202>

Barreda, M. H. (1953). *Recursos naturales y humanos en las zonas cañeras más importantes de México*. México: Banco de México, Departamento de Investigaciones Industriales.

Cerutti, M. (2006). La construcción de una agrociedad en el noroeste de México. Ciudad Obregón (1925-1960). *Secuencia*, 64, pp. 113-143.

Cerutti, M. (2018). Nociones útiles para el estudio histórico de áreas de base agrícola y sus dinámicas empresariales. En M. Cerutti, *Problemas, conceptos, actores y autores. La historia económica y empresarial en el norte de México (y en otras latitudes)*, San Luis Potosí: El Colegio de San Luis.

Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Ciudad Mante (2001). *Crónica. 70 años, 1931-2001*. Ciudad Mante.

Comisión Nacional de Irrigación (1929). *Estudio agrícola del Proyecto río Mante*. México: Cultura.

- Cooperativa de Obreros y Ejidatarios del Ingenio Mante, S. C. L. (1955). *Rumbos azucareros del Mante*. México: Impreso Azteca.
- Crespo, H. (2005). Pragmatismo corporativo. Estado y empresarios frente a la crisis de la agroindustria azucarera mexicana en la década de 1930. *Revista de Indias*, 65 (233), 219-244. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1173019>
- García, B. (2008). *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico*. México: El Colegio de México.
- Garnier, J. (2004). *Algo para la historia del Mante*. s.e.
- Gracida, J.J. (2007). Navojoa, agrociedad, 1897-1930. *Imaginales. Revista de investigación social*, enero-junio, 115-124.
- Guerra, O. (1982). *Reseña histórico-sociopolítica y económica*. Ciudad Mante: s.e.
- Herrera, O. (2015). *Tamaulipas a través de sus regiones y municipios*. Tomo VII. Gobierno de Tamaulipas.
- «Ley que reforma la dotación y restitución de tierras y agua, reglamentaria del artículo 27 constitucional del 23 de abril de 1927», en [https://sistemabibliotecario.scjn.gob.mx/sisbib/po2008/64300/64300\\_29.pdf](https://sistemabibliotecario.scjn.gob.mx/sisbib/po2008/64300/64300_29.pdf)
- Mata, J. J. (1998). *La caña de azúcar: su importancia en el desarrollo de El Mante*. Tamaulipas: Diamante, Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Tamaulipas.
- Mata, J. J. (1998b). *Tres nombres, una misma entidad: Canoas, Villa Juárez*. Tamaulipas: Diamante, Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Tamaulipas.
- Meade, J. (1977). *La huasteca tamaulipeca*. Ciudad Victoria: Universidad Autónoma de Tamaulipas, 3v.
- Méndez, D. L. (2012). *Proyecto de irrigación en la ribera del río Mante, Tamaulipas. Cambio agrario y corrupción en México, 1900-1939* (tesis de doctorado inédita). México: El Colegio de México.
- Méndez, D. L. (2015). En los bordes de la corrupción: análisis de la conformación, funcionamiento y expropiación de la Compañía Azucarera del Mante (1930-1939). *Región y Sociedad*, 62, 209-248. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10232778008>

- Méndez, D. L. (2019). Un anhelo patriarcal. Proyecto agrícola de los Elías Calles en la ribera del río Mante, Tamaulipas. *Boletín*, 91, Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca, Banco de México.
- Méndez, D. L. (2020). Agrociedad (Norte de México, 1930-1960). En Salomón, A. y J. Muzlera (editores), *Diccionario del Agro Iberoamericano*. 2a edición ampliada, Buenos Aires: Teseo Press, pp. 49-57. <https://www.teseopress.com/diccionarioagro/>
- Méndez, D. L. (2023). Formas de propiedad de la tierra en la ribera del río Mante, Tamaulipas, décadas 1890-1920. En Padilla Calderón, E. y S. Rosas (coords.), *Historias de la propiedad de la tierra y usos del agua en el campo mexicano, siglos XIX-XXI*, Hermosillo: El Colegio de Sonora, Benémerita Universidad Autónoma de Puebla, pp. 97-129. [https://www.researchgate.net/publication/376230041\\_HistoriasyreformasdelapropiedadPDF](https://www.researchgate.net/publication/376230041_HistoriasyreformasdelapropiedadPDF)
- Prieto, A. (1975). *Historia, geografía y estadística del estado de Tamaulipas. Obra adicionada de algunos artículos descriptivos y otros concernientes a las mejoras materiales proyectadas en aquel estado*. México: Manuel Porrúa.
- Saavedra, C. A. (1968). *El cooperativismo como instrumento de desarrollo. El caso de la Sociedad Cooperativa de Ejidatarios y Obreros del Ingenio del Mante, S.C. L.* (tesis de licenciatura en economía inédita). México: Universidad Nacional Autónoma de México.

## Hemerografía

- S/N. «Gira presidencial de inauguración de las obras de irrigación terminadas durante el sexenio 1940-1946», (1946). *Irrigación en México*, 27:4, octubre-diciembre, pp. 47-63.
- S/N. «Historia general del Sistema de Riego número 2», (1934). *Irrigación en México*, 1 (IX), julio, pp. 35-68.

S/N. «La colonización de los Sistemas Nacionales de Riego», (1931). *Irrigación en México*, 6 (II), abril, pp. 526-532.

«Ley que establece un impuesto federal sobre la producción de azúcar», *Diario Oficial de la federación* (31 de agosto de 1927).

## Entrevistas

Enrique Reyes Mendoza. Tachero en el ingenio Mante. Comunicación personal, El Mante, 3 de julio de 2012.

Javier Villarreal Salazar. Hijo de Juan de Dios Villarreal González. Comunicación personal, El Mante, 1° de septiembre de 2006.

José Santana Garza Moctezuma. Comerciante farmacéutico. Comunicación personal, El Mante, 18 de julio de 2012.

Leticia Martínez Valdez. Trabajadora en comercios. Comunicación personal, El Mante, 16 de julio de 2012.

Luis Díaz. Ingeniero químico, empleado del ingenio Mante. Comunicación personal, El Mante, 16 de julio de 2012.

Manuel Salomón Villanueva. Comerciante. Comunicación personal, El Mante, 16 de julio de 2012.

María Guadalupe Ocampo. Comerciante. Comunicación personal, El Mante, 20 de julio de 2012.

Onésimo García Osorio. Comerciante y expresidente municipal de El Mante. Comunicación personal, El Mante, 4 de septiembre de 2006.

Ramón Escalante. Trabajador del Ingenio Mante. Comunicación personal, El Mante, 4 de julio de 2012.

# Escripta

---

PESCA Y DESARROLLO PORTUARIO  
EN MANZANILLO: GRUPOMAR Y LA INDUSTRIA  
ATUNERA EN LA REGIÓN CENTRO OCCIDENTE  
DE MÉXICO DURANTE EL SIGLO XX

FISHING AND PORT DEVELOPMENT  
IN MANZANILLO: GRUPOMAR AND THE TUNA  
INDUSTRY IN THE CENTRAL- WESTERN REGION  
OF MEXICO DURING THE 20TH CENTURY

**Gabriel Rodríguez Pérez**  
[orcid.org/0009-0002-2162-4341](https://orcid.org/0009-0002-2162-4341)

Recepción: 1 de agosto de 2024  
Aceptación: 30 de octubre de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

# PESCA Y DESARROLLO PORTUARIO EN MANZANILLO: GRUPOMAR Y LA INDUSTRIA ATUNERA EN LA REGIÓN CENTRO OCCIDENTE DE MÉXICO DURANTE EL SIGLO XX

## FISHING AND PORT DEVELOPMENT IN MANZANILLO: GRUPOMAR AND THE TUNA INDUSTRY IN THE CENTRAL- WESTERN REGION OF MEXICO DURING THE 20TH CENTURY

Gabriel Rodríguez Pérez<sup>1</sup>

### Resumen

Este trabajo aborda el inicio de las actividades económicas más importantes del puerto de Manzanillo durante el siglo xx, particularmente el comercio marítimo y en menor medida la pesca ribereña, actividades económicas que transformaron a Manzanillo en un potencial polo de desarrollo hasta convertirse en uno de los puertos más importantes del centro occidente mexicano. El objetivo de este artículo es señalar cómo es que la pesca en Manzanillo fue marginada durante décadas como consecuencia del enfoque del puerto hacia el tráfico de mercancías, hasta tener un auge en los años 80 mediante la implementación de políticas públicas que atendieron las principales necesidades de infraestructura y servicios. En este contexto, surge el complejo pesquero más importante de Colima y la región centro-occidente, el cual, a lo largo de los años, recibió significativas inversiones tanto del sector federal y privado como del empresario español Antonio Suárez Gutiérrez, CEO de Grupomar. En este análisis, se examinará la participación de dicha empresa en la industria atunera nacional.

**Palabras clave:** Industria atunera, Desarrollo portuario, Desarrollo pesquero, Ventaja comparativa, Ventaja competitiva.

---

<sup>1</sup> Facultad de Estudios Internacionales y Políticas Públicas de la Universidad Autónoma de Sinaloa.  
Correo [gabrielrodriguez@uas.edu.mx](mailto:gabrielrodriguez@uas.edu.mx)

## Abstract

This paper examines the emergence of the most significant economic activities in the port of Manzanillo during the 20th century, particularly maritime trade and, to a lesser extent, coastal fishing—activities that transformed Manzanillo into a potential development hub, ultimately becoming one of the most important ports in central-western Mexico. The aim of this article is to highlight how fishing in Manzanillo was marginalised for decades due to the port's focus on cargo traffic, until it experienced a boom in the 1980s following the implementation of public policies that addressed key infrastructure and service needs. In this context, the most important fishing complex in Colima and the central-western region emerged, receiving significant investments over the years from both the federal and private sectors, as well as from Spanish businessman Antonio Suárez Gutiérrez, CEO of Grupomar. This analysis will explore the company's role in the national tuna industry.

**Keywords:** Tuna industry, Port development, Fishing development, Comparative advantage, Competitive advantage.

## Introducción

En el noroeste del estado de Colima se encuentra el puerto de Manzanillo, ubicado en el centro del litoral del Pacífico mexicano, limitando con los municipios de Armería, Coquimatlán, Minatitlán y con el estado de Jalisco. Actualmente, por su posición geográfica que facilita el comercio marítimo, y por su cercanía con los grandes centros industriales del país, Manzanillo es uno de los puertos más importantes de la Región Centro-Occidente de México<sup>2</sup> (Ver Figura 1).

<sup>2</sup> De acuerdo con Eric Van Young (1987, pp. 257-258) el concepto región es la «especialización» de una relación económica, un espacio geográfico con una frontera que lo activa, la cual estaría determinada por el alcance efectivo de algún sistema cuyas partes interactúan más entre sí con los sistemas externos. Por otra parte, según el Programa Nacional de Desarrollo Urbano, la región centro occidente a la que hacemos referencia, es una de las 9 regiones geográficas existentes en nuestro país, y la comprenden las entidades federativas de Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas.

De acuerdo con Guillermo Woo (2002, p. 88) desde mediados de la década de los cincuenta, las políticas públicas nacionales influyeron en el crecimiento económico de la región centro-occidente.<sup>3</sup> En el caso de Manzanillo, fue necesaria una fuerte inversión tanto de la iniciativa privada como de los gobiernos federal, estatal y municipal, con el propósito de aprovechar plenamente las ventajas comparativas y competitivas que hasta entonces no habían sido explotadas en su totalidad.

En el censo de recursos naturales de la denominada «Esmeralda del Pacífico» o «Capital mundial del pez vela» destacan los espacios aptos para la actividad agrícola, así como la riqueza en recursos mineros, silvícolas, pecuarios y pesqueros. Su litoral, además, ha sido aprovechado mediante la instalación de infraestructura portuaria, lo que ha incentivado el desarrollo del comercio marítimo internacional.

**Figura 1.** Estados que conforman la región centro occidente de México



Nota. Bernache, 2012, p. 2.

<sup>3</sup> En el contexto nacional, el crecimiento económico regional es paralelo al denominado «Milagro Mexicano» o «Desarrollo Estabilizador», nombre con el que se le conoce al periodo entre 1954 y 1970, donde nuestro país evidencia un notable crecimiento económico y un control inflacionario.

## El desarrollo portuario

Podemos afirmar que los orígenes de la actividad portuaria en nuestro país se remontan a la época de la conquista. Desde los inicios del México independiente, la administración y gestión de los puertos mexicanos le correspondía a la Marina de Guerra, puesto que no existía una división con la Marina Mercante (Anda, 1999, pp. 215-217). Posteriormente, a lo largo de la historia se suscitaron diversos cambios referentes a la administración portuaria, en primera instancia quien tuvo esta responsabilidad fue la capitanía de puerto, luego la administración aduanera, y finalmente fue la Secretaría de Marina a través de sus dependencias (Martínez, 2002, p. 1).

Durante los diferentes periodos de administración, una de las dependencias que se encargó de la ejecución de los trabajos portuarios fue el ejecutivo federal a las organizaciones de trabajadores, ya que era quien autorizaba la prestación de los servicios públicos de maniobras en los puertos o en zonas marítimas de jurisdicción federal. Con el tiempo, esta organización resultó obsoleta e ineficiente, por lo tanto, se originaron los gremios de trabajadores y los radios de acción. En un principio esta nueva organización resultó lenta e incluso peligrosa por el escaso uso de maquinaria y equipo de protección; sin embargo, este sistema organizacional posteriormente mejoró y corrigió las deficiencias que adoleció en sus inicios. Fue así como los gremios de estibadores portuarios operaron en los principales puertos de carga del país, como Veracruz, Lázaro Cárdenas, Altamira, o Manzanillo (Martínez, 2002, p. 1).

Respecto a la historia del puerto de Manzanillo, podemos afirmar que la modernidad y la competitividad del puerto como punto de enlace marítimo y ferroviario, tuvo su origen en 1906 cuando la federación inició la construcción del rompeolas, el malecón, los canales de saneamiento en las lagunas de Cuyutlán y San Pedrito, y las obras ferroviarias para el transporte de mercancías iniciadas por el presidente Porfirio Díaz (Martínez, 2018, p. 3). Con esto, se pretendía sacar al puerto de su atraso, hacerlo más higiénico, traer progreso económico a sus habitantes, y lograr un importante intercambio comercial con otras naciones aprovechando la estratégica posición geográfica de Manzanillo,

de esta manera, convertir a la localidad en uno de los puertos más importantes de la región centro occidente.

Entre 1924 y 1927, por órdenes del presidente Plutarco Elías Calles, se suscitaron otra serie de obras portuarias que encaminaron a Manzanillo para convertirse en un importante puerto de la época; como la ampliación del muelle, la autorización del puerto para los servicios de cabotaje y altura, la elevación del malecón a 5 metros sobre el nivel del mar, así como la pavimentación de las principales calles del centro de la ciudad (Martínez, 2018, p. 3).

Para febrero de 1944, por decreto del presidente Manuel Ávila Camacho, se expropiaron los terrenos ganados al mar con el propósito de instalar ahí la Zona Naval Militar, siendo ese mismo año cuando comenzó la construcción del Muelle Fiscal de Manzanillo y de sus respectivas bodegas, obra que estuvo a cargo de la Secretaría de Marina y que concluyó en 1951; mismo año en que comenzó «La Marcha al Mar»,<sup>4</sup> programa federal que modernizó los principales puertos mexicanos. Cabe destacar, que el desarrollo portuario de Manzanillo dio pasos agigantados durante las administraciones presidenciales de Gustavo Díaz Ordaz y Luis Echeverría, ya que, en este lapso, se llevó a cabo el dragado de la Laguna de San Pedrito y la eventual construcción del Puerto Interior en la periferia de esta.

Aunque de manera no oficial, y en el marco de los festejos por el Día de la Marina, el puerto interior de Manzanillo fue preinaugurado en junio de 1970 por el entonces secretario de Marina, almirante Antonio Vázquez del Mercado. Sin embargo, fue hasta el 9 de agosto de 1971 cuando el presidente Luis Echeverría encabezó la inauguración oficial y la apertura definitiva del puerto (Martínez, 2011, p. 1). Según Martínez, en aquel momento se le describía como un puerto «muy moderno»:

[... ] Pero que por sus dimensiones reducidas no se pensaba que pudiera destacar tanto. Aquel espacio para el embarque, almacenamiento y desembarque de

---

<sup>4</sup> Durante el sexenio del presidente Adolfo Ruiz Cortines, y siendo secretario de Marina el general Rodolfo Sánchez Taboada, se proyectó el más ambicioso programa marítimo hasta entonces, al cual se le dio el nombre de «Programa Marítimo» y al que el pueblo llamó «Marcha al Mar»; el cual tuvo como objetivo aprovechar al máximo las riquezas y los recursos naturales que proporcionaban los amplios litorales mexicanos (Secretaría de Marina, 2020).

mercancías, por muchos años estuvo bardeado con paredes de concreto blanco, de manera que eran pocos los manzanillenses que sabían cómo era el puerto por dentro. En la colonia Burócrata, al lado del Puerto Interior, se asentaron muchas oficinas relacionadas con la actividad que se empezó a desarrollar, mientras que Las Brisas, antes una colonia pegada al Centro Histórico, quedó al otro lado de la entrada del puerto, quedando afectada y marginada por algunas décadas.

La culminación de obras en el Puerto Interior simbolizó la entrada del primer barco carguero de gran calado en 1972, «El Salvada» (Martínez, 2011, p. 1), un buque de bandera británica con más de 10 años de servicio y propiedad de la naviera «Salvesen Lines», fundada por el afamado empresario noruego Christian Salvensen. Se habla de que la inversión total para habilitar el puerto fue de 250 millones de pesos (Martínez, 2011, p. 1), ya que las nuevas instalaciones quedaron revestidas de equipo especializado para el manejo de azúcar y de cereales a granel, lo que permitió la mejor distribución hacia el interior del país a un menor costo. Desde tiempos tempranos se reconocía el gran potencial estratégico de Manzanillo, y con su consolidación como puerto moderno se le dotó de la capacidad para movilizar minerales, especialmente aquellos ubicados dentro de su zona de influencia, como el carbón y el espato flúor (fluorita).

Por otra parte, podemos señalar que las obras realizadas en el nuevo puerto consistieron en la construcción de la barda perimetral, el canal de acceso, la dársena de maniobras, muelles de altura con longitud sumada de 450 metros para el manejo de carga general, patios de almacenamiento y maniobras, y áreas para instalaciones mecanizadas que facilitaran el movimiento de contenedores (Santoyo, 2001, p. 2); lo que motivó la apertura marítima hacia la costa oeste del continente americano, y a la llamada «Cuenca del Pacífico», con China, Corea, Japón, Taiwan, Indonesia, Malasia, Singapur, Filipinas, Australia y Nueva Zelanda.

Más adelante, a principios de los años setenta, emerge la «Comisión Nacional Coordinadora de Puertos», conformada de manera tripartita por el gobierno, los trabajadores portuarios y los usuarios. Uno de los propósitos principales de esta comisión era atender de manera más efectiva las demandas tanto de

los trabajadores como de los usuarios; para los primeros, se buscaba mejorar sus condiciones laborales, mientras que, para los segundos, se establecía una estructura tarifaria adecuada, se garantizaba seguridad y protección para las cargas. Asimismo, en 1971 se crea la empresa «Servicios Portuarios de Manzanillo S.A. de C.V.» (SEPOMAN) cuyo cometido era contar con una única organización de trabajadores para llevar a cabo las maniobras, coordinar la participación de los usuarios en su capital social, adquirir un equipamiento portuario adecuado y capacitar al personal para aumentar la productividad y la calidad en la prestación de los servicios.<sup>5</sup>

## El desarrollo pesquero

Hasta antes de la década de los ochenta la participación del estado de Colima en la industria pesquera nacional había sido mínima; sin embargo, la pesca costera y artesanal en Manzanillo es una de las actividades que dieron vida y sustento al desarrollo del puerto.

Durante el siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, la Laguna de San Pedrito fue el escenario de la bonanza pesquera del puerto, pero dejó de ser tan productiva hasta 1932 cuando un maremoto azotó a la región y como consecuencia del desarrollo de Manzanillo como puerto para el transporte de mercancías, la productividad pesquera se trasladó hacia la Laguna de Coyutlán y «La playita de en medio» (S.A., 19 de junio de 1988, p. 1).

La Laguna de Coyutlán tradicionalmente era el medio que cubrían las necesidades pesqueras de Manzanillo y las principales especies capturadas eran camarón, huachinango, lisa, mojarra, jaiba, y hasta antes de que se crearan leyes para su protección, dorado y tortuga (S.A., 19 de junio de 1988, p. 1). Por su parte, La Playita de En Medio fue testigo de las actividades fundamentales en la vida del puerto, la pesca y la estiba; en este lugar convergía la actividad de los estibadores descargando el producto de los barcos, y para la década de los

<sup>5</sup> Administración Portuaria Integral (API) Manzanillo. (s.f.). Información general. Puerto Manzanillo. Recuperado el 27 de junio de 2024, de <https://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020207/informacion-general.html>

30, los carpinteros de la ribera construían botes pesqueros que tenían como destinos el puerto de Salina Cruz Oaxaca y varios más de la península de Baja California (Hernández, 2008, p. 1). Se dice que importantes inversionistas provenientes de diversas partes de México llegaron a La Playita de En Medio para solicitar la construcción de embarcaciones elaboradas con maderas de guayabillo, zangualica y barcino, maderas regionales de gran dureza, ideales para recubrir los cascos de las naves que se aventuraban a pescar hasta las Islas Marietas en Nayarit o los puertos de Guerrero y Michoacán.

Podemos afirmar que la pesca, la carpintería, y en menor medida la herrería, fueron un conjunto de actividades económicas conexas que durante el periodo de bonanza pesquera, fueron prioritarias en la Playita de en Medio; por su parte, los talleres de herrería se encargaban de la construcción de herrajes y anzuelos para los botes pesqueros, y como material se usaba muelles de furgones de ferrocarril, pues se requería dureza para soportar los violentos jalones de los enormes tiburones que se capturaban en esa época (Hernández, 2008, p. 1).

Por otra parte, al estallar la Segunda Guerra Mundial surgieron nuevas actividades económicas en Manzanillo, como la pesca de tiburón, que motivó la creación de una enorme flota de embarcaciones menores, y un crecimiento en el gremio de trabajadores dedicados a la pesca del escualo y a su preparación en pieles y carne seca; así mismo, las grandes cantidades de vitamina «A» que se obtenía del hígado de tiburón, convirtió su captura en una verdadera industria que dio ocupación a millares de personas y sirvió, además, como fuente de divisas al exportarse en un alto porcentaje a los Estados Unidos.<sup>6</sup> De acuerdo con Román (2013, p. 27) a los tiburones se les extraía el hígado y se les cortaban las aletas, las cuales tenían una gran demanda en el Lejano Oriente. Los hígados eran enhielados y enviados hacia Estados Unidos por agencias de esa

<sup>6</sup> La noticia del magnífico negocio en Manzanillo se extendió por toda la república y pronto llegaron empresarios de diversas partes, atraídos por las fabulosas utilidades que se lograban, según Raúl Zuazo, al puerto llegaron los empresarios: Alfredo Woodward Téllez, Alfredo Ruiseco, Fernando del Río, Salvador López Curiel, Douglas McDonald, Fernando Solórzano, Jesús Godínez, Salvador Bayardo, Adolfo Aparicio, Luis Pérez, Luis Gutiérrez Chopín y Alejandro Melgoza, entre otros (Zuazo 1999, p. 95).

nacionalidad establecidas en Guaymas, Mazatlán y Manzanillo, vendiéndose allá entre 3.50 y 6 pesos el kilogramo, dependiendo su calidad vitamínica.

También, cabe señalar que la captura desmesurada de esta especie redujo a los tiburones de las costas de Colima, de manera que los pescadores debían trasladarse hasta las Islas Marietas y las costas de Oaxaca. Cada vez fue más difícil obtener un número considerable de latas con hígado por embarcación y sumado a la culminación de la Segunda Guerra Mundial, apareció en el mercado la vitamina “A” sintética, que desplomó a la natural derrumbando con ello el precio del hígado de tiburón<sup>7</sup> hasta convertir la actividad en un negocio incosteable y dar por terminada la época dorada de la pesca de escualos (Zuazo, 1999, p. 197).

Al término de la Segunda Guerra Mundial, en Manzanillo se acabó el auge de la pesca de tiburón y se da impulso a la pesca de escama. Desde Manzanillo hacia el noroeste del país, se inició el descubrimiento de varios arrecifes que en el fondo albergaban una gran biodiversidad de peces, crustáceos y moluscos, lo que trajo como resultado que entre los años cincuenta y setenta, cientos de pescadores colimenses iniciaran una emigración hacia otros puertos pesqueros, principalmente a Topolobampo y Mazatlán, Sinaloa (Hernández, 2008, p. 1).

Como resultado de lo anterior, la rentabilidad del sector pesquero disminuyó, lo que provocó una escasa atención por parte de las autoridades estatales y federales hacia los cooperativistas y armadores manzanillenses. Posteriormente, en 1983, se implementó el denominado «Plan Colima», cuyo objetivo, en el ámbito pesquero, fue incrementar los niveles de alimentación de la población estatal y regional, así como fomentar la generación de empleos mediante la modernización de la base productiva y el aprovechamiento sostenible de los recursos marinos.

---

<sup>7</sup> Aunque la rentabilidad de la pesca de tiburón era estable, a finales de los años 40 se vio afectada debido a la sustitución del aceite de hígado de tiburón por extractos vegetales que resultaban más baratos para la obtención de vitamina A. Aunque esta actividad fue impulsada por la demanda norteamericana, esta se vio agravada al disminuir sus exportaciones.

## **El plan Colima: «Pescado de Colima S.A» y el origen de la industria atunera en Manzanillo**

El Plan Colima surgió como resultado del minucioso análisis efectuado por la «Secretaría de Programación y Presupuesto», así como también, de la consulta popular realizada en octubre de 1981, cuando Miguel de la Madrid Hurtado iniciaba su campaña como candidato a la Presidencia de la República por el Partido Revolucionario Institucional (PRI). En la consulta, aportaron datos los propios colimenses sobre la problemática de su entidad, y al mismo tiempo, contribuyeron con planteamientos y alternativas de solución.

Dada la importancia nacional y regional que ha tenido Manzanillo a lo largo de la historia, autoridades de las distintas secretarías, en conjunto con la gobernadora del estado de Colima Griselda Álvarez Ponce de León, se realizó una reunión el 29 de abril de 1983 para conocer la problemática del puerto (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 25). A partir de esa fecha, la Secretaría de Programación y Presupuesto se abocó a la realización del Plan Colima; para ello, se apoyó en la consulta popular, en las opiniones del Gobierno del Estado, en las de los diez Ayuntamientos, y en las distintas secretarías del estado y sus delegados en la entidad.

Oficialmente, el Plan Colima lo dio a conocer el Presidente de la República Miguel de la Madrid Hurtado, como el segundo Plan Estatal de Desarrollo el 25 de agosto de 1983, en la ciudad de Colima, Colima. Fueron varios los objetivos fijados para Manzanillo, entre los cuales destacan: 1.- Convertir a Manzanillo en el principal puerto de altura del Pacífico, 2.- Construir la carretera Guadalajara-Colima-Manzanillo, 3.- Rehabilitar la estructura ferroviaria, 4.- Erigir el aeropuerto de Colima, y 5.- Dragar el Puerto Interior de San Pedrito (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 29).

El proyecto estratégico de convertir a Manzanillo en un detonador del desarrollo industrial y comercial del país, recibió un fuerte impulso al ordenar sistemáticamente las obras del Plan Colima por orden de prioridad. En el ramo portuario, desde 1981 se planteaba la necesidad de terminar el dragado en el Puerto Interior de San Pedrito, obra que culminó con la draga belga Vesalius en 1985 (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 84), lo que trajo

consigo el ingreso de barcos de gran calado. Además, se consolidó el puerto al terminar 300 metros más del muelle de la banda «B», la cual requirió de obras como pedraplenes, rellenos, pavimentos, agua potable, alumbrado, vías férreas y patio de contenedores, para así iniciar, en 1986, 680 metros de la banda «C», lo que aumentó la infraestructura portuaria en 980 metros de muelle.

Por otra parte, en el ramo pesquero, se buscaba transformar a Manzanillo como el puerto atunero más importante de consumo interno, motivo por el cual se fijaron los siguientes objetivos:

- 1) Instalar una planta enlatadora de atún
- 2) Culminar el muelle pesquero
- 3) Establecer una planta congeladora de productos de escama
- 4) Ampliar la flota pesquera
- 5) Extender e intensificar los programas de acuicultura
- 6) Tener una mejor programación e investigación de los recursos pesqueros en la Zona Económica Exclusiva (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 30).

Con el fin de promover el empleo y el desarrollo de la actividad, la terminal pesquera de Manzanillo requirió de la inversión de capital privado para instalar procesadoras de escama y atún; por lo tanto, la Coordinación del Plan Colima impulsó al gobierno federal, estatal, e instituciones bancarias, la creación de un proyecto que estimulara las fases de captura, y la concurrencia y el arraigo de embarcaciones; este proyecto llevó por nombre «Pescado de Colima».

A finales de 1986 se inició la construcción de las instalaciones de la empresa paraestatal Pescado de Colima S.A. de C.V., así como los trabajos de ingeniería, diseño, obtención de créditos y licitaciones para la edificación de la planta industrial (Gobierno Constitucional del Estado de Colima, 1989, p. 89). La empresa pesquera de coinversión franco-mexicana, se constituyó el 24 de octubre de 1986 con un capital de 10 millones de pesos, y tuvo como accionistas tanto a empresas paraestatales, como al Gobierno del Estado de Colima y al empresario Karim Assam Assam, representante de la firma francesa Alsthom (Ver Cuadro 1).

Cuadro 1. Accionistas y capital de la empresa Pescado de Colima S.A. de C.V.	
Pescado de Colima S.A. de C.V.	
Accionista	Capital
Pesca Industrial Corporativa S.A. de C.V.	\$ 5 200 000.00 (Cinco millones doscientos mil pesos)
Gobierno del Estado de Colima	\$ 1 200 000.00 (Un millón doscientos mil pesos)
Productos Pesqueros Mexicanos S.A. de C.V.	\$ 1 200 000.00 (Un millón doscientos mil pesos)
Rigoberto Díaz Rizo	\$ 800 000.00 (Ochocientos mil pesos)
Karim Assam Assam	\$ 800 000.00 (Ochocientos mil pesos)
TOTAL	\$ 10 000 000.00 (Diez millones de pesos)

Nota. Elaboración propia basado en los datos del *Instituto para el Registro del Territorio del Estado de Colima*, en adelante IRTEC.

Oficialmente la empresa entró en operaciones en septiembre de 1989, pero a partir de ahí, su panorama se tornó incierto a causa de varios motivos. El primero de ellos, fueron los constantes reclamos de los vecinos quienes demandaban la reubicación de la empresa por los olores fétidos que desprendían los residuos de materia prima, y por otro lado, tenemos la emigración de los trabajadores hacia otros puertos como Mazatlán y Guaymas, ya que, al no contarse con una flota de altura en Manzanillo, la productividad de la empresa decreció y la mayoría de los pescadores decidieron buscar fortuna en otros lugares (Zuazo, 1993, p. 4).

Por lo anterior, se buscó la manera de lograr asociaciones con otras empresas para lograr la distribución de atún enlatado y satisfacer la demanda del mercado nacional; fue así como surgió la asociación de Pescado de Colima con «Marindustrias S.A. de C.V.», empresa propiedad del empresario Antonio Suárez Gutiérrez, quien posteriormente, compraría la planta industrial de «Pescado de Colima» (García, 1993, p. 1).

### **El surgimiento de «Marindustrias S.A. de C.V.»**

Marindustrias se constituyó el 8 de noviembre de 1993 con un capital de \$150 000.00 pesos. Tuvo como accionistas al empresario de origen español

Antonio Suarez Gutiérrez con \$90 000.00, y a la empresa «Marítima Industrial Pesquera» con \$60 000.00 (IRTEC, Folio mercantil N° 081950). Fue hasta 1994, cuando inicia labores gracias a una operación que hace en conjunto con el Banco de Comercio Exterior y el Estado de Colima, para operar la planta de Pescado de Colima, la cual al poco tiempo de iniciar operaciones se quedó estancada y no tuvo el resultado esperado (Torres, 2008, p. 8).

Después de 3 años de asociación, y debido al éxito y aceptación de las marcas «Tuny», «Maratún» y «Nicolasa», el 30 de junio de 1996 Marindustrias decide comprar la planta industrial y terminar la asociación antes mencionada (S.A., 3 de julio de 1996, p. 5). A partir de ese año, la empresa inicia las capturas con apenas tres embarcaciones, pero tendría su mejor bonanza a partir del 2001 cuando los buques «María Valeria» y «María Verónica», lograron romper los récords nacionales de captura. Se habla de que en tan solo 10 días se logró el trabajo de 3 meses, teniendo como resultado una descarga de 1460 toneladas; 520 del «María Verónica» y 940 del «María Valeria». Con este nuevo récord, se logró la disminución en los gastos de operación, ya que las provisiones y el combustible, se redujeron considerablemente (Sánchez, 2001, p. 1).

### **La flota atunera manzanillense**

En 2003, y por tercer año consecutivo, Marindustrias volvió a batir los récords de pesca, esta vez con el buque «María Luisa» a cargo del técnico portugués José Verissimo Gouncalvez, quien logró capturar en el año la cantidad de 9600 toneladas, lo que significó que, a tan solo 10 años de haberse constituido, Marindustrias se convirtiera en la segunda empresa atunera más importante del país (Shaphit, 2003, p. 1).

Para el año 2007, y con tan solo 4 embarcaciones (María Luisa, María Fernanda, María Verónica y María Delia), la flota pesquera de Marindustrias se clasificaba como la más eficiente del país, ya que, para obtener una mejor producción, todas sus embarcaciones contaban con una tripulación de 25-26 trabajadores, redes de cerco, radares, satélites, helicópteros y sonares. Según

las palabras del CEO de Grupomar,<sup>8</sup> Antonio Suárez, Marindustrias supo conjugar la utilización de tecnología de punta con personal bien capacitado, lo que fue el principal factor para distinguirse de sus demás competidores y a su vez colocarse en los primeros lugares de producción. Por ejemplo, tenemos a los técnicos de pesca José Virissimo, Alberto Loaeza y Jorge Torres, quienes colocaron a la flota atunera manzanillense en los primeros lugares de captura sin la necesidad de trasladarse a lugares distantes en aguas internacionales (Valdéz, 2007, p. 1).

A partir del 2011 surgió la necesidad de ampliar la flota de Marindustrias, por lo cual se proyectó una inversión superior a los 1000 millones de pesos para mandar a construir 3 nuevas embarcaciones en los astilleros de Gijón España las cuales llevaron por nombre «Gijón», «Oaxaca» y «Manzanillo», lo que garantizó la incorporación de por lo menos 100 nuevos trabajadores (Sánchez, 2007, p. 1). El primer buque en arribar al puerto de Manzanillo fue el «Gijón», con una dimensión de 78 metros de eslora y que alcanzaba una velocidad de hasta 18 nudos, tuvo un costo de 25 millones de dólares y fue construido por la empresa «Armon» en el astillero «Juliana» de Gijón, España (Lozoya, 2014, p. 1). En julio del 2014 arribó el segundo atunero, el Oaxaca, de idénticas proporciones y costos que los otros dos (Lozoya, 2014, p. 1) y finalmente, el último en incorporarse a la flota fue el Manzanillo, el cual fue abanderado en mayo del 2015 por el titular de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), Enrique Martínez y Martínez, y por el Gobernador del estado de Colima, Mario Anguiano Moreno (S.A., 18 de mayo de 2015, p. 8).

Las 3 nuevas embarcaciones de Grupomar fueron parte de los 7 nuevos buques que se mandaron a fabricar a España por empresas mexicanas para fortalecer y elevar el rendimiento de la flota atunera nacional. De acuerdo a las palabras del presidente Enrique Peña Nieto:

---

<sup>8</sup> «Grupo Marítimo Industrial S.A. de C.V.», empresa tenedora de acciones constituida en 2003, encargada de administrar las compañías donde el señor Antonio Suárez Gutiérrez figura como accionista mayoritario. I.R.T.E.C.

Sin duda es un paso muy importante que dieron varios empresarios del sector pesquero en México, un gran esfuerzo para elevar el rendimiento y aprovechar los litorales del país; y hoy quiero felicitar a Don Antonio Suárez y toda su empresa, pero sobre todo a los trabajadores y pescadores que son el alma de este sector, por esa labor que hacen para producir más, generar más alimentos y más fuentes de empleo para los mexicanos (Jiménez, 2014, p. 1).

### **La planta procesadora: inversiones e innovación**

Después de la adquisición de la planta industrial de Pescado de Colima, eran altas las expectativas puestas en Marindustrias, pues se vislumbraba una mayor producción y la generación de nuevas fuentes de empleo, ya que se le daba preferencia a la mano de obra femenina que representaba más de 60 por ciento de la planta laboral (Valencia, 1998, p. 11). Para 1998, con una plantilla de más de 1300 empleados, la empresa pasó a producir de 90 mil a 200 mil cajas de atún enlatado por mes, con lo que aseguró ventas de hasta 10 millones de dólares, motivo por el cual se planteó la ampliación del grupo industrial, con la construcción de nuevas instalaciones como astilleros, talleres, central de combustibles, y diversas obras. Hasta ese entonces, Marindustrias había invertido alrededor de 50 millones de dólares, lo que propició un aceleramiento en el crecimiento de la empresa al grado de poder exportar a los principales destinos de Centro y Sudamérica y Europa (Quiles, 1998, p. 1).

Primeramente, se hace mención de la planta de harina de pescado que surgió en 1998 como un importante aliciente de la cadena productiva, ya que como mencionamos anteriormente, una de las mayores quejas de los vecinos de las colonias cercanas a la empresa, fue el de los malos olores que desprendían los residuos de la planta, por tal motivo, en agosto de ese mismo año entró en operaciones la fábrica de harina de pescado, la cual se encargó de generar 50 nuevos empleos (Marcos, 1998, p. 1). Además, esta obra se unió a la planta tratadora y el nuevo frigorífico que inauguró el presidente Ernesto Zedillo, las cuales tuvieron un costo de 6 millones de pesos y 4 millones de dólares, respectivamente (Valencia, 1998, p. 1). Por lo anterior, para 1999 la empresa

se fijó la meta de producir 3 millones de cajas de atún y una captura de 15 mil toneladas, ya que además de las obras portuarias, también se buscaba ampliar la flota (Hernández, 1999, p. 1).

Si hablamos de innovación y diversificación productiva, el caso de Marindustrias es un claro ejemplo de ello. Gracias a la pujanza de Antonio Suárez que constantemente buscaba presentar al mercado productos innovadores y, sobre todo, de calidad y a bajo costo, a partir del 2004 se colocó en el mercado nacional una variada gama de productos como el pollo, salmón y atún en presentación de ensalada, con el distintivo de que la lata tenía un diseño «abre fácil». La introducción de la ensalada y la innovadora lata, resultó ser un detonante para la industria avícola y agrícola del estado de Colima, ya que, a partir de aquí, se realizaron negociaciones para posicionar estos productos en las principales cadenas de autoservicios (Shaphit, 2004, p. 3).

Es necesario mencionar que este proceso de innovación y diversificación, surgió ante la necesidad de buscar nuevas alternativas antes las bajas capturas de atún; ya que, de palabras del director de operaciones de Marindustrias, Alberto García Canchola:

Cuando hablamos de innovación no solo estamos hablando de innovar productos, sino también de innovar procesos para ser líderes en ciertos esquemas de autoservicios, ser líderes en presentaciones del producto, y en ese sentido fuimos primeros, como empresa, en colocar en el mercado las ensaladas de atún enlatadas; posteriormente fuimos los primeros en sacar el sistema de abre fácil en el atún, y fuimos los primeros en ofrecer los multienvases, es decir, las presentaciones que se encuentran en tiendas o clubes de mayoreo, también fuimos en desarrollar una línea de especialidades como lo son las angulas, pulpos, calamares, atún ahumado y en chipotle; muchas de esas cosas que se han implementado en México, Grupomar ha sido punta de lanza (Valdéz, 3 de abril de 2007, p. 1).

Después del éxito de las ensaladas enlatadas, en 2011 se realiza una nueva inversión de la empresa, esta vez de 1 millón de dólares para la creación de una planta de mayonesa y aderezos, la cual generó 30 nuevos empleos y una producción diaria de 20 mil kilogramos (Hernández, 2011, p. 1). Ante esto,

Grupomar se comprometía a ser líderes en actividades de pesca, industrialización y comercialización de diversos productos marinos.

### **Trayectoria empresarial de Antonio Suárez Gutiérrez**

Don Antonio Suárez Gutiérrez nació en Oviedo, España, el 10 de abril de 1942. Su primer encuentro con México fue en 1966 cuando asistió a la boda de la hermana de su novia, en Oaxaca. En ese entonces, Suárez se dedicaba al comercio de pieles finas como mink, nutria, y marta, razón por la cual, en 1967, decidió asociarse con la empresa «Industria Pesquera de Oaxaca» para vender en España la producción de piel de tortuga que esta empresa procesaba. En 1968 el gobierno de Oaxaca vendió todas sus empresas paraestatales, entre ellas la Pesquera de Oaxaca, fue en ese entonces cuando adquirió la planta y modernizó las instalaciones para convertirse en el pionero de la pesca en ese estado (Cázares, 2011, p. 1).

En 1970 contrae nupcias y 10 años después es invitado por el presidente Lic. José López Portillo para incursionar en la pesca atunera, oportunidad que no rechazó y que propició la entrada de otros empresarios y grupos empresariales, como VISA, COMERMEX, BANORO, y PROTEXA (S.A., 3 de febrero de 2017, p. 1). Fue a causa del primer embargo atunero en 1980, cuando Suárez decide regresar a España al no encontrar en México a quien venderle la producción; fue así como el destino lo llevó a pescar en África hasta 1984, año en que regresa a México para integrarse nuevamente a la flota mexicana y a la «Asociación Mexicana de Productores de Atún».

A pesar del embargo, Suárez decidió seguir en el negocio de la pesca atunera, pero esta vez decidió asociarse con «brokers» de Italia y España para venderles el atún que su flota producía, posteriormente, logró colocar su producción en los mercados de Japón, Tailandia y otras partes del mundo.

En 1994, fija su residencia en Manzanillo al formar una asociación con el Banco de Comercio Exterior para operar la planta de Pescado de Colima, que hasta ese entonces se encontraba paralizada; a partir de ahí, constituyó diversas empresas de servicio para su flota y planta procesadora (Ver Cuadro 2), y logró

posicionar a su empresa Marindustrias como uno de los complejos pesqueros más importantes del país, y a sus marcas entre las más vendidas (S.A., 2017, p. 2).

Año	Empresa	Capital	Fase	Aportacion	Socios
1993	Marindustrias S.A. de C.V.	\$ 150 000.00 (Ciento cincuenta mil pesos)	Enlatadora	\$ 90 000.00 (Noventa mil pesos)	Marítima Industrial Pesquera S.A. de C.V.
1995	Marflota S.A. de C.V.	\$ 500 000.00 (Quinientos mil pesos)	Construcción y reparación de embarcaciones	\$ 245 000.00 (Doscientos cuarenta y cinco mil pesos)	María Fernanda Suárez Gutiérrez (hija)
1996	Marítima Portuaria S.A. de C.V.	\$ 50 000.00 (Cincuenta mil pesos)	n.d.	\$ 20 000.00 (Veinte mil pesos)	María Fernanda Suárez Gutiérrez
1997	Maratún S.A. de C.V.	\$ 160 000 000.00 (Ciento sesenta millones de pesos)	Pesca	n.d.	n.d.
1997	Marfrigo S.A. de C.V.	n.d.	Frigoríficos	n.d.	n.d.
2003	Grupo Marítimo Industrial S.A. de C.V.	n.d.	Comercio	n.d.	n.d.

Nota. Elaboración propia con datos obtenidos de I.R.T.E.C.

## Conclusiones

Podemos afirmar que a lo largo de la historia el puerto de Manzanillo ha estado vinculado al comercio marítimo y en menor medida a la pesca, decantándose por el tráfico de mercancías debido a las ventajas comparativas y competitivas con las que contaba el puerto. Fue hasta los años 40 cuando la pesca tomó cierta relevancia en Manzanillo, particularmente con la pesca de escualos y la fabricación de embarcaciones de madera. Posteriormente, los diversos sectores pesqueros (social, privado y paraestatal) pasaron por una crisis que desencadenó el exilio de los pescadores manzanillenses hacia otros puertos pesqueros

del país, por lo que fue necesario en la década de los 80, la implementación de políticas públicas que subsanaran y fortalecieran diversos sectores económicos en la región centro occidente, particular en el puerto de Manzanillo.

Fue así como surgió el Plan Colima, que se dedicó a atender las necesidades de desarrollo no solo de Manzanillo, sino en todo el estado de Colima; para el puerto, se establecieron prioridades, y una de ellas fue posicionar a Manzanillo como uno de los puertos líderes en captura y procesamiento de atún; por tal motivo, fue creada la empresa Pescado de Colima, que desafortunadamente tuvo que ser vendida poco tiempo después al no obtener los resultados esperados. En este contexto, se da que la planta operativa de Pescado de Colima fue adquirida por el empresario español Antonio Suárez Gutiérrez, fundador de Marindustrias, y a lo largo de casi 30 años, quien logró posicionar tanto a su flota como a su planta industrial, como las más grandes de la región centro occidente y la segunda más productiva e importante del país; esto en mayor medida por las fuertes inversiones en sus empresas conexas, y por la innovación en sus productos que han tenido éxito no solo en México, sino también en otros mercados internacionales.

Para concluir, es importante señalar que en el presente trabajo se intenta ofrecer una visión de largo plazo sobre una industria relativamente joven. No obstante, se considera que el tema requiere estudios más profundos en distintos periodos y regiones del país. Se estima que la industria atunera en la región centro-occidente de México se consolidó debido a que Marindustrias no solo se encarga del procesamiento de la materia prima, sino que también se ocupa del abastecimiento mediante su propia flota, así como de la distribución y exportación a través de sus filiales especializadas.

En México existe una industria que realiza los tres procesos: captura, procesamiento y comercialización. Además, otro de los factores que fortalecieron la industria atunera en la región es la innovación tecnológica en la flota, y la visión empresarial de los hombres de negocios.

## Referencias

### Bibliográficas

- Anda Gutiérrez, Cuauhtémoc, (1999), *Los nuevos puertos mexicanos*, México, Noriega Editores.
- Bernache Pérez, Gerardo, (2012), *Riesgo de contaminación por disposición final de residuos. Un estudio de la región centro occidente de México*, México, Revista Internacional de Contaminación Ambiental.
- Gobierno Constitucional del Estado de Colima, (1989), *Colima Ayer y Hoy*, México, Coordinación del Plan Colima: Memorias 1983-1988.
- Román Alarcón, R. Arturo, (2013), *La pesquería de camarón en el puerto de Mazatlán 1936-1982*, México, Editorial UAS.
- Secretaría de Marina, (2020), *México y el Mar: Relevancia del poder marítimo nacional*, México, Secretaría de Marina-Armada de México.
- Van Young, Eric, (1987), *Haciendo historia regional, consideraciones metodológicas y teóricas*, Argentina, Anuario IEHS.
- Woo Gómez, Guillermo, (2002), *La regionalización, nuevos horizontes para la nueva gestión pública*, México, Universidad de Guadalajara.
- Zuazo Ochoa, Raúl, (1999), *Manzanillo: Anécdotas, personajes y relatos*, México, Gobierno del Estado de Colima-Secretaría de Cultura.

### Hemerográficas

- Cázares, E. (2011, 27 de junio). Espera Marindustrias producir 5 millones de cajas de atún. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- García, C. (1993, 26 de octubre). Empieza la comercialización de atún: Pescado de Colima. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.
- Hernández, C. (1999, 18 de enero). Construirán un astillero aquí. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Hernández, C. (2008, 4 de octubre). 5 mil millones a pesca. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.

- Hernández, C. (2011, 23 de junio). Marindustrias invierte 200 mdp. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.
- Jiménez, M. (2014, 6 de marzo). Peña Nieto reconoce inversiones de Grupomar. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.
- Lozoya, J. (2014, 25 de julio). Marindustrias rebasará la meta este año. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Lozoya, J. (2014, 4 de febrero). Llegará nuevo barco atunero de Marindustrias. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Marcos, G. (1998, 25 de noviembre). SEMARNAP inaugura planta procesadora. *El Noticiero de Colima*, p. 1.
- Martínez, V. M. (2018, 16 de diciembre). 118 años del arranque de las obras del puerto. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 3.
- Martínez, V. M. (2011, 17 de junio). La inauguración del puerto interior de San Pedrito. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 3.
- Martínez, V. M. (2002, 20 de enero). Hace 30 años se hizo el puerto interior de Manzanillo. *El Noticiero de Colima*, p. 1.
- Quiles, A. (1998, 17 de diciembre). Se fabricarán 200 mil cajas al mes. *El Noticiero de Colima*, p. 1.
- S. A. (1988, 19 de junio). Productividad pesquera en el Estado de Colima. *El Correo de Manzanillo*, p. 1.
- S. A. (2015, 18 de mayo). Grupomar consolida su flota atunera con el abandamiento del buque “Manzanillo”. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 8.
- S. A. (2017, 3 de febrero). Marindustrias gana premio alimentario. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- S. A. (1996, 3 de julio). Marindustrias. *El Correo de Manzanillo*, p. 5.
- Sánchez, S. (2007, 22 de noviembre). Desde el muelle. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 3.
- Sánchez, S. (2001, 7 de marzo). Capturan récord nacional de atún. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Santoyo, V. (2001, 26 de abril). Puerto Interior de San Pedrito. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 2.
- Shaphit, E. (2004, 15 de febrero). Marindustrias introduce un producto innovador al mercado. *El Correo de Manzanillo*, p. 3.

- Shaphit, E. (2003, 22 de diciembre). Grupomar reconoce el esfuerzo de sus marineros. *El Correo de Manzanillo*, p. 6.
- Torres, G. (2008, 27 de agosto). Horizonte favorable en la industria del atún. *El Correo de Manzanillo*, p. 8.
- Valdéz, C. (2007, 2 de abril). Grupomar tiene la flota atunera más eficiente del país. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Valdéz, C. (2007, 3 de abril). Agricultores no le sacan provecho a la industria: Grupomar. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Valencia, M. T. (1998, 22 de julio). Aumentarán empleos en Marindustrias. *El Noticiero de Colima*, p. 11.
- Valencia, M. T. (1998, 4 de abril). Invertirá Marindustrias 23 MDD. *El Noticiero de Manzanillo*, p. 1.
- Zuazo, R. (1993, 25 de marzo). Pescado de Colima se muere. *El Correo de Manzanillo*, p. 4.

### Archivos consultados

Archivo Histórico de Estado de Colima (Hemeroteca)

- El Noticiero de Colima

Archivo Histórico Municipal de Colima (Hemeroteca)

- El Diario de Colima

Archivo Histórico del Municipio de Manzanillo (Hemeroteca)

- El Noticiero de Manzanillo
- El Diario de Manzanillo

Instituto para el Registro del Territorio del Estado de Colima

- Actas constitutivas

# Escripta

---

PRECEDENTES DEL PROGRAMA AGRÍCOLA  
MÉXICO (1943-1965). LOS PRELIMINARES  
DE LA TRANSFORMACIÓN AGRÍCOLA GLOBAL

PRECEDENTS OF THE MEXICO AGRICULTURAL  
PROGRAM (1943-1965). THE PRELIMINARIES  
OF GLOBAL AGRICULTURAL TRANSFORMATION

**Francisco Javier Serrano-Bosquet**

[orcid.org/0000-0003-3929-4141](https://orcid.org/0000-0003-3929-4141)

**Abad Enríquez-Rodríguez**

[orcid.org/0000-0003-0275-8213](https://orcid.org/0000-0003-0275-8213)

Recepción: 29 de junio de 2024

Aceptación: 3 de septiembre de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

## PRECEDENTES DEL PROGRAMA AGRÍCOLA MÉXICO (1943-1965). LOS PRELIMINARES DE LA TRANSFORMACIÓN AGRÍCOLA GLOBAL

### PRECEDENTS OF THE MEXICO AGRICULTURAL PROGRAM (1943-1965). THE PRELIMINARIES OF GLOBAL AGRICULTURAL TRANSFORMATION

Francisco Javier Serrano-Bosquet<sup>1</sup>  
Abad Enríquez-Rodríguez<sup>2</sup>

#### Resumen

México vivió a finales del siglo XIX e inicios del XX un proceso de modernización que incluyó el ámbito agrícola. Entre los esfuerzos gubernamentales y privados llevados a cabo cabe destacar el *Programa Agrícola México*. Un proyecto que fue punto de inflexión en la agricultura mexicana y en el proyecto de exportación global del modelo agrícola estadounidense. A partir de fuentes primarias y estudios bibliográficos, reconstruimos la imagen que políticos estadounidenses y miembros de la Fundación Rockefeller tenían del estado de la agricultura mexicana, su situación política y social y cómo influyó en el desarrollo de un programa de ayuda al desarrollo de la agricultura mexicana.

**Palabras clave:** Agricultura científica, Fundación Rockefeller, Programa Agrícola México, Segunda Guerra Mundial, Henry A. Wallace.

#### Abstract

Mexico underwent a modernization process in the late 19th and early 20th centuries, which extended to the agricultural sector. Among the various governmental and private initiatives, the Mexico Agricultural Program stands out as a pivotal moment in Mexican agriculture and in the broader effort to export the American agricultural model globally. Drawing on primary sources

---

<sup>1</sup> Tecnológico de Monterrey, México. Correo. [fjaverserrano@tec.mx](mailto:fjaverserrano@tec.mx)

<sup>2</sup> Tecnológico de Monterrey, México. Correo. [abad.enriquez@gmail.com](mailto:abad.enriquez@gmail.com)

and bibliographic studies, we reconstruct the perceptions held by American politicians and members of the Rockefeller Foundation regarding the state of Mexican agriculture, its political and social context, and the ways in which these views shaped the development of a program aimed at fostering agricultural advancement in Mexico.

**Keywords:** Scientific agriculture, Rockefeller Foundation, Mexico Agricultural Programme, World War II, Henry A. Wallace.

## Introducción

A la par de lo acaecido en los más importantes países europeos y los Estados Unidos, en México se dio durante el siglo XIX un proceso de modernización que incluyó, como uno de los ámbitos de actuación más importantes, la constitución y puesta en marcha de una agricultura científica. Los inicios fueron complicados y, si bien el paradigma positivista fue el que dominó los inicios de tal modernización, la forma de entenderlo y de desarrollar dichos programas sufrió cambios considerables a lo largo del siglo. Durante las primeras décadas de la siguiente centuria no se dieron grandes cambios en ese sentido. Las contiendas entre paradigmas y cosmovisiones científicas diferentes, basadas en criterios y presuposiciones distintas sobre la sociedad y el quehacer científico, dieron lugar a propuestas y proyectos de modernización de la actividad agrícola muy desiguales. Propuestas y, por consiguiente, criterios y prejuicios iniciales que fueron, a su vez, variando al tiempo marcado por los acontecimientos políticos y económicos que acaecían.

En ese sentido, no podemos ignorar cómo la revolución, los vaivenes postrevolucionarios, el Crac de 1929 y otros factores tanto internos como externos, sin ignorar factores climatológicos, afectaron a la sociedad en general y el desarrollo de la agricultura en particular. Ejemplo de ello lo tenemos en los datos macroeconómicos. Si bien la agricultura contribuía en la década de 1930 con un 28.5% al Producto Interno Bruto, y absorbía el 60% de la fuerza laboral (Lerner, 1976), era por entonces la rama de la producción con el menor producto per cápita. Mientras que en la minería era de \$4996 y en la industria

de la transformación de \$ 2851, en la agricultura era tan sólo de \$199 (Lerner, 1976, p. 191). Al difícil contexto político y económico generalizado, la mano de obra agrícola estaba principalmente dedicada a la subsistencia o al trabajo en grandes haciendas cuya oligarquía terrateniente no contaba con grandes capacidades financieras o técnicas. Bajo la óptica de la rentabilidad, la agricultura era de las actividades menos promisorias. A todo ello, debe agregarse que la reforma agraria contrajo la producción agrícola entre 1934 y 1938 (Madow, 1970, p. 939). Y, aunque en 1939 aumentó el volumen producido (Bassols, 1971), la situación del campo mexicano seguía siendo precaria.

El gobierno estadounidense no veía con indiferencia esta situación. Máxime, cuando esta era, en buena medida, una de las principales razones por las que la alianza de las fuerzas totalitarias con el conservadurismo mexicano, representada en las elecciones presidenciales de 1940 por el movimiento de J.A. Almazán, estaba adquiriendo gran fuerza. Una corriente en el que la participación de figuras cercanas al fascismo alemán ponía en serio riesgo —según fuentes estadounidenses— a los EE. UU. a mediados de la Segunda Guerra Mundial.

Pero, no era sólo el miedo al fascismo lo que movía a los estadounidenses a interesarse por el campo mexicano. Desde décadas atrás, estancias tanto públicas como privadas de un lado y otro de la frontera habían colaborado en programas de apoyo y desarrollo agrícola. Ninguno, desde luego, había tenido la dimensión e influencia que tendría en las décadas de 1940 y 1950 el Programa Agrícola México. Un proyecto que fungió —tal y como en el título se anuncia— como una de las principales lanzaderas de la transformación global que vivió la agricultura durante el siglo xx.

Si bien estudios clásicos como los de D. Fitzgerald (1986), J. Cotter (2003) y S. Ortoll (2003), entre otros, han abordado la exportación del modelo agrícola norteamericano, en nuestro caso profundizamos en tres aspectos clave a partir de fuentes primarias inéditas<sup>3</sup> y estudios bibliográficos relacionados: (a) la percepción que tanto el gobierno estadounidense como diversas iniciativas

<sup>3</sup> Las fuentes primarias utilizadas en este estudio incluyen documentos originales del *Rockefeller Archive Center*, así como materiales accesibles electrónicamente de *Illinois Digital Newspaper Collection*, *Iowa Digital Library* y *Library of Congress*. Durante nuestra estancia en el *Rockefeller Archive Center*, realizamos una revisión documental exhaustiva, mientras que los archivos

filantrópicas vinculadas a la Fundación Rockefeller tenían sobre el contexto agrícola mexicano y la situación política y social del país a finales de la década de 1930 y principios de 1940; (b) los primeros pasos en el diseño y construcción de un proyecto de desarrollo y asistencia agrícola en México; y (c) las diferencias y tensiones entre los principales actores norteamericanos involucrados en la fase inicial del diseño, así como los intereses geopolíticos inmediatos que impulsaron el programa.

Para tal fin, comenzamos con una breve descripción del contexto político, económico y agrícola mexicano durante la década previa que nos permite, en la siguiente sección, comprender con mayor profundidad la visión de Henry A. Wallace sobre la situación y posibilidades de desarrollo del campo mexicano, así como el riesgo que las autoridades norteamericanas observaban en el avance de movimientos totalitarios y comunistas en la región. Posteriormente vemos cómo fueron las primeras reuniones y negociaciones entre H.A. Wallace y la Fundación Rockefeller (FR), así como la forma en la que la solicitud fue asumida inicialmente por la dirección de la institución filantrópica. Una lectura y ejecución no compartida por todos los actores norteamericanos generando —como apuntábamos— diferencias y tensiones internas que deberían considerarse a la hora llevar a cabo un análisis profundo del Programa Agrícola México.

### **Contexto económico y agrícola en México durante la década 1930 (1929-1940)**

Para los fines que ahora nos ocupan, podemos sintetizar la situación política, económica y social mexicana con la que se encontraron los políticos estadounidenses y directores de la Fundación Rockefeller a finales de la década de 1930, en torno a cinco grandes ejes. Por un lado, debemos tener presente la existencia aún de efectos, de problemáticas aún no resueltas de la Revolución. Sobre todo, aquellas relacionadas con la inestabilidad política, militar, financiera y

---

digitales fueron analizados mediante un enfoque metodológico que combinó el análisis contextual y la interpretación histórica de los materiales.

hacendaria a la que, desde entonces hasta las elecciones presidenciales de 1940, estuvo sometido el país. Por otro lado, es necesario considerar los efectos de la crisis bursátil de 1929 que volvieron a hundir a una sociedad y economía que apenas se levantaba. Especial atención merece, por tratarse del contexto más inmediato, los últimos años de gobierno de Lázaro Cárdenas y la campaña presidencial de 1940. Un periodo este último sumamente complejo durante el cual los movimientos conservadores y totalitarios mexicanos deben ser atendidos tanto a la luz de los acontecimientos internos, como el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial.

### **Secuelas aún presentes de la Revolución Mexicana en los entornos político, económico y militar**

Entre 1929 y 1940 la política, la economía y la sociedad mexicana tenían todavía que enfrentar e intentar superar algunos importantes efectos y consecuencias de una guerra civil aun no completamente superada. Allende de los datos macroeconómicos, entre los que cabe destacar en este momento los relacionados con las exportaciones y la productividad industrial y agropecuaria, tres eran los principales problemas que resolver. Por un lado, la creación de un modelo de traspaso de poderes presidenciales sin la violencia que había caracterizado los primeros años de la posguerra; por otro, el control nacional de la economía, la tierra y el petróleo y, principalmente, la gestión de la prometida Reforma Agraria.

En el primer caso, el recuerdo de las rebeliones de la década previa, como las encabezadas por Adolfo de la Huerta en 1923 y Gonzalo Escobar en 1929, así como los intentos fallidos de Francisco Serrano y Arnulfo R. Gómez en 1927, no podían ignorarse y estuvieron presentes, sobre todo, ante cada cambio de gobierno.

La Guerra Cristera 1926-1929 no ayudó nada a mejorar este contexto de incertidumbre y crisis. Devastó la región centro occidental del país, incrementó el gasto gubernamental en el ejército, que ya era de por sí muy elevado, y dividió aún más a una sociedad ya de por sí fragmentada a raíz de las luchas

nacionales, regionales y locales en pos de más tierras y poder (Knight, 2015, pp. 274-275; Shadow y Rodríguez-Shadow, 1994, p. 660).

En este contexto, y con el fin de institucionalizar la actividad de la nueva clase política, Plutarco Elías Calles creó en 1929 el Partido Nacional Revolucionario (PNR). Este partido de Estado buscaba, a través de los grupos obreros y campesinos, limitar el predominio original de los jefes militares (Meyer, 2017, p. 826).

Ante la necesidad de consolidar el partido y asegurar la lealtad de los sectores populares, Lázaro Cárdenas impulsó un proceso de corporativización de los sectores sociales. Este proceso se materializó en la creación de diversas organizaciones representativas de distintos sectores de la sociedad. En este sentido, cabe destacar la creación de la Confederación de Trabajadores de México (CTM) en 1936 y la Confederación Nacional Campesina (CNC) en 1938. Apenas cinco meses antes, el PNR se había transformado en el Partido de la Revolución Mexicana (PRM) (Meyer, 2017, pp. 855-857).

En cuanto al control nacional de la economía y la explotación de las materias primas existentes en el territorio nacional, uno de los más importantes y complicados pasos a dar debía llevarse a cabo en el ámbito de la minería, misma que se encontraba principalmente en manos del capital extranjero cuyos intereses solían estar muy lejos de las prioridades del gobierno. De ahí que éste se topara con grandes obstáculos. Entre los que cabe destacar el poder político y económico con que contaban los empresarios extranjeros y, relacionado con el mismo, la constante presión que el gobierno estadounidense ejercía para que se respetara, y repusiera cuando fuera el caso, los derechos —principalmente económicos y productivos— de sus ciudadanos en el país azteca. Allende, por supuesto, de las constantes solicitudes de pago de las deudas contraídas.

Finalmente, si ciertamente el número de campesinos desengañados iba creciendo ante el incumplimiento de la promesa de reparto de tierras, y otros actores veían en este una de las principales causas del retraso productivo agropecuario,<sup>4</sup> la Reforma Agraria era un excelente instrumento político al que,

<sup>4</sup> A lo largo de la década de 1920 el reparto agrario fue muy fragmentado y desigual en los distintos estados, lo que generó —tal y como señala Knight (2015, p. 285)— tensión e incertidumbre en la agricultura. Ortiz Rubio comenzó a frenar a inicios de la siguiente década un reparto que, si bien no satisfacía las demandas campesinas —tan sólo 673,000 ejidatarios habían recibido tierras, es

en un contexto de gran inestabilidad, ningún alto funcionario quería renunciar gratuitamente.<sup>5</sup>

## La crisis mundial de 1929

Al contexto de incertidumbre interna con que se cerraba una y comenzaba otra década, se vino a sumar la depresión mundial tras el *Crac* de Wall Street de 1929. Si bien la situación económica mexicana empeoró dramáticamente como consecuencia del inicio de esta crisis, las primeras señales que previamente habían aparecido en el país vecino tuvieron pronto eco en México como una suerte de advertencia de lo que estaba por venir (Gómez Galvarriato, 2014; Knight, 2015).<sup>6</sup>

El impacto se vio reflejado en primer lugar en una fuerte disminución en el volumen y valor de sus exportaciones.<sup>7</sup> Afortunadamente, México contó con la buena fortuna de la llamada *lotería de mercancías*. No dependía en exceso de un solo producto de exportación y en su variada canasta contaba con dos productos primarios que permitieron soportar la depresión bastante mejor que otros países: plata y petróleo (Knight, 2015). A la superación de esta situación ayudó también, al igual que en muchos otros países, que su desarrollo se fuera centrando paulatinamente en la producción y consumo interno hasta el punto en el que, al final de la década de 1930, el sector exportador dejó de ser el sector líder de la economía.

---

decir, el 20% de la población económicamente activa en agricultura— fue suficiente para debilitar y preocupar a la clase terrateniente.

<sup>5</sup> El mejor ejemplo de ello es el de Lázaro Cárdenas. Si bien es posible detectar en él un importante grado de idealismo, el agrarismo fue —tal y como constata Knight (2015, p. 273)— una orgullosa bandera del cardenismo, un medio para traer el favor presidencial y obtener el apoyo popular.

<sup>6</sup> La economía nacional se había resentido previamente, concretamente desde 1926 y, sobre todo, en 1927, como consecuencia de la recesión que sufrió los Estados Unidos durante ese periodo. Ejemplo de ello lo tenemos en el deterioro del 4% de los términos de intercambio entre 1926 y 1929 (Knight, 2015, p. 280; Cárdenas de la Peña, 1987, p. 225).

<sup>7</sup> Ejemplo de ello lo tenemos en la reducción entre 1929 y 1932 de los términos de intercambio mexicanos en un 21%, mientras que el volumen de exportación se contrajo 37%, lo que implicó una caída del 50% en el poder de compra de las exportaciones (Cárdenas, 1987). En términos absolutos el valor de las exportaciones pasó, de 285 millones de dólares en 1929, a sólo 97 millones en 1932 (Delgado, 2010, p. 78).

En el sector agropecuario, la promulgación del Código Agrario a finales de la presidencia de Abelardo Rodríguez (1932-1934) fue fundamental. A pesar de su perfil conservador y cercano a la empresa privada (Knight, 2015, p. 287) la contracción de los salarios reales y el gran número de desempleados, tanto por los efectos internos de la crisis como por la repatriación masiva de trabajadores mexicanos de los EE. UU., dieron lugar a un aumento de la miseria y las tensiones sociales que debía abordarse. Su promulgación en 1936 fue clave para el reparto masivo que llevó posteriormente a cabo Lázaro Cárdenas.

### **La presidencia de Lázaro Cárdenas**

El inicio del gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940) —señala Gómez Galvarriato (2014, p. 117)— coincidió con la recuperación económica y el citado impulso al reparto agrario. Entre 1934 y 1940 se distribuyó más del doble de tierra que en todas las administraciones previas en conjunto, cerca de 18 millones de hectáreas, beneficiando a 814 519 campesinos (Gómez Galvarriato, 2014, p. 119).

Si bien Cárdenas estaba convencido de que el ejido podía ser uno de los actores fundamentales para el desarrollo de la economía nacional, también lo estaba de su gran valor como instrumento político y de control social. De ahí que el reparto de tierras que llevó a cabo no deba contemplarse solo de manera cuantitativa, también cualitativa. En ese sentido, véase la distribución llevada a cabo en algunas de las zonas agrícolas más rentables, como la Laguna, Los Mochis, Sinaloa, Mante, el Valle del Yaqui (Sonora), Yucatán, Soconusco, Lombardía y Nueva Italia (Gómez Galvarriato, 2014, pp. 119-120).

A pesar de los esfuerzos realizados por distintos actores sociales y económicos, el sector agrícola seguía siendo muy vulnerable, sobre todo, a las condiciones climatológicas, como heladas, inundaciones y sequías, que constituyeron la amenaza perpetua de la agricultura mexicana de temporal durante toda la década de 1930. A ello debe sumarse —tal y como consideró desde el inicio el Programa Agrícola México— las grandes desigualdades existentes

entre los modelos, las capacidades y los fines productivos de unas regionales y otras.

Aquí está, a entender de numerosos autores uno de los nudos gordianos de la agricultura mexicana: el insuficiente nivel de productividad de la agricultura de consumo interno frente al avanzado y dinamizador de la agricultura comercial o de exportación (Kuntz Ficker, 2010, pp. 117-118; Marino y Zuleta, 2010, p. 461)

Si bien, desde la época virreinal los principales cultivos de uso interno —maíz, frijol y trigo, entre otros— concentraban la mayor parte de la fuerza de trabajo y de la superficie en cultivo, las cosechas no siempre alcanzaban para abastecer la demanda interna (Marino y Zuleta, 2010, p. 461). Debido a ello, fue recurrente la importación de granos<sup>8</sup>. En 1928, por ejemplo, los rendimientos medios por hectárea de maíz colocaban a México cerca del puesto 50 a nivel mundial. Esto contrastaba con los rendimientos obtenidos en los productos agrícolas de exportación, como el henequén, el algodón, el garbanzo, el arroz o el plátano, cuyos rendimientos los hacían internacionalmente competitivos (Kuntz Ficker, 2010, p. 129; Marino y Zuleta, 2010, p. 461).

Las razones de tan diferentes situaciones eran multifactoriales: tanto económicos, políticos, militares,<sup>9</sup> sociales y ambientales. La propiedad de la tierra y la cuestión del reparto agrario, la baja incorporación de insumos (fertilizantes, plaguicidas, insecticidas, maquinaria agrícola) en un caso y alta en el otro, generaron mejoraras dispares en la productividad y rendimientos; los fenómenos climatológicos y medioambientales naturales —como sequías, heladas y plagas—, entorpecieron y agravaron en forma desigual el desarrollo agrícola. En definitiva, aunque en ambos casos el escenario fue duro, lo fue significativamente más en el caso de la agricultura de consumo interno. Ejemplo de

<sup>8</sup> Sequías como la que tuvo lugar en el bienio 1921-1922 hicieron que la reducción productiva fuera acompañada de un aumento de los precios. Estos se mantuvieron por distintos motivos por encima del precio del grano norteamericano, propiciando con ello que su importación fuera recurrente durante todo el periodo.

<sup>9</sup> Si bien autores como Marino y Zuleta (2010, p. 458) afirman que el sector agropecuario no fue globalmente abatido por causa de la Revolución y del reparto agrario, tanto ellos mismos como muchos otros autores señalan afectaciones e importantes caídas productivas (Sandra, p. 42). No fue hasta 1925-1926, cuando sus niveles de producción se aproximaron a los de 1909-1910, gracias al repunte de la producción doméstica y al empuje de los bienes exportables (), para volver a caer un año más tarde. Entre 1927 y 1929 tuvo lugar una contracción general de la producción.

ello lo tenemos en la inversión en infraestructura hídrica y la maquinización de la actividad agrícola. Tanto una —las grandes obras de irrigación llevadas a cabo a mediados de la década de 1920— como la otra —la distribución de equipamiento agrícola— se dieron principalmente en el norte y el centro del país (Marino y Zuleta, 2010, p. 467). Más aún, en 1930 más del 60% del valor de la maquinaria agrícola se concentraba en esta región donde, el 94,4% estaba en manos de los grandes y pequeños predios privados. En el resto del país, así como en los ejidos de la región, la tracción animal continuó siendo la principal fuerza motriz en agricultura.

Los problemas macroeconómicos y las relaciones internacionales del país se acrecentaron en 1938 como consecuencia del decreto de expropiación de empresas petroleras. Si el momento en que se dio, vísperas del comienzo de la Segunda Guerra Mundial, mitigó en buena medida las represalias que los Estados Unidos y otras potencias extranjeras pudieran haber ejercido contra México, la producción petrolera proporcionaba cerca del 13% de los ingresos gubernamentales. Ello complicó aún más las finanzas, así como las relaciones con los EE. UU., si bien la asignación de la producción al Estado dio al gobierno —tal y como señala (Gómez Galvarriato, 2014, p. 121)— una importante fuente de poder y recursos económicos a mediano y largo plazo.

A la mitad de este contexto, Lázaro Cárdenas debía asegurar que la sucesión presidencial de 1940 se llevara a cabo de manera ordenada y, sobre todo, permitiera darle continuidad al proceso de estructuración del nuevo régimen político. Para ello, era preciso elegir al candidato adecuado del PRM y asegurar un frente común frente al candidato de la oposición Juan Andreu Almazán.

## Las elecciones de 1940

La elección de Ávila Camacho como candidato del PRM representó el triunfo de los moderados del partido. Si bien el plan sexenal sobre que el que se basó el programa ratificaba el anterior de 1934, la campaña realizada por el candidato fue muy diferente a la de su *predecesor*. *Ávila Camacho mostró una gran moderación en el tratamiento de las cuestiones más importantes del momento,*

sobre todo, en lo que concernía al papel que debía ocupar el capital privado en el desarrollo del país, la política exterior, especialmente las relaciones con Estados Unidos, los derechos de los obreros y la lucha de clase.

En esa línea, la política del *Buen Vecino* de Roosevelt fue generosamente alabada. Ávila Camacho recalcó la conveniencia mutua de una buena amistad por proximidad, la defensa de la democracia y la asociación con la familia de naciones libres. Asimismo, fortaleció la política de Cárdenas y de Lombardo Toledano, quienes habían constatado la importancia de la solidaridad de las naciones democráticas en contra de la amenaza del fascismo.

Ahora bien, Ávila Camacho no estaba sólo en la contienda. En 1939 había un gran número de pequeños grupos políticos conformados en su mayoría por antiguos revolucionarios desilusionados y representantes del sector empresarial, particularmente del de Monterrey.<sup>10</sup> Muchos de ellos, sin un candidato, programa o grupo de partidarios sólido, se vieron en la necesidad de unirse —a pesar de haber sido en algunos casos enemigos durante años— si querían hacer frente al partido del gobierno. Para tal fin, destacados veteranos de la revolución se reunieron en la Ciudad de México y formaron el Comité Revolucionario para la Reconstrucción Nacional (Prewett, 1941, pp. 222-223; Meyer, 2013, p. 187; Bénard, 1998, p. 81; Michaels, 1971, p. 104). El resultado de este encuentro fue la organización de un programa de oposición política bien planeado —destaca Albert L. Michaels (1971, p. 104)— que «expresaba clara y cuidadosamente los deseos de muchos mexicanos de una vida más pacífica».<sup>11</sup>

Si bien fue seleccionado inicialmente el general Joaquín Amaro —exsecretario de Guerra y Marina con Calles y Gil, y exsecretario de Educación Pública con este último— como líder y candidato de este grupo, finalmente compitió por el mismo Juan Andreu Almazán, jefe de la Zona Militar de Nuevo León. Con una trayectoria política y militar más distinguida que la de Ávila Camacho, el beneplácito de la Iglesia, los empresarios y el ejército, no parecía en principio que pudiera tener grandes problemas ni con Cárdenas ni con el partido oficial.

<sup>10</sup> Véase Saragoza (1988)

<sup>11</sup> Mismo, como veremos más adelante, por el que el gobierno de Roosevelt apoyó inmediatamente al candidato oficial del PRM.

Su propuesta, cautelosa como lo era la de Ávila Camacho tanto en sus formas como en algunos de sus contenidos,<sup>12</sup> y su programa —tal y como recoge Michaels (1971, pp. 112-113)— basado en el trabajo, la cooperación y el respeto a la ley ganaron una extraordinaria popularidad. Un elemento importante de su campaña fue su constante intento por ganarse la simpatía o —como señala Meyer (2017, p. 602) — «al menos la neutralidad del gobierno norteamericano». Sin embargo, a pesar de su propuesta de dar un giro a las relaciones con los EE. UU. y basar éstas en la cooperación, aquí estuvo su principal fracaso. El gobierno estadounidense consideró que Ávila Camacho era suficientemente moderado y la mejor opción para sus intereses sin tener que volver a un contexto de violencia y desorganización como probablemente hubiera ocurrido de apoyar a Almazán (Meyer, 2017, p. 602).

La actitud estadounidense, así como convicciones ideológicas, dieron pie a que ni Lázaro Cárdenas ni su partido aceptaran que una oposición, a la que consideraban reaccionaria y divisoria, llegara al poder y con ello pusiera en riesgo la unidad y economía del país (Michaels, 1971, p. 81). Uno de los principales motivos por los que Cárdenas faltó a su promesa con Almazán y la ciudadanía era el mismo por el que había elegido a Ávila Camacho y no a Francisco Múgica como su sustituto: «México debía enfrentarse a la amenaza mundial del fascismo como una nación unida» (Michaels, 1971, p. 82).<sup>13</sup> De ahí que, cuando desde el gobierno de Cárdenas se vio el grado de popularidad y entusiasmo público que la campaña opositora estaba alcanzando, las hostilidades hacia los militantes de Almazán se recrudecieron.<sup>14</sup>

Numerosos documentos y voces señalan que la votación y el recuento de votos fueron un gran engaño, un enorme fraude electoral. Incluso, el mismo día de las elecciones, éstas fueron interrumpidas por disturbios frecuentes, el ejército y la policía mataron y detuvieron a decenas de manifestantes y, el mismo Cárdenas tuvo que abstenerse de votar. Al recuento de los votos y publicación

<sup>12</sup> Cautelosa a la vez que ambigua ideológicamente ya que bajo su bandera e imagen debía satisfacerse una coalición bastante heterogénea.

<sup>13</sup> Mismo, como veremos más adelante, por el que el gobierno de Roosevelt apoyó inmediatamente al candidato oficial del PRM.

<sup>14</sup> Virginia Prewett da fiel cuenta en su clásica obra de 1941 «Reportage on Mexico», principalmente al capítulo titulado «War and the 1940 Presidential Campaign» de cómo la maquinaria política estatal hizo lo posible para descarrilar el «expreso de Almazán».

de los resultados, siguió el asesinato de varios seguidores de Almazán acusados de planear un levantamiento (Michaels, 1971, pp. 132-133).

## El nazi-fascismo en México

Un actor que suele pasarse por alto en el contexto político y social mexicano, pero que desempeñó un papel fundamental tanto en el desarrollo de estas elecciones como en las decisiones que el gobierno estadounidense tomó durante y después de ellas, fue la extensa red de nazis que operaba en México en aquel momento. Su presencia, tal y como han constatado autores como Friedrich Katz (1982), Juan Alberto Cedillo (2010) y Ricardo Pérez Montfort (1989), entre otros, estaba ya tan ampliamente extendida y enraizada en distintos sectores sociales y políticos, que ambos bandos —almazanistas y avilacamachistas— se echaran mutuamente en cara tal infiltración.

Las causas y razones de la penetración de los nazis en México fueron muchas y variadas. La consolidación de las relaciones comerciales entre Alemania y México desde mediados del siglo previo, así como la presencia e influencia cada vez mayor de inmigrantes, principalmente alemanes e italianos, abonaron un terreno ya de por sí fértil para la germinación y proliferación de ideas nacionalistas, antiestadounidenses, antisemitas y anticomunistas. Oposiciones muchas de ellas paralelas o relacionadas en buena medida —señalan Samuel Schmidt y Diego M. Velázquez (2014)— al rechazo que la derecha secular y religiosa manifestaban entonces ante la modernidad.<sup>15</sup>

En el terreno intelectual tal vez no quepa mejor ejemplo que el de José Vasconcelos. Considerado —nos recuerda Mauricio Pilatowsky (2014, p. 160)— «uno de los próceres de la educación en México», puso su trabajo intelectual al servicio del nazismo, el franquismo y distintos regímenes dictatoriales en América Latina. Los trabajos de Héctor Orestes (2007), Miriam Jerade (2015) y Enrique Krause (2013) dan cuenta, entre otros, del papel propagandista que

<sup>15</sup> Si bien, como señala Roberto Blancarte, la Iglesia mexicana no era a finales de la década de 1930 progermánica o antisemita en su totalidad, dentro de ésta había una corriente que, «llevada por el antinorteamericanismo, el anticomunismo y el antisemitismo, se había deslizado a posiciones favorables al eje» (Blancarte, 1992, p. 80).

Vasconcelos desempeñó, principalmente como director de la revista *El Timón*, del III Reich.

Todo este contexto facilitó que, ante el inminente complot que llevarían —y llevaron a cabo— los estadounidenses e ingleses tras la nacionalización del petróleo, la Alemania nazi pudiera sacar mayor partido a la amplia red de espionaje instrumentada por el nazi-fascismo mexicano (Pérez Montfort, 1989, p. 5). Para ese entonces, México era una región de especial valor estratégico para los teutones. Ya no sólo sus recursos naturales eran imprescindibles para la obtención de materia prima,<sup>16</sup> su extensa frontera con los EE. UU. hacía del país azteca un lugar ideal desde el que intentar influir en la política estadounidense (Chávez Rodríguez, 2015, p. 124).

La red alemana consiguió infiltrarse e influir en la política mexicana a través del apoyo y financiación de grupos<sup>17</sup> y candidatos opositores, entre los que cabe destacar Saturnino Cedillo,<sup>18</sup> Maximino Ávila Camacho<sup>19</sup> y el ya

<sup>16</sup> Entre estas cabe destacar obviamente el petróleo. Los alemanes supieron ver y aprovechar anticipadamente las implicaciones que la expropiación petrolera iba a tener en las arcas mexicanas. Poco antes de que ésta se llevará a cabo el 18 de marzo de 1938, agentes alemanes y representantes del gobierno de Lázaro Cárdenas acordaron la compraventa de crudo como medida de prevención ante algún posible boicot por parte de compañías británicas y estadounidenses (Chávez Rodríguez, 2015, p. 131).

<sup>17</sup> Entre los distintos grupos cabe destacar, además de aquellos que fungieron de apoyo a los candidatos citados a continuación, movimientos como los sinarquistas hasta inicios de los años cuarenta (Yankelevich, 2008).

<sup>18</sup> Si bien autores como Yankelevich hablan de esta como la rebelión de 1939, podemos considerar que la misma comenzó antes de ese año. De hecho, Cedillo fue asesinado en enero de ese mismo año. Siguiendo a Meyer, podemos considerar como el inicio oficioso de la rebelión el 15 de mayo de 1938, día en el que «la legislatura de San Luis Potosí, siguiendo la consigna de Cedillo y del gobernador del Estado, dio a la publicidad un decreto desconociendo al general Lázaro Cárdenas como presidente de la República» (Meyer, 1981, p. 350). Fecha por demás también arbitraria a sabiendas de que los movimientos militares en uno y otro lado comenzaron en 1937 con la salida de Cedillo como secretario de Agricultura. Para más detalles sobre ello, véase la obra ya citada de Meyer (1981), Martínez Assad (1979), Luis González (1981) o Anatol Shulgovski (1972), quienes ofrecen distintas perspectivas y detalles sobre el significado y alcance de la rebelión cedillista.

<sup>19</sup> El hermano del futuro presidente no solo estaba conectado a redes pro-fascistas tanto nacionales como internacionales, tampoco tuvo —al menos inicialmente— ningún reparo en mostrarse favorable a la causa del Eje (Niblo, 1999, p. 326). Ejemplo de ello lo tenemos en las alianzas que forjó con organizaciones como el Frente Unido de la Clase Media (FUCM) y Acción Revolucionaria Mexicana (ARM) (Henderson y LaFrance, 2009, pp. 168-169). Esta última, más conocida como las camisas doradas, fue fundada por Nicolás Rodríguez en marzo de 1934 inspirándose en el modelo de las camisas negras y las camisas pardas del nazi-fascismo (*Imparcial*, 1934a, p. 1; Campbell, 1976, p. 50; Márquez, 1992, p. 40). Especial atención merece la protección política que brindó a William O. Jenkins (Niblo, 1999, p. 326). Bajo su tutela, el empresario norteamericano

mencionado Juan A. Almazán,<sup>20</sup> éste último —como ya hemos señalado— candidato en las elecciones presidenciales de 1940.

Ante esta situación líderes y simpatizantes del gobierno cardenista, como Vicente Lombardo Toledano «gestaron un relato propio para asegurar, entre otros fines, la unidad del proletariado mexicano ante el gran desafío del fascismo internacional» (Sola Ayape y De Gasperín Torres, 2020)<sup>21</sup> y, una de las mejores excusas para ello, la encontraron en la presencia de la Falange Española en México.

Crecida ante las noticias que llegaban sobre la Guerra Civil española, cada día los falangistas radicados en México mostraban menos cuidado por ocultar sus actividades, sobre todo tras la toma de Madrid.<sup>22</sup> La actividad combativa contra la Falange Española en México se intensificó poco después de finalizada la guerra a un lado y otro del océano.<sup>23</sup> En el lado mexicano —que es el que ahora nos ocupa—, fue especialmente intensa entre las organizacio-

---

pudo impedir que el comité aliado proyectara propaganda anti-Eje en los cines controlados por el grupo Jenkins (2009, p. 171; Niblo, 1999, p. 326).

<sup>20</sup> Almazán negó en numerosas ocasiones tener inclinaciones favorables por el fascismo e, incluso, llegó a llamar «comunazis» a los continuistas —en clara alusión al presidente Lázaro Cárdenas—, a aquellos que propugnan dictaduras totalitarias, pretenden burlarse del voto popular y son enemigos de la democracia (Almazán, 1940/2003, p. 58). En una entrevista dada el 7 de octubre de 1939 a los periodistas mexicanos, Almazán señaló la gran similitud existente entre el programa, la ideología y propósitos inmediatos de sus contrincantes, con los sistemas nazi-fascistas y nazi-comunistas (Almazán, 1940/2003, p. 106).

<sup>21</sup> El mejor de ejemplo de ello lo encontramos en el banquete organizado el 2 de abril de 1939 en el Casino Español de Ciudad de México tras la victoria del bando nacional. Bajo pretexto de celebrar el final de la guerra, se dieron cita una parte importante de la colonia española y representantes del gobierno mexicano (Sola Ayape, 2019a, p. 143). Los excesos cometidos por los falangistas durante esta celebración, así como horas posteriores en las calles de Ciudad de México, fueron punto de inflexión en la vida de este partido en México.

<sup>22</sup> Tal y como constata Carlos Sola (2019a), incluso desde el bando nacional no gustaban los excesos de ostentación de la Falange, ya que ello dificultaba aún más los esfuerzos por el establecimiento de relaciones oficiales entre el país azteca y el nuevo gobierno franquista. Augusto Ibáñez Serrano, representante personal de Franco en México y responsable durante 15 años de las relaciones oficiosas entre un país y otro, fue clave para hacer saber a las autoridades del bando nacional en España de estos excesos. Asimismo, fue, más allá de la autopublicidad del gobierno mexicano, uno de los principales responsables de la expulsión y paulatina desintegración de la Falange en México (Sola Ayape, 2019a).

<sup>23</sup> Uno de los mejores ejemplos de ello lo encontramos en el especial de *El Popular* del 4 de abril de 1939 y los eventos que a lo largo del día se produjeron. El más relevante, sin duda, fue el anunció que, a las 21:00 horas, hizo por radio el secretario de Gobernación haciendo saber que los tres dirigentes de Falange en México serían expulsados de país (Sola Ayape, 2019b, pp. 317-318).

nes obreras y periodísticas afines al presidente Cárdenas, entre las que cabe destacar la CTM y *El Popular*. Las acciones complementarias de una y otra no solo facilitaron y justificaron el desmantelamiento de la Falange, también fueron ejemplo —señala Sola Ayape (2019b)— de la fuerza y convicción que desde el Gobierno mexicano se quería dar ante todo intento de penetración del fascismo en el país.<sup>24</sup>

La expulsión de los tres principales líderes de la Falange en México, ampliamente aplaudida dentro y fuera del país, fue desde el punto de vista político, una excelente jugada dentro del complicado ajedrez nacional e internacional. Desde el punto de vista de la política interna, la alusión constante al riesgo que corrían las libertades conquistadas si el pueblo mexicano no hacía frente al fascismo, tal y como había ocurrido en España con Franco,<sup>25</sup> convertía a Cárdenas en el gran paladín de la Revolución y del progreso frente a la involución que representaba el conservadurismo.<sup>26</sup>

Desde el punto de vista internacional, más allá de la convicción o discurso ideológico y apego al programa revolucionario, Cárdenas debía cuidar sus ya muy dañadas relaciones con los EE. UU., sobre todo tras el inicio de las hostilidades en Europa, ya que con éstas se cerraban violentamente las posibilidades comerciales con las naciones del Eje (Cruz García, 2011, p. 461). Más aún, estaba seguro de que EE. UU. tomaría muy pronto el mando del liderazgo mundial y el lugar que México podía ocupar en el contexto internacional. De ahí que Cárdenas fuera consciente de la pertinencia de acercar su estrategia diplomática hacia un modelo compatible con la *defensa del hemisferio occidental* que en ese momento ondeaba la Casa Blanca (Chacón, 2000, p. 326).

<sup>24</sup> Desde estancias como *El Popular* se recordaba constantemente cómo los idearios y principios fundamentales la Falange Española estaban calcados de los postulados del partido fascista italiano y el Partido Nazi alemán. Ello, más sus tácticas de acción —advertían— ponían en serio riesgo la soberanía nacional y los ideales de la Revolución Mexicana.

<sup>25</sup> Desde estancias como *El Popular* se recordaba constantemente cómo los idearios y principios fundamentales la Falange Española estaban calcados de los postulados del partido fascista italiano y el Partido Nazi alemán. Ello, más sus tácticas de acción —advertían— ponían en serio riesgo la soberanía nacional y los ideales de la Revolución Mexicana.

<sup>26</sup> Ello permitió imponer a los trabajadores un *modus operandi*, muy cercano por cierto a las tácticas del nazi-fascismo europeo del momento, como eran vigilancia, información y preparación para el aplastamiento, que casaba perfectamente con la nueva fisionomía revolucionaria, presidencialismo, corporativismo y hegemonía partidista (Sola Ayape, 2019b, pág. 319).

Si bien el acercamiento no era fácil, sabía que tanto para México como para los EE. UU., el contexto internacional obligaba buscar formas de cooperación que pudieran continuar tras su cercana relevación presidencial. En ese mismo camino estaba Ávila Camacho, consciente también de la necesidad de rediseñar el tipo de relaciones que tenían que establecerse con el país vecino. En ese sentido, en numerosas ocasiones admitió —siguiendo a (Chacón, 2000, p. 309)— el mayor conocimiento que Cárdenas tenía de defensa y seguridad nacional.

Los pasos dados por Cárdenas y la continuidad que representaba Ávila Camacho, no fueron ignorados por el gobierno estadounidense.<sup>27</sup> A pesar de las dudas que en algunas ocasiones pudiera suscitar, sus declaraciones sobre la necesidad de forjar una relación más cercana y amigable, sobre todo —tal y como señala Soledad Loaeza (2013, p. 300)— tras la firma del eje Berlín-Roma-Tokio, Washington decidió apoyar su elección ante el posible levantamiento almanista. Como prueba de este respaldo, Roosevelt envió a Henri A. Wallace como embajador extraordinario y su representante en la toma de protesta del nuevo presidente de los Estados Unidos Mexicanos (Wallace, julio 1940 - octubre 1941, pp. 1a22,0219-0225; Cruz García, 2011, p. 461).<sup>28</sup>

## La visión gubernamental

### El viaje de H.A. Wallace

La elección de Henry. A. Wallace —exsecretario de agricultura y vicepresidente electo entonces de los EE. UU.— como comisionado y representante del gobierno estadounidense en noviembre de 1940 no había sido casual. Franklin

<sup>27</sup> Tampoco lo fue por algunos sectores conservadores mexicano. El giro «modernizante» de la Revolución mexicana manifestado con la candidatura del (católico) Ávila Camacho hizo que, junto al complicado escenario internacional, sectores como la Iglesia se sumaran a la política de unidad nacional. La nueva alianza entre Estado e Iglesia ayudó —señala Meyer— a convencer a numerosos mexicanos de la necesidad de «rebajar un poco su germanofilia y antiyanquismo».

<sup>28</sup> El mismo Almazán fue más allá al sostener que la designación de H.A. Wallace como vicepresidente de los EE. UU. tenía como uno de sus principales objetivos dar el apoyo al General Cárdenas (Almazán, 1940/2003, p. 139).

D. Roosevelt tenía motivos para preocuparse, a medida que se acercaba dicha ceremonia, por una posible revuelta liderada por Juan Andreu Almazán.<sup>29</sup> La simple viabilidad de la misma ponía en riesgo la estabilidad hemisférica que en esos momentos EE. UU. necesitaba.

Ahora bien, más allá del cumplimiento de este importante cometido diplomático, para Henry A. Wallace el viaje tenía otro objetivo: conocer de primera mano las condiciones reales del campo y la sociedad mexicana. Como agrónomo, participante en numerosos proyectos agrícola nacionales e internacionales, exsecretario de agricultura y empresario agrícola, estaba especialmente interesado en la producción y almacenamiento del maíz (Wallace, 1941b; Borlaug, 2007, pp. 287-288; Olsson, 2013). Con este objetivo en mente, optó por conducir más de 4.000 kilómetros con su propio automóvil, de Washington a la Ciudad de México (Wallace, julio 1940 - octubre 1941, p. Ia22-0249; Waterhouse, 2013; Olsson, 2013, p. 204).

Antes de cruzar el puente fronterizo en Laredo (Texas), Wallace se encontró con el embajador de México, Francisco Castillo Nájera. Al otro lado, les esperaba para sumarse a la comitiva el gobernador del estado de Tamaulipas, Marte R. Gómez y cuatro hombres vinculados a la embajada de Estados Unidos en la Ciudad de México. Entre ellos, Leslie Mallory, la adjunto al embajador de México, quien le dio una importante y, para el futuro próximo, valiosa noticia: Marte R. Gómez —con quien había coincidido en varios proyectos agrícolas— sería el secretario de Agricultura del nuevo gabinete mexicano.

Durante los siguientes tres días ambos mandatarios (Wallace y Gómez) viajaron la mayor parte del tiempo en el mismo automóvil (Wallace, 1941a, p. 1) deteniéndose en innumerables ocasiones para hablar con los agricultores, visitar las escuelas ejidales e inspeccionar campos de maíz.

---

<sup>29</sup> Cuando Lázaro Cárdenas propuso como candidato presidencial a Manuel Ávila Camacho, ministro de defensa bajo su gobierno y líder militar del estado central de Puebla, los conservadores insatisfechos propusieron como candidato de oposición a Juan Andreu Almazán, quien contaba con un amplio apoyo en el sector empresarial y las clases medias. Cuando Ávila Camacho anunció en julio su victoria en unas elecciones claramente fraudulentas, Almazán impugnó el fallo y prometió una revuelta armada si el gobierno no reconocía su legítima victoria. Los siguientes meses fueron de gran tensión y fuertes debates en el Congreso, así como de sangrientas peleas callejeras. Si bien la élite política mexicana se inclinó hacia la derecha, el presidente estadounidense tenía motivos suficientes para estar inquieto (Olsson, 2013, p. 201).

Uno de los primeros hechos que pudo constatar Wallace —algo que será fundamental para el futuro Programa Agrícola México— fue el alto grado de analfabetismo existente en el ámbito agrícola. De ahí —pronto comprendió—, que uno de los primeros objetivos del gobierno mexicano fuera construir escuelas ejidales. Constatada esta situación y estrategia, Wallace propuso detenerse en los centros educativos que fueran encontrando a lo largo de la carretera (Wallace, 1941a, p. 10). Después de visitar varias de estas y conocer su situación, quiso aprovechar el resto del viaje para centrar su atención en los campos de maíz. Quería saber, especialmente, cómo los agricultores lo almacenaban y cuál era su capacidad para reaccionar ante una eventual hambruna causada por el mal tiempo (Wallace, 1941a, p. 10). Si bien su español no era muy fluido —tal y como él mismo reconocía (Wallace, 1941b, p. 18)—, era lo suficientemente bueno como para conversar directa y personalmente con los campesinos.

Tras la ceremonia de toma de protesta de Ávila Camacho y las reuniones protocolares que su papel como vicepresidente electo le obligaban, Wallace decidió convertir su breve visita diplomática en unas vacaciones prolongadas con el fin de continuar su estudio del maíz mexicano (Olsson, 2013, p. 208). Con tal propósito visitó con Marte R. Gómez la Escuela Nacional de Agricultura en Chapingo y hablaron largamente sobre la forma en la que la ciencia podría ayudar a reforzar el sistema de ejidos. Wallace, convencido del extraordinario papel que la ciencia y la tecnología podían jugar en el desarrollo del campo, insistió en que uno de los trabajos más importantes que deberían llevarse a cabo en México era aumentar el rendimiento por hectárea de maíz y frijol.

Marte R. Gómez sugirió a Wallace visitar la Estación Central de Reproducción de Maíz de la Secretaría de Agricultura (León, Guanajuato) operada por Eduardo Limón, quien había obtenido su maestría en la Universidad Estatal de Iowa a principios de la década de 1930.<sup>30</sup> Limón comentó a Wallace que había aprendido durante su posgrado a producir híbridos y que tenía tres o cuatro cepas endogámicas diferentes desarrolladas a partir de la variedad Chalco. El vicepresidente le instó a desarrollar cien cepas puras y hacer varias

<sup>30</sup> The Reminiscences of Henry A. Wallace, Oral History Collection of Columbia University, New York, 1287-1288. Tomado de (Olsson, 2013, p. 208).

combinaciones entre las más prometedoras. Posteriormente, debía probarlas en cooperación con algunos de los ejidos (Wallace, 1941a, pp. 10-11).

Este encuentro impactó tanto en Wallace que meses más tardes compartió en el periódico de su familia —*Wallaces' Farmer*— su esperanza de que en 1941 se iniciara en México un programa de mejoramiento de maíz. Ello dependería, en buena medida, de si su amigo Marte R. Gómez, en calidad de nuevo secretario de Agricultura, atendía el plan que Limón había elaborado para la mejora de este grano (Wallace, 1941a, pp. 10-11).

De las muchas personas con las que Wallace se reunió en México, la que más influyó en su comprensión de la situación agraria del país fue el embajador de Estados Unidos en México, Josephus Daniels. Uno de los elementos en los que más enfatizó Daniels, tal y como ya habían hecho John Ferrell y Frank Tannenbaum años atrás, fue en las coincidencias históricas y sociales existentes entre el sur de los Estados Unidos y el México rural (Olsson, 2013, p. 208).<sup>31</sup>

Tras sus numerosas visitas y entrevistas, la conclusión general a la que llegó Wallace sobre la situación del campo mexicano fue que ésta era lamentable. Sin olvidar por supuesto la esperanza y optimismo que le había suscitado su conversación con Limón, no podía ignorar las precarias condiciones en las que se desarrollaban las actividades agrícolas en México. Tal y como podemos observar en los artículos ya mencionados que publicó en *Wallaces' Farmer*, para Wallace era evidente que un gran «hambre de tierra» impregnaba el campo mexicano. Un hambre, eso sí, que no impedía ver a los agricultores que «la revolución —y el reparto de tierra que ésta prometía— por sí sola no aumenta la producción agrícola de México». Era necesario —señalaba Wallace— invertir en educación, introducir mejores métodos de cultivo y mucho trabajo duro. En ese sentido, estaba convencido de que las escuelas ejidales contribuirían mucho más que cualquier otra cosa en la mejora de la productividad agrícola y la calidad de vida en México (Wallace, 1941a). De ahí que, en varias ocasiones, sostuviera que, en caso de llevarse a cabo algún tipo de intervención en México, había que trabajar desde y con los ejidos, no en contra de estos.

---

<sup>31</sup> Estas conversaciones e ideas impactaron profundamente —tal y como constatamos más adelante— la comprensión de Wallace de cómo México podría elevar su nivel de vida rural.

Algunos de los más significativos datos que Wallace recopiló y facilitó durante su visita, estaban relacionados con la capacidad de producción del campo mexicano. En ese sentido, señala Wallace, «Los campesinos en Zacapu» —para él el mejor maíz que vio mientras estaba en México (Wallace, 1941a)— «requerían doscientas horas de labor para conseguir un canasto de maíz. En contraste, un campesino de Iowa producía la misma cantidad con diez horas de trabajo» (Waterhouse 2013, pp. 103-104).

En definitiva, estaba convencido de que la mejora en la productividad del cultivo eficiente de maíz era más importante que casi cualquier otra cosa en México y que, para ello, era preciso introducir maíz híbrido, enseñar en las escuelas un uso más hábil de los fertilizantes, la rotación de cultivos y la mejora y construcción de suelos.

Al informar sobre su viaje al secretario de Estado de los EE. UU., Cordell Hull, Wallace insistió en que, para el ochenta por ciento de los mexicanos, una de las mayores necesidades era la obtención de créditos baratos (Wallace, 1940a, pp. 13-14). Mostraba, así mismo, su convencimiento de que la producción bajo el sistema ejidal podría llegar a ser (eventualmente) —a pesar de las grandes críticas recibidas— mayor que el obtenido bajo el sistema de hacienda (Wallace, 1940a, p. 2). Ahora bien, si el ejidatario promedio produce menos que el promedio de los cultivadores del sur de los EE. UU., se debía tanto a la tecnología a la que tenían acceso, como a sus conocimientos y habilidades para utilizarla. De ahí que, una de las posibles vías de desarrollo del campo mexicano pudiera ser el establecimiento de una estación experimental por parte de una de las grandes fundaciones de los Estados Unidos (Wallace, 1940a, p. 15; Olsson, 2013, pp. 209-210).

### **Distintos intereses y preocupaciones estadounidenses**

Como comenzamos a observar, a los intereses políticos en juego se sumaban los de un vicepresidente que ya había participado en múltiples proyectos de colaboración con agrónomos mexicanos y con la Secretaría de Agricultura y

Fomento (SAF) de México<sup>32</sup>. Ello, junto a su papel central en el diseño y desarrollo de la nueva política exterior de los EE. UU. —la política del buen vecino (Ardila, 2013; Wallace, julio 1940 - octubre 1941, p. 1a22,0236)— y del *New Deal* rural estuvieron muy presentes en las fases iniciales del proyecto. Una agenda que vendría a coincidir con el profundo interés que tanto la Fundación Rockefeller como el mismo gobierno norteamericano tenían por recuperar gran parte de la influencia perdida en América Latina, incluido México. Ambos estaban especialmente preocupados por el avance del fascismo y del comunismo en América Latina. Ejemplo de ello lo tenemos en la carta que H.A. Wallace envió a Cordell Hull (secretario de Estado de los Estados Unidos) el 16 de enero de 1940 desde Pátzcuaro (Michoacán, México) días después de la toma de protesta de Ávila Camacho (Wallace, 1940a). Wallace da cuenta de ello a la hora de describir la situación política y social del país azteca. México es —comenzaba señalando Wallace— un país con extraordinarios recursos naturales aún sin explotar debido a la falta de capital local. Si el gobierno estadounidense o sus ciudadanos —dice ya en torno de advertencia— no aportan capital en esa dirección, una gran parte de la inversión que el país necesita podría provenir de poderes totalitarios (Wallace, 1940a, pp. 4-5). De darse esa situación —anota—, la seguridad de los Estados Unidos quedaría seriamente comprometida. De ahí que —añade Wallace—, la seguridad del hemisferio exige que tanto el Gobierno como los ciudadanos norteamericanos hagan la mayor inversión posible en México (Wallace, 1940a, pp. 4-5).

¿Era éste un miedo justificado? ¿o se trataba de un simple rumor? En la misma misiva Wallace lamenta que los comunistas, pero especialmente algunos de los refugiados españoles, fueran más importantes y tuvieran más influencia en México que los estadounidenses. Incluso —llega a anotar—, pareciera haber cierta tendencia a la cooperación entre la extrema izquierda y la extrema derecha mexicana. En ese sentido —señala Wallace (1940a, p. 9)—, algunos

<sup>32</sup> Ejemplo de ello lo encontramos en la invitación que en 1939 había hecho como secretario de Agricultura de los Estados Unidos a miembros de la SAF para llevar a cabo una reunión en Matamoros (Tamaulipas) con el fin de desarrollar un plan de acción coordinado para el control de plagas del algodón en las regiones Fronterizas. La SAF respondió favorablemente a la propuesta y en 1940 los dos países establecieron la Comisión Internacional de Control de Plagas Estados Unidos-México bajo la cual se llegaron a varios acuerdos de estrecha cooperación y el intercambio de personal técnico (Cotter 1994, p. 238).

de los partidarios de Almazán, de clara tendencia conservadora, comulgaban con ideas comunistas, a la vez que colaboraban con los nazis.

¿Cómo era posible ello? Si bien Wallace señala en su carta la necesidad de estudiar con cuidado este fenómeno, adelanta que la deuda de Franco con Italia y Alemania le había llevado a ceder gran parte de la influencia que España tenía en toda América Latina, a los poderes totalitarios. Un influjo, en el caso mexicano, especialmente importante entre la oposición conservadora que abrazaba la causa de la llamada *España Nacional* y unos principios hispanistas que, con una larga trayectoria ya en el país, conducían al establecimiento del llamado «régimen espiritual hispano». Un argumento, utilizado como escudo —tal y como pudo constatar el mismo Wallace en cartas enviadas por varios almazanistas (Wallace, 1940a, pp. 12-13)— para evitar y oponerse a cualquier injerencia ajena (a excepción tal vez de la española), principalmente inglesa, francesa y sobre todo norteamericana.<sup>33</sup>

A la influencia española vendría a sumarse la presencia en toda América Latina de un gran número de inmigrantes alemanes, italianos, húngaros y austríacos —así como de sus descendientes— que poco simpatizaban con las potencias del Eje (Ruiz, 2012).

Pero el verdadero peligro venía desde las mismas entrañas del Tercer Reich. Tras someter a Polonia, los Países Bajos y Francia, la *Wehrmacht*<sup>34</sup> estableció en México un centro de espionaje para todo el continente americano. Su principal objetivo (pero no único) era investigar el potencial bélico de los Estados Unidos, vigilar los movimientos militares de su flota y, en caso de ser necesario, llevar a cabo operaciones de sabotaje contra su industria militar a través de la frontera con México (Cedillo, 2007).

<sup>33</sup> Si bien este no es momento ni lugar para profundizar en el verdadero alcance y poder que tuvo la falange española en las élites económicas y políticas mexicanas, lo importante para los fines que ahora nos ocupan es conocer la imagen y concepción que de dicha influencia tenían los estadounidenses. Principalmente, tal y como estamos haciendo, el entorno más cercano al presidente Roosevelt; su vicesecretario H.A. Wallace, su secretario de Estado Cordell Hull y su embajador en México Josephus Daniels. Asimismo, es importante recordar que, si bien las principales figuras políticas e intelectuales mexicanas se inclinaron desde el inicio por la causa republicana, la clase media estuvo con Franco, máximo representante del catolicismo y anticomunismo (Pérez Montfort, 1989, pp. 1-2).

<sup>34</sup> Nombre de las fuerzas armadas unificadas de la Alemania nazi desde 1935 a 1945.

Las autoridades mexicanas no ignoraban este hecho. Al contrario, altos cargos del gobierno (como el mismo secretario de Gobernación Miguel Alemán, el Secretario de Relaciones Exteriores Ezequiel Padilla y el Subsecretario de Hacienda, Mario Ramón Beteta) simpatizaban y llegaron a colaborar con el régimen nazi. Los inspectores del servicio secreto mexicano —al igual que el FBI— sabían tanto de la presencia de estos espías alemanes en el país, como de la adhesión y colaboración de personas cercanas al presidente Lázaro Cárdenas con los alemanes (Cedillo, 2007; Marín, 2010). Incluso, estaban al corriente de cómo los alemanes habían comprado medios de comunicación para hacer una importante campaña «publicitaria» a su favor (Marín, 2010) y sabían cómo utilizar estas estrategia y mecanismos a su favor (Wallace, 1940a, p. 9).<sup>35</sup>

Un hecho importante, fundamental que cambió en buena medida las relaciones hasta entonces existentes entre México y los Estados Unidos, fue la conversación que Wallace mantuvo con Ávila Camacho el 29 de diciembre de 1940. Un diálogo que fue resumido por el primero de ellos en una carta enviada a Roosevelt y en la que le hacía saber cómo el presidente mexicano le había hablado directamente sobre la existencia de pruebas definitivas de que los nazis estaban planeando atentar contra los EE. UU. Concretamente, habían planeado transformar aviones de transporte comercial en aviones de bombardeo con el fin de atacar fábricas en los EE. UU. y, posteriormente, crear una serie de incidentes en México y Sudamérica de tal naturaleza que pusiera en riesgo la solidaridad Panamericana (Wallace, 1940b, p. 1). De ahí que —advertía Wallace—, los futuros eventos en Europa pudieran llegar a acelerar, adelantar o agravar la situación de riesgo estadounidense (Wallace, 1940b, p. 9).

Ante este difícil contexto y entorno, Wallace recomendaba tanto a su presidente como al secretario de Estado acercar posturas con el Gobierno de México, así como ayudar al desarrollo económico y social del país (Wallace, 1940b, p. 33). Apoyos que podían ser tanto directos como indirectos, resultado del fomento de inversiones estadounidenses (tanto públicas como privadas).

---

<sup>35</sup> Wallace era consciente de que, si los EE. UU. conseguía mejorar sus relaciones con México, también lo haría en gran medida la nueva política de vecindad con otros países del hemisferio (Wallace, 1940a, pp. 19-20).

Como exsecretario de agricultura, conocedor de la situación del campo mexicano y agroempresario, Henry A. Wallace sabía de la importancia política y económica de la agricultura, así como el desliz que supondría pasar por alto las oportunidades geopolíticas que ésta podía ofrecer. Conocedor además de los intentos previos que tanto la Fundación Rockefeller como el gobierno de los EE. UU. habían hecho por desarrollar programas agrarios en México, veía en el diseño y desarrollo de un programa agrícola una extraordinaria oportunidad para acercarse no sólo a la nueva administración mexicana, también a buena parte de países latinoamericanos. No era casualidad. Tal y como Deborah Fitzgerald (1986) y Joseph Cotter (1994 y 2003) ya han demostrado previamente, había un interés y apuesta clara de parte de las autoridades estadounidenses de exportar su modelo productivo agrario a casi todos los rincones del mundo.<sup>36</sup> Si bien fueron razones filantrópicas las que entonces se expusieron como detonantes de estos programas, fueron principalmente intereses económicos y geopolíticos los que impulsaron estos esfuerzos. Allende de estos, debemos ver el Programa Agrícola México (PAM) como un programa, ante todo, de ayuda y colaboración internacional, de validación primero y de impulso después del modelo agrícola estadounidense cuya máxima expresión se alcanzó durante la Revolución Verde. Un modelo que se levantaba sobre tres grandes pilares: investigación, educación y extensión. El cambio y el progreso de la agricultura dependería principalmente —se vendría a decir— de la capacidad que se tuviera para persuadir a la población rural de poner en práctica el conocimiento científico (Serrano-Bosquet y Caponi, 2014, p. 159; Enriquez-Rodriguez y Serrano-Bosquet, 2021, p. 5). Muchas de las experiencias, los trabajos y avances en investigación y desarrollo implementados inicialmente en los EE. UU., principalmente en los estados del sur, se utilizaron y desplegaron primero en México, posteriormente en Colombia (1950), Chile (1955), Ecuador y Perú (1956) y, más tarde y lejos, en la India (Jiménez Velázquez, 1990, pág. 973). Durante este primer periodo expansionista del modelo, el PAM tendió a centrarse en una investigación aplicada (Serrano-Bosquet y Caponi, 2014, pp. 158-159)

<sup>36</sup> Un ejemplo lo encontramos en los esfuerzos llevados a cabo por los asesores científicos y el personal estadounidense que llegó a México en 1943. El programa fue, inicialmente, un intento por responder a las necesidades y prioridades de México a través de la construcción de redes que se ajustaran al modelo de concesión de tierras con el que habían trabajado en su país de origen.

de la que se beneficiaría posteriormente la Revolución Verde. Se asignaron recursos significativos —sobre todo por parte de la FR— a la investigación básica, con el objetivo último de utilizar el conocimiento generado para mejorar la cantidad y calidad de los cultivos de alimentos básicos (Harrar, *The agricultural program of the Rockefeller Foundation. Guide/Kalkhoff/Burn*, 1956, pág. 18). Con ello, se buscaba mejorar los cultivos de alimentos de gran importancia para el país de acogida, satisfacer las necesidades de una población en rápido crecimiento, reducir los niveles de importación de alimentos básicos, aumentar el consumo interno y potenciar la exportación (Harrar J. G., 1956, pp. 18-22; Serrano-Bosquet y Caponi, 2014, pp. 158-159).

### **Primeras reuniones y negociaciones entre el gobierno estadounidense y la FR en torno a la posible implementación de un Programa Agrícola en México**

La literatura especializada nos recuerda, presenta y describe las reuniones, así como las conversaciones, que Henry A. Wallace mantuvo tras su regreso a los EE. UU. con varios funcionarios de la Fundación Rockefeller. Encuentros llevados a cabo en su oficina del Senado en los que conversaron sobre el ambiente social, político y económico de México, pero, sobre todo, sobre sus temores e ideas en torno a la situación agrícola del país vecino. Ahora bien, a pesar del gran interés que Wallace mostró sobre un posible programa de ayuda al desarrollo agrícola mexicano tanto en sus conversaciones como en las cartas que envió durante el tiempo que duró su viaje, estas reuniones y los primeros esfuerzos en esa dirección se llevaron a cabo gracias al impulso inicial dado por el embajador Josephus Daniels.

A inicios de 1941 Josephus Daniels viajó a Raleigh (Carolina del Norte) con el fin de visitar a su familia. En esas mismas fechas John Ferrell asistió en la misma localidad a una conferencia de la Administración de Seguridad Agrícola sobre nutrición rural en el sur del país (Olsson, 2013, p. 210). Inspirado por sus conversaciones con Henry A. Wallace, Daniels no dudó en comunicarse con Ferrell y el 12 de enero se reunieron en su casa. La conversación se centró

principalmente en la posible aceleración del progreso de México si se adaptaban a las condiciones locales las actividades desarrolladas por la Fundación Rockefeller en el sur de los Estados Unidos, en áreas como salud, educación y agricultura. Después de relatar sus conversaciones con Wallace en México y las simpatías del vicepresidente electo por un programa como este, Daniels instó a Ferrell a reunirse con el vicepresidente en Washington acompañado, de ser posible, por el presidente de la Fundación Rockefeller, Raymond Fosdick (Olsson, 2013, p. 210; Ferrel, 1941a).

Convencido por Daniels, Ferrell intentó agendar una cita con Wallace a través de M.L. Wilson, por entonces director del Servicio de Extensión del USDA, a la vez que redactaba un largo memorando titulado «*Aid to Mexico*» (Ferrel, 1941a). Un documento en el que recogía sus ideas y las de Daniels en torno a la necesidad y posibilidad de extender el *Southern Agricultural Program* (SAP) de la *General Education Board* (GEB) a México. Este texto, que germinaría posteriormente como semilla de la Revolución Verde, hacía eco también de las principales ideas y conclusiones a las que habían llegado y que, entendían, era importante compartir con Fosdick y Wallace. Ambos (Ferrell y Daniels), habían conocido en persona los principales problemas que durante décadas habían azotado los estados sureños de su país y, para ambos, era evidente que la situación de México era muy similar a la que tuvo que enfrentar el sur después de la guerra civil. Si la educación —vendrían a decir—, la agricultura y la salud pública de los estados del sur se habían visto enormemente acelerados durante cerca de cuarenta años gracias —en buena medida— a los apoyos dados desde las diversas juntas y campañas filantrópicas Rockefeller, ¿por qué no hacer ahora algo parecido en México? Ese país —señalaba Ferrell en su informe— «probablemente agradecería una extensión de esta ayuda para incluir una adaptación del programa agrícola del sur de la Junta General de Educación» (Olsson, 2013, p. 211). Su propuesta inicial podía resumirse en tres puntos:

- 1) A pesar de las grandes críticas recibidas, el ejido y las escuelas ejidales construidas durante el sexenio previo de Lázaro Cárdenas eran un primer e importante paso para terminar con la pobreza rural en

México.<sup>37</sup> Habían sido bien concebidas y tan buenas como cabía esperar a la luz de las condiciones en las que se encontraba el país. De ahí que —señalaba— un eventual programa de la Fundación debía basarse en el trabajo conjunto y no, como había ocurrido en otras ocasiones, contra ellos.

- 2) El método de demostración del Prof. Seaman A. Knapp era importante y un excelente modelo en el que basarse, pero no era el único de los aplicados en el *Southern Agricultural Program* que podría aprovecharse en México.
- 3) Valía la pena examinar si el tipo de asistencia que la Administración de Seguridad Agrícola en los Estados Unidos brindaba a las familias de bajos ingresos en comunidades agrícolas, podría adaptarse a las condiciones de México. Al igual que los aparceros del sur, los campesinos mexicanos también podrían beneficiarse de pequeños préstamos, así como de la ayuda y supervisión por parte de agentes agrícolas y economistas domésticos. De hecho, en ambas naciones, había precedentes de ayuda gubernamental a las familias agrícolas pobres. De ahí que —y esta era la conclusión más importante a la que Ferrell quería llegar— la revisión y posible aplicación contextualizada del *New Deal rural* a un programa de ayuda mexicana, fuera prioritario (Olsson, 2013, pp. 211-212).

Ferrell presentó este memorando a Fosdick el 27 de enero quien, convencido, escribió a Wallace el 29 de enero. En la tarde del 3 de febrero de 1941, Wallace, Fosdick y Ferrell se reunieron en Washington para discutir los problemas de la pobreza rural mexicana y sus posibles soluciones (Olsson, 2013, pp. 211-213).

---

<sup>37</sup> El mismo Henry A. Wallace había señalado algo muy parecido en el informe que sobre su viaje le hizo llegar al secretario de Estado, Codell Hull (Wallace H. A., 1940a).

## Conversaciones formales entre la Fundación Rockefeller y el gobierno estadounidense

Durante la reunión mantenida con Fosdick y Ferrell, Wallace les hizo saber de su creciente preocupación ante la insuficiente productividad agrícola mexicana para alimentar a una población creciente. Temía que México no llegara a ser autosuficiente alimentariamente (Ortoll 2003, p. 83) y que ello pudiera desencadenar importantes revueltas. Eso era peligroso para los EE. UU., sobre todo, teniendo en cuenta que estaban en plena Segunda Guerra Mundial. A pesar de ello —apuntó Wallace también— estaba convencido «de que la Economía Agrícola de México podría progresar considerablemente si alguna institución desinteresada cooperaba en un programa para aumentar y mejorar su producción» (Andesa, 1964, p. 131).<sup>38</sup> Más aún, Wallace externó a la Fundación Rockefeller que, si se conseguía incrementar la producción de maíz, frijol, trigo, arroz o patatas en los países donde los estándares nutricionales eran inadecuados, se estaría contribuyendo a la paz mundial y al desarrollo de las artes de la civilización más efectivamente, que a través de cualquier otro método que pudiera ser ideado (Rockefeller Foundation, 1945, p. 21).

En lo que concernía al caso mexicano, su propuesta se reducía al desarrollo de un programa de mejora del cultivo del maíz y el frijol, dos alimentos básicos de la dieta nacional, a través de demostraciones prácticas agrícolas eficientes ubicadas en la meseta donde la población era más densa. Ferrell y Fosdick, por su parte, propusieron sumar un programa de ayuda a los pequeños agricultores en la misma línea que, en su momento, había hecho la *Farm Security Administration* en los Estados Unidos (Olsson, 2013, p. 213). Wallace respondió, en ese sentido, que el gobierno mexicano ya estaba diseñando campañas similares y que lo más útil sería centrarse en el material vegetal y las prácticas agrícolas, además de abogar por estudios sobre nutrición y las posibles deficiencias de la dieta mexicana.<sup>39</sup>

<sup>38</sup> ANDESA: Asociación Nacional de Directores de las Escuelas Superiores de Agricultura.

<sup>39</sup> A principios de marzo Wallace escribió a Marte R. Gómez para hacerle saber de su reunión con los funcionarios de la Fundación Rockefeller ( (Harrar, 1980, págs. 1-2).

## Primeros pasos para el diseño de una propuesta

En una reunión posterior, celebrada concretamente el 18 de febrero de 1941, Ferrell, Fosdick y Joseph Willits (de la División de Ciencias Sociales de la Fundación Rockefeller), Albert Mann [vicepresidente de la *Junta General de Educación* (GEB, por sus siglas en inglés) y director del *New Southern Program* (NSP)], Frank Blair Hanson y Harry Miller (ambos biólogos que trabajaron en la división de Ciencias Naturales de la Fundación Rockefeller), discutieron en torno a las opiniones de Wallace. El principal objetivo era considerar formalmente la posibilidad de poner en marcha un programa agrícola en México y, de ser la respuesta positiva, cuáles deberían ser los primeros pasos.

Fosdick abrió la reunión enfatizando la necesidad de que el programa tuviera como uno de sus ejes principales la organización de demostraciones con especialistas como las llevadas a cabo veinte años atrás por la *Junta General de Educación* en el sur de los EE. UU. Esfuerzos que, como había quedado demostrado, contribuyeron realmente a la mejora del nivel de vida de la gente.

Si bien A. Mann era la única persona de las allí reunidas que sabía realmente algo sobre agricultura, y por lo tanto parecía la opción más evidente para dirigir el programa, al final de la junta se acordó que dicho proyecto estuviera bajo el mando de la división de Ciencias Naturales de la Fundación Rockefeller y fuera dirigido por Frank Hanson.

El acuerdo alcanzado señalaba también que éste último, F. Hanson, y A. Mann, redactarían conjuntamente un memorando sobre un posible acercamiento agrícola a México. Sin embargo, fue finalmente Mann quien lo redactó y, por consiguiente, quien dio orientación a las principales bases sobre las que se asentaría inicialmente el proyecto.

Mann confiaba en su experiencia con los problemas rurales del sur de los Estados Unidos y apostaba por buscar modelos e inspiración en el *New Deal*. Eso significaba, en primer lugar, que la campaña de la Fundación Rockefeller debería basarse en una estrategia doble. Por un lado, era necesario llevar a cabo campañas inmediatas dirigidas a la utilización más efectiva de conocimientos y prácticas agrícolas mejoradas a través de demostraciones. Al modo, como ya hemos señalado, de los llevados a cabo por los servicios de

extensión agrícola y las *Farm Security Administration* de los Estados Unidos. Por otro lado, era necesario poner en marcha programas que ayudaran en la capacitación de científicos mexicanos en ciencias agrícolas básicas, como la química y biología del suelo, fitomejoramiento, genética y patología de plantas (procedimiento a largo plazo).

En caso de que se aceptara la propuesta —señalaba A.R. Mann (Ortoll, 2003, p. 217)— sería necesario identificar primero los problemas básicos de la agricultura mexicana y, posteriormente, aquellas áreas en las que pudieran alcanzarse resultados rápidos y significativos. En cualquier caso —siguió apuntando Mann—, sería suficiente con desarrollar inicialmente un plan para el mejoramiento genético de plantas; profundizar en la ciencia y fertilidad del suelo y optimizar la cría de ganado.<sup>40</sup> Para ello, recomendaba enviar a México dos hombres que llevaran a cabo una encuesta preliminar. Uno de ellos —sugería Mann— debía ser especialista en plantas y el otro, con una orientación más social, estar familiarizado con la educación agrícola, la investigación, la extensión y la organización de empresas especiales como las gestionadas por la ya mencionada *Farm Security Administration* (Olsson, 2013, p. 217).

A pesar de dichas recomendaciones, Frank Hanson decidió enviar a México solo a un hombre: su colega de Ciencias Naturales, Harry Miller. Fue un grave error, tal y como se desprende de su informe final, las metodologías de observación llevadas a cabo y el desdén con el que sus propios colegas y directivos de la Fundación Rockefeller (Fosdick, Mann, e incluso Hanson) acogieron el documento (Olsson, 2013, p. 218). Una desestimación motivada por una aparente falta de objetividad y conocimiento del terreno<sup>41</sup> que, si bien

<sup>40</sup> Inicialmente tanto los responsables de la FR como Henry Wallace estaban convencidos de que México necesitaba un programa integral que incluyera salud pública, educación y agricultura. Sin embargo, desde la Fundación pudieron ver muy pronto que todo lo que tuviera que ver con educación en México podía resultar excesivamente comprometido. Ello, y el hecho de que ya existiera un programa de salud pública, hizo que desde el principio se pensara en un programa exclusivamente agrícola (Fitzgerald 1986, p. 462).

<sup>41</sup> En la «Historia oral de Miller» podemos ver que fue invitado por Weaver a pasar cinco años en Latinoamérica para establecer un programa de Ciencias Naturales; visitó México con el Dr. Robert Lambert, en marzo de 1941 hizo un estudio sobre la educación agrícola en México y, durante su viaje por el país conoció a Eduardo Morillo Safa y a Marte R. Gómez. Es a su regreso de México cuando se le solicita participar en la elección de los miembros del *Agricultural Survey Commission*. Fue él, además, quien escribiera directamente a Marte R. Gómez para informarle de la comisión el 21 de junio de 1941 (Cobb, Harry M. Miller, Jr., 1967, pp. 15-23).

ya era evidente para todos los implicados, lo fue más a raíz de la nueva visita que el mismo Ferrell hizo a México en enero de 1941 a instancias de Josephus Daniels (Ferrell, 1941b).

Tras dicho viaje, y más convencido aún que antes de la necesidad de organizar demostraciones prácticas y simples en líneas que se establecieran elementales —y no solo dar becas a científicos tal y como concluía el informe de Miller—, Mann convenció a Fosdick de organizar un nuevo equipo. Sugería, a raíz de lo ocurrido en la experiencia previa, que en esta ocasión tres científicos llevaran a cabo una nueva (mejor y más robusta) comisión para el levantamiento de encuestas agrícolas en México. Fosdick encargó a Mann, Hanson y Miller consensuar el perfil de los tres comisionarios que trabajarían bajo la figura de una *Agricultural Survey Commission*.

Los diálogos y las discusiones sobre las características más adecuadas de quienes deberían llevar a cabo esta nueva empresa concluyeron con un acuerdo. La encuesta —ultimaron— requería expertos en tres campos distintos muy específicos siendo elegidos para cada puesto: Paul Mangelsdorf (experto en el cultivo del maíz), Richard Bradfield (especialista en estudios de suelos) y Elvin C. Stakman (fitopatólogo) (Cobb W. , 2018; Olsson, 2013).

A principios de junio los tres científicos fueron convocados en las oficinas de la Fundación Rockefeller en Nueva York para ser informados con más detalle sobre los objetivos que buscaba cumplir la Fundación con sus estudios sobre la agricultura mexicana; sobre los orígenes del mismo programa, destacando las contribuciones de Wallace, Ferrell y las experiencias anteriores de la Junta General de Educación y, sobre todo, de la necesidad existente de que se reunieran, nada más llegar a la Ciudad de México, con Josephus Daniels. Igualmente, se les hizo saber que el futuro programa en México operaría en dos niveles. El primero de ellos práctico —como ya señalamos— estaría relacionado con la comunicación de avances científicos y mejores prácticas a los agricultores mexicanos. El segundo, de más largo aliento y alcance, era reforzar la investigación científica nacional (Olsson, 2013, p. 223).

A finales de junio la *Survey Commission* comenzó su viaje y, tras dos meses y medio de gira por México, la Comisión preparó un informe en el que se identificaban los principales problemas de la agricultura mexicana y se ofrecía

una serie importante de recomendaciones. En dicho informe, presentado en septiembre de ese mismo año, aseguraba que era el momento apropiado para llevar a cabo en México un amplio programa de intervención agrícola. De esta manera, se reconocía y sugería que, a pesar de las numerosas voces que apuntaban otra cosa, el ejido debía fungir como la *unidad base* del futuro programa de la Fundación. La visión crítica de los ejidos —señalaba el informe—, compartida por la mayoría de los grandes terratenientes, se intentaba justificar a partir de la baja productividad agrícola de México. Una baja productividad que se debía principalmente —según estos informantes— al sistema ejidal. Por lo que —concluían—, no se podía lograr una mejora de la productividad mientras este sistema existiera. Sin embargo —señalaban los tres científicos— la primera parte de la afirmación (la baja productividad agrícola en México era resultado del sistema ejidal) era una simplificación excesiva y, la segunda parte, probablemente falsa. Coincidían, además, en señalar que la penosa situación del campo mexicano, no se debía a su organización social en la era post-Cárdenas, sino a la gran división y estratificación social existente en el país y la falta de técnicas efectivas de cultivo.

En el informe se apuntaba además la impropia tendencia estadounidense, que hasta la fecha se seguía dando, de reprochar a los mexicanos su excesiva obsesión por y los grandes esfuerzos hechos en el diseño e implementación de servicios sociales. La recriminación que cabía, que debía que hacerse, eso sí, era a la insuficiente base científica con la que procedían. El «celo social» de los reformadores mexicanos —insistieron Stakman, Mangelsdorf y Bradfield—, no debía ser frenado, pero sí complementado con un importante incremento de su «celo científico». Con el desarrollo de un paquete de técnicas científicas apropiadas para los ejidatarios sería posible —señalaba el informe de la Comisión de Encuestas— fortalecer la posición de los pequeños propietarios de todo México (Olsson, 2013, p. 226).

Por otro lado —recomendaba también el informe—, era conveniente centrarse en cultivos básicos de la alimentación mexicana, productos de consumo doméstico, en lugar de aquellos destinados a la exportación. Ello, unido a la recomendación de trabajar directamente con, y no independientemente de, la Secretaría de Agricultura de México, rompía drásticamente con

los esfuerzos de desarrollo agrícola estadounidenses llevados a cabo hasta entonces en territorio mexicano. Ambos serían objeto de grandes discusiones en el futuro.

Tal y como se les había solicitado, en el informe se identificaban los principales problemas cuya resolución resultaba fundamental para el éxito del futuro programa. Stakman, Mangelsdorf y Bradfield señalaron cuatro: a) la mejora de la gestión del suelo y las prácticas de laboreo; b) la introducción, selección y desarrollo de variedades superiores de cereales y legumbres; c) el control de plagas y enfermedades a escala nacional; d) la introducción de mejores razas de animales de granja, principalmente de ganado (Fitzgerald, 1986, p. 464).

En el caso del maíz se mostraron escépticos en torno a la pertinencia de introducir semillas de maíz híbrido. En ese sentido —apuntaban— las semillas debían «comprarse de nuevo cada año, y el pequeño agricultor en México no tiene dinero ni iniciativa para hacerlo» (Olsson, 2013, p. 226).

Para poder dar cuenta de estos problemas recomendaban el mantenimiento de una comisión de cuatro personas en México que, conformada por un agrónomo, un criador de plantas, un patólogo de plantas y entomólogo, así como un mejorador animal, trabajara en estrecha cooperación con la Secretaría de Agricultura. Se esperaba que, de esa forma, fuera posible llevar a cabo experimentos e investigaciones, establecer prácticas reguladoras y enseñar a los agricultores a través de la extensión y la educación de adultos (Fitzgerald, 1986, p. 464).

El 29 de octubre Fosdick y Henry Wallace se reunieron en Washington para analizar y discutir el informe. Este último lamentaba la falta de claridad existente en torno a la forma en la que funcionaría la extensión de los métodos científicos, pero confiaba que ello no significara que no se fuera a realizar ningún trabajo de demostración. Wallace tenía motivos para sentirse inquieto. Esta cuestión era sumamente importante y representaba uno de los principales puntos de tensión existente entre los distintos actores que participaban en esta etapa inicial. Una tirantez y resistencia entre investigación y demostración que representaba las diferentes visiones que, sobre el programa, tenían, por un lado, el *ala sur* de las filantropías y, por otro lado, los investigadores que habían escrito el informe de la encuesta.

En otras palabras, tanto el informe como la forma en la que éste fue recogido, ponía de manifiesto las distintas voces —y por tanto tensiones— que había al interior de la FR en torno al programa. Veamos con un poco más de detalle.

## Pluralidad de voces

Tal y como señalamos previamente, para los agrónomos norteamericanos el problema de la baja producción en el campo mexicano podría solucionarse a partir del estudio y aplicación de un programa de asistencia técnica viable. Es decir, por medio del desarrollo de «la genética y la creación de plantas, la protección vegetal, la ciencia de los suelos, la administración ganadera y la administración agrícola general» (Oasa y Jennings, 1982, p. 986). Ahora bien, aunque la mirada predominante era principalmente científicista, no todos los involucrados ignoraban completamente los factores de desarrollo histórico y social. Entre estos, hubo quienes acertaron a ver cómo la Reforma Agraria, una de las mayores aspiraciones de gran parte de la población —incluso desde antes de la Revolución—, era un elemento que debían considerar. Dado que, el paso de una agronomía centrada principal, pero no exclusivamente, en grandes latifundios, a otra conformada esencialmente por minifundios, podía condicionar el desarrollo de cualquier programa (Stakman, Bradfield, y Mangelsdorf, 1967, p. 22).<sup>42</sup>

Más aún, si bien Oasa y Jennings señalan que, a pesar de este reconocimiento social, Stakman, Bradfield y Mangelsdorf ignoraron las profundas escisiones existentes entre los distintos actores y, cómo ello podía impactar en la aplicación de cualquier programa (1982, p. 988), encontramos algunas notas

---

<sup>42</sup> Si ciertamente desde el siglo XIX existían en México diversas formas de producción agropecuaria y propiedad de la tierra —haciendas, ranchos, condueñazgos, comunidades rurales, comunidades indígenas, congregaciones, propiedad comunal, ejidos, etc.— en los documentos de la FR no encontramos más referencias que a latifundios y minifundios. En nuestro intento por reproducir con la mayor objetividad posible la visión que los funcionarios de la fundación norteamericana tenían del campo mexicano, nos limitamos a utilizar estos dos términos. Ello nos da ya una idea del conocimiento tan parcial desde el cual se tomaron las decisiones, a pesar de las advertencias y señalamientos que un pequeño grupo de directivos y asesores alcanzó a realizar.

que parecen apuntar en otra dirección.<sup>43</sup> Los funcionarios de la FR contratados para esta comisión señalaban en su informe que, una de las cuestiones clave a la que debía responderse antes de diseñar y poner en marcha cualquier programa, era en manos de quién tenía que ponerse el mejoramiento de la agricultura. ¿En la de los hacendados, los ejidatarios o de los peones sin tierra? En su informe, Bradfield, Stakman y Mangelsdorf reconocían que si bien podría obtenerse un progreso más rápido iniciando el proyecto desde la cima de la pirámide e ir posteriormente hacia abajo (estrategia *top-down*),<sup>44</sup> era pertinente utilizar una estrategia diferente: iniciar en la base y, desde ahí, continuar hacia arriba (1941/12/03, p. 3). La lógica era muy sencilla. De poco serviría —vendría a decirse en el informe— el desarrollo de programas de mejoramiento de las escuelas vocacionales de agricultura y de labor de extensión, si previamente no se preparaba mejor a los profesores; la extensión no podía mejorar, mientras no se mejorara a los extensionistas y, el trabajo de investigación no podría ser más productivo mientras los investigadores no adquirieran mayores competencias.

Ahora bien, eso no significaba necesariamente dejar el desarrollo de la agricultura mexicana en manos de las instituciones de educación superior. Si bien las perspectivas y puntos de partida de unos directivos y otros de la FR eran diferentes en principio, había cierto consenso en torno a la necesidad de contar y recurrir a actores sociales que estuvieran más allá de las aulas y laboratorios. Es el caso de J.A. Ferrell quien, en una reunión de directivos celebrada el 18 de febrero de 1941, señalaba cómo los grupos de educación superior evitaban relacionarse con las clases sociales más bajas. De ahí —señalaba— la pertinencia de que la FR se vinculara por un lado con los productores y niveles inmediatamente superiores a los mismos; por otro con el gobierno. Si una parte de éste —advertía— no estaba preparado para participar en este

<sup>43</sup> Ni ellos ni la dirección de la FR que finalmente tomó las decisiones llegaron a tener —tal y como estamos viendo— un conocimiento oportuno de la realidad del campo mexicano y las implicaciones que, a futuro, tendría desde un punto de vista social, cultural y ambiental la puesta en marcha de un proyecto que intentaba reproducir el modelo estadounidense. Sin embargo, eso no significa —como también iremos constatando— que hubiera una ignorancia completa al respecto. Estas consideraciones de Stakman, Bradfield y Mangelsdorf pueden considerarse como unas primeras —pero claramente insuficientes— pruebas de ello.

<sup>44</sup> Tal y como H.A. Wallace y la dirección de la FR habían apuntado inicialmente, siguiendo una tradición de más de 40 años de asistencia técnica. Sobre esta idea volveremos más adelante.

esfuerzo externo, se corría el riesgo de despertar el resentimiento en lugar de la bienvenida. El avance dependerá —apuntaba J.A. Ferrell— de nuestra capacidad para asegurar los recursos y mantener los liderazgos gubernamentales (Rockefeller Foundation, 1941/02/18, p. 4).

John A. Ferrell no era el único que conocía bien América Latina y tenía una mirada sensible y consciente sobre la dimensión social y cultural del programa. Joseph H. Willits, director entonces de la División de Ciencias Sociales (1939-1954), sugirió en la misma reunión de directivos que, antes de ir excesivamente lejos, la primera tarea de la FR era estar seguros de que entendían suficientemente bien qué era América Latina. Para ello —señaló Willits (Rockefeller Foundation, 1941/02/18, p. 3)— parecía oportuno solicitar la opinión de alguien familiarizado con la realidad latinoamericana y la posibilidad de llevar a cabo un programa de asistencia técnica en México. La persona más indicada para ello —señaló Willits— era Carl O. Sauer, a quien ya conocían en la institución —según recoge la minuta de la reunión— «por sus propuestas de apoyo a ciertos proyectos de investigación en la región. Unos proyectos que hacían hincapié en la importancia de los estudios sociales para el entendimiento de los problemas latinoamericanos» (Rockefeller Foundation, 1941/02/18, p. 3).

Willits y Sauer se conocían desde antes, al menos desde que ambos coincidieron en el Consejo Asesor de Redistribución de la Población, una de las varias agencias gubernamentales creadas por F.D. Roosevelt durante la Depresión (Parsons, 1996, p. 378). En el caso de la relación entre Sauer y la FR, ésta inició también antes de que Willits fuera director de la División de Ciencias Sociales de esta institución. Sauer ya había disfrutado previamente de varios apoyos como parte del claustro de profesores de la Universidad de California y, en 1937 había hecho llegar a los oficiales de la FR una propuesta formal para la creación de un instituto de estudios latinoamericanos.<sup>45</sup>

Allende de esos y otros proyectos de colaboración conjunta, hay —en lo que respecta al tema que ahora nos ocupa— un memorándum escrito a puño y letra por Sauer en el que da cuenta de las ideas de H.A. Wallace sobre el

<sup>45</sup> Concretamente, Carl O. Sauer envió un primer prospecto de 10 páginas, al que posteriormente se la añadió un importante anexo el 30 de julio.

programa que, éste, recomendó a la FR llevar a cabo en México (Sauer C. O., 1941). Un memorándum hecho manifiestamente para la FR cuya recepción fue firmada por John A. Ferrell y David H. Stevens (director de Humanidades) entre otros, el 5 de febrero de 1941. Es decir, 13 días antes de la junta en la que se propuso a Sauer como posible asesor.

Tras el examen y estudio tanto de las ideas de H.A. Wallace como del proyecto agrícola de la FR, la opinión de Sauer fue concluyente: «los mejoramientos de la productividad agrícola se deberían dirigir hacia los campesinos más pobres del campo, considerando las funciones y necesidades de sus diversos alimentos en sus cocinas» (Sauer, 1941/02/10. Tomado de Oasa y Jennings, 1982, p. 988).

Las prácticas agrícolas mexicanas —señalaba— eran excelentes en su mayoría. La percepción de los agrónomos norteamericanos está equivocada ya que el problema del campo mexicano es económico, y no cultural o de atraso. La tradición agrícola mexicana —insiste— es enorme, y poco hay que enseñarles en ese sentido (Sauer, 1941/02/10. Tomado de Oasa y Jennings, 1982, p. 988).

Sauer fue más allá de lo esperado en un asesor. Además de hacer amplios comentarios y recomendaciones, previno de las consecuencias que la aplicación del mismo modelo de agricultura comercial estadounidense, podrían darse en el país vecino:

Un grupo emprendedor —vendría a decir— de agrónomos y criadores de plantas de los Estados Unidos, podría arruinar los recursos nacionales mexicanos para siempre, si hace hincapié en sus variedades comerciales norteamericanas (...) La agricultura mexicana no puede orientarse hacia la estandarización de unos cuantos tipos comerciales sin perturbar irremediablemente la economía y la cultura del lugar (...) Si los norteamericanos no entienden eso sería preferible que no fuesen a ese país para nada (Sauer, 1941b. Tomado de en Oasa y Jennings, 1982, p. 988 y Parsons, 1996, p. 381).

Sus ideas y evaluaciones del programa fueron sucediéndose a lo largo de los años y quedaron recogidas, principalmente, en la correspondencia que mantuvo con Willits. En una de ellas, fechada el 20 de mayo de 1944, comparte

con su amigo algunas reflexiones surgidas en torno al proyecto y la forma en la que —paradójicamente— percibía el desarrollo del mundo académico y científico estadounidense. Para Sauer, no había duda de que ambas cosas estaban relacionadas.

La libertad y curiosidad intelectual que defendía tenía que enfrentarse en esos días ante el imperativo de repensar los proyectos de investigación en función de los valores, bienes e intereses de los otorgantes; de reditarlos en aquellos términos que se entendían predilectos por quienes los aprobaban o desaprobaban (Sauer C., 1944, p. 1).

Cuando los planificadores vienen con su sabiduría y objetivos limitados, se obtiene —denunciaba— una supresión y estandarización cuya materialización es posible gracias a aquellos que, como Leonard,<sup>46</sup> representan el espíritu sindical; fungen como portavoces de una serie de estándares, de patrones epistemológicos y metodológicos *ad hoc* a los intereses y visiones de fundaciones y gobiernos, bajo los cuáles estas instituciones asignan trabajos y proyectos (Sauer C., 1944, p. 1).

En el caso de los estudios latinoamericanos —denunciaba Sauer— las fundaciones y universidades seleccionaban a personas cuyas credenciales estaban en orden según su patrón (Sauer C., 1944, p. 1). Los investigadores, por consiguiente, hacen lo que la fundación o el gobierno quiere que haga. Estas son, por tanto, las verdaderas planificadoras y organizadoras de la investigación científica, árbitros de quién trabaja y quién no,<sup>47</sup> de en qué se trabaja y en qué no, y cómo, bajo qué paradigmas y metodologías (Sauer C., 1952, p. 1).

Bajo esta perspectiva —Sauer señala— debemos observar el PAM. Si bien comenzó con un objetivo relativamente inocente, como lo era el de cultivar mejores plantas alimenticias, luego dio un paso peligroso gracias al apoyo dado por investigadores con el perfil anteriormente denunciado. Un paso —decíamos— hacia el rediseño de la economía agrícola y la puesta en funcionamiento

<sup>46</sup> C.O. Sauer se refiere a Harry Leonard Sawatzky, uno de sus estudiantes de posgrado con los que conformaría la Escuela de Geografía Latinoamericanista de Berkeley.

<sup>47</sup> En ese sentido, Sauer señala explícitamente que las fundaciones y los gobiernos seleccionan solo a las personas que harán lo que se les pide y de las que obtendrán los resultados deseados. Aquellas otras que disienten de los objetivos o procedimientos son consideradas «no cooperativa» y, por consiguiente, no utilizables (Sauer C. O., 1952, p. 1).

de una Nueva Agricultura, lo que significaba unirse a los funcionarios locales para hacer y ejecutar la política oficial. Eso—apuntaba Sauer— ya no era algo inocente, era intervención de un grupo extranjero en el gobierno de un país (Sauer C., 1952, p. 1).

Pero, se pregunta, ¿por qué tenemos la manía de rehacer a otras personas? ¿Por qué esa suposición de sabiduría superior, esta horrible esperanza de que la ciencia y las ciencias sociales organicen a toda la humanidad en un hormiguero que se arrastra? (Sauer C., 1952, p. 1). Ya en la carta previa, había advertido que no hay fundamento o razonamiento alguno que legitime intentar reproducir en otras civilizaciones la división del conocimiento que nosotros hemos llevado a cabo. Máxime, cuando dicha división responde más a razones curriculares, que a la forma en la que se adquiere realmente el conocimiento (Sauer C., 1944).

«¿Es que acaso México —se llega a cuestionar— es una especie de campo de práctica donde se puede ensayar la campaña que más adelante se llevará contra el enemigo?» (Sauer, C., 1952, p. 1) ¿Por qué si no querer cambiarlos y convertirlos en una máquina de producción acelerada que está destinada a destruir el equilibrio ecológico y sus costumbres? (Sauer, C., 1952, p. 2). A lo que llamamos aumento de producción —delata— es aumento de extracción, el potencial de fertilidad es limitado. En el largo plazo tenemos que devolver a los suelos la mayor parte de lo que sacamos de ellos (Sauer, C., 1952, p. 2).

En ese sentido —señala— excepto en aquellas situaciones en las que han tenido que vivir durante demasiado tiempo en muy poco terreno o la erosión les ha quitado parte del suelo, los agricultores mexicanos se acercan a un modo de vida que roza el equilibrio ecológico (Sauer, C., 1952, p. 2). De ahí —infiere Sauer— la necesidad de reconocer el valor histórico y cultural de las plantas que cultivan y comen, de sus cocinas, de sus costumbres comunitarias Sauer, C., 1952, p. 2). En ese sentido —viene a decir— el saber estadounidense tiene menos que ofrecer a los mexicanos de lo que creen los planificadores. Si los agricultores mexicanos necesitan algo —advierte— pueden venir aquí y conseguir lo que quieran. No debemos —concluye— despreciar a la gente del pueblo. Lo que cultivan y cómo lo hacen tiene un sentido, no es fruto de la ignorancia o la superstición.

Carl O. Sauer no fue el único crítico con el programa. De manera más mesurada directores de distintas divisiones y departamentos de la fundación disentían tanto de la propuesta inicial de H.A. Wallace, como de la idea que inicialmente se manejaba desde la dirección general. Todos, en cualquier caso, parecían coincidir en la necesidad de implementar un programa de mejora agrícola. La óptica, es decir, la filosofía desde la cual llevarlo a cabo, eso sí, era muy diferente.

En términos generales, por un lado, tanto H.A. Wallace como la dirección general —representada principal y evidentemente por Fosdick— pensaban en un programa de asistencia muy parecido al llevado a cabo en el sur de los Estados Unidos basado en el extensionismo. Por otro lado, los representantes de los distintos departamentos involucrados planteaban un programa de corto alcance temporal, una especie de paréntesis mientras concluía la Segunda Guerra Mundial y la FR podía volver al viejo continente.

Un ejemplo de la tensión existente entre las distintas visiones internar la encontramos en Albert R. Mann, quien hizo notar su inconformidad desde muy pronto. En la misma junta del 18 de febrero Mann señaló, a la luz de la pregunta de J. H. Willits sobre los intereses de la FR en América latina una vez concluyera la Segunda Guerra Mundial, y otra de Frank B. Hanson sobre la practicidad de un programa agrícola de tres o cinco años que, si bien no se requería de una gran cantidad de dinero, el programa tenía que durar más de cinco años (Rockefeller Foundation, 1941/02/18, p. 4). Con ello confirmaba una idea que ya había compartido a H.M. Miller a través de dos memorándums. Tanto el primero, fechado el 10 de febrero de 1941, como en el segundo, del 20 del mismo mes, A.R. Mann hacía a H.M. Miller dos observaciones para él fundamentales. Por un lado, «el desarrollo —vendría a decir— de una base científica competente para los cambios en la agricultura es un procedimiento a largo plazo» (Mann, 1941. Tomado de Cobb, 1956, p. 9); por otro lado, «los esfuerzos [a llevar a cabo] para mejorar la economía agrícola —como respuesta a los planteamientos extensionistas de H.A. Wallace— deben ser autóctonos y surgir de las habilidades nativas, las plantas y animales nativos y las características culturales de la gente», (Mann, 1941. Tomado de Cobb, 1956, p. 9).

El mismo Harry M. Miller fue otro personaje importante. A lo largo de 1941 realizó dos viajes a México y elaboró una serie de informes que fueron claves

para la organización de la Comisión de Encuestas, las relaciones interinstitucionales e intergubernamentales con el país vecino y, por extensión, para el diseño y posterior desarrollo del programa. Unos viajes, encuentros y por supuesto recomendaciones, que estuvieron fuertemente condicionados por sus numerosas entrevistas con especialistas estadounidenses y mexicanos sobre América latina en general y la agricultura en México en particular (Cobb W. C., 1956, p. 15).

Los informes de Miller —como señalamos— no cayeron en saco roto y, tanto éstos como las sugerencias de Mann y Sauer, así como sus propias experiencias, llevaron a los miembros de la Comisión a hacer una serie de recomendaciones que chocaban con las ideas iniciales de H.A. Wallace y la dirección de la FR. Al igual que Mann, Sauer y Miller, Bradfield, Stakman y Mangelsdorf lograron ver que el proceso de asistencia técnica en otros países, sobre todo en aquellos con escaso desarrollo científico, no era sencillo. Más allá del hecho de que no hubiera un importante esfuerzo en investigación básica, debía tenerse en cuenta razones ligadas íntimamente con la vida cotidiana y la cultura (Cobb W. C., 1956, p. 29).

Asimismo —señalaron—, el método de difusión o extensión en el que tanto insistía H.A. Wallace, sólo podía tener éxito cuando el extensionista era capaz de motivar fuertemente a quienes le escuchaban. Para ello era necesario, antes de poner en marcha cualquier programa de extensión, saber más de los contextos sociales y culturales en los que se llevaría a cabo cada proyecto.

Con sus recomendaciones, la Comisión echaba la llave a una tradición que —según recoge el informe (Cobb W. C., 1956, p. 28)— dominó el pensamiento estadounidense sobre la asistencia técnica durante cuarenta años. Cada misión agrícola que hasta entonces había llevado a cabo la Fundación Rockefeller, e incluso la mayoría de las instancias gubernamentales estadounidenses, lo habían hecho bajo la filosofía de «llevar la luz a los ignorantes. El mejor ejemplo de ello son los programas implementados en los estados del sur tras la guerra de secesión y, cuyo aparente éxito, invitaba a repetir los mismos modelos al otro lado de la frontera.<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> Quienes deseen profundizar en el contexto y filosofía bajo la cual se llevaron a cabo estos programas en los estados sureños de los EE. UU., se recomienda revisar (Enriquez- Rodríguez, A. y Serrano-Bosquet, F.J. (2021).

El 3 de diciembre Frank Hanson y Albert Mann (representando a la FR y la GEB respectivamente), presentaron el informe ante el consejo de administración de la Fundación Rockefeller como una hoja de ruta sobre la que levantar un programa agrícola en México. La propuesta fue aprobada y se dio paso a la fase de análisis y definición de los aspectos administrativos del futuro programa.

## Conclusiones

Como hemos podido observar, el programa finalmente presentado ante el consejo de la FR, el gobierno estadounidense y la Secretaría de Agricultura mexicana fue resultado de un encuentro, e incluso una lucha, entre distintas maneras de entender el «problema mexicano». En un contexto político nacional e internacional complejo, en el que la administración de Roosevelt aún debía hacer valer su programa de rescate frente a los intereses del orden establecido por los poderes fácticos, y con una Guerra Mundial cada vez más fuerte y cercana a sus fronteras, el PAM se presentaba como una oportunidad para reafirmar políticas internas y, al mismo tiempo, recuperar la influencia y el poder de Estados Unidos. Esto se veía como una forma de interacción entre experiencias previas particulares e intereses igualmente específicos y parciales, con un enfoque inicial en América Latina y, más tarde, en el resto del mundo.

La pluralidad de actores, bienes e intereses encontrados entre las diversas instituciones filantrópicas de Rockefeller y las agencias gubernamentales estadounidenses se volvía cada vez más evidente. Si en la literatura especializada constantemente se hace mención del PAM como un intento de llevar al país azteca (como preludio de una exportación global) el modelo productivo norteamericano, cabe preguntarse ¿en qué consistió o debía consistir éste? ¿Cuál era la mejor estrategia y cuáles los principales objetivos a perseguir? A lo largo del texto hemos explorado —y ese era nuestro objetivo principal— la existencia de distintas visiones y perspectivas. Muchas de ellas podrían organizarse en torno a pares de categorías o dicotomías, con todos los matices que caben entre unas y otras. Por un lado, vemos a quienes apostaban por una ampliación y tal vez tropicalización de los trabajos de campo llevados a cabo

por Knapp<sup>49</sup>; otros que abogaban por incluir otras experiencias y modelos del Programa sureño, habiendo incluso quienes incluyeron el *Rural New Deal* pero también quienes —como es el caso de Miller— apostaban por reducir el programa a un conjunto de becas científicas.

La propuesta finalmente presentada por Frank Hanson y Albert Mann al Consejo de Administración de la FR trataba de recoger estas distintas voces, que todos los implicados se vieran, al menos inicialmente, representados.

El PAM comenzó formalmente en febrero de 1943, cuando J. George Harrar cruzó la frontera mexicana por Laredo. Su misión inicial era poner en marcha —junto a la SAF— un estudio científico sobre los principales problemas agrícolas que afectaban a México y desarrollar programas que permitieran la aplicación y extensión de los resultados obtenidos en los centros de investigación sobre mejoramiento de producción de cultivos alimentarios. Sobre este desarrollo y sus impactos tanto regionales como globales, damos cuenta en otros trabajos.

---

<sup>49</sup> Sobre la forma en la que la Fundación Rockefeller adoptó el modelo de trabajo de campo y comunicación científica desarrollado por Knapp y el papel clave que ello jugó posteriormente en el proceso de modernización de la agricultura latinoamericana y la Comunicación Pública de la Ciencia, véase el trabajo de Enríquez- Rodríguez y Serrano-Bosquet (2019, pág. 2).

## Referencias

### Archivos:

The Rockefeller Archive Center:

- *Archivo Visitado Físicamente*: Rockefeller Archive Center, 15 Dayton Ave, Sleepy Hollow, NY 10591, EE. UU.
- *Archivo Consultado por Internet*: <https://rockarch.org>

Illinois Digital Newspaper Collection: <https://idnc.library.illinois.edu>

Iowa Digital Library: <https://digital.lib.uiowa.edu>

Library of Congress: <https://www.loc.gov>

### Bibliografía

Andesa. (1964). *Educación, investigación y extensión agrícolas en México ; estudio preliminar*. Monterrey: ITESM.

Ardila Falla, J. (2013). Reflexiones sobre el imperialismo norteamericano: la política agraria colombiana y la influencia estadounidense en la década de 1930. *Historia Crítica*(51), 171-195.

Bassols Batalla, A. (1971). Lázaro Cárdenas: algunas ideas sobre la obra económico-social de su gobierno. *Revista Latinoamericana de Economía*(6), 137-148.

Bénard, S. (1998). La consolidación de un estado nacional mexicano: democracia o nacionalismo. *Caleidoscopio*(3), 57-87. doi: <https://doi.org/10.33064/3crscsh263>

Blancarte, R. J. (1992). *Historia de la iglesia católica en México 1929-1982*. México: FCE. Recuperado el 26 de 01 de 2021

Borlaug, N. (2007). Sixty-two years of Wghting hunger: personal recollections. *Euphytica*, 287–297.

Cárdenas, E. (1987). *La industrialización mexicana durante la Gran Depresión*. México: El Colegio de México.

Cedillo, J. (2007). *Los nazis en México*. México, D.F.: Debate.

- Cedillo, J. (2010). *Los Nazis en México*. México: Debolsillo.
- Chacón, S. (april-june de 2000). La negociación del acuerdo militar entre México y los Estados Unidos, 1940-1942. *Foro Internacional*, 40(2), 307-344. Recuperado el 15 de 02 de 2021, de <https://www.jstor.org/stable/27738988>
- Chávez Rodríguez, G. M. (2015). México: un socio estratégico del Tercer Reich. *Fuentes Humanísticas*, año 29(51), 123-138. Recuperado el 26 de 01 de 2021, de <https://core.ac.uk/download/pdf/83080234.pdf>
- Cobb, W. (1967). Harry M. Miller, Jr. RF Records Oral History, Folder XXIII, Box 19, RG 13, Rockefeller Archive Center.
- Cobb, W. (1 de mayo de 2018). *The historical backgrounds of the Mexican Agricultural Program (annotated edition)*. Obtenido de 100 Years: The Rockefeller Foundation: [https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset\\_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/the-historical-backgrounds-of-the-mexican-agricultural-program-annotated-edition-](https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/the-historical-backgrounds-of-the-mexican-agricultural-program-annotated-edition-)
- Cobb, W. C. (03 de 1956). The Establishment of the Mexican Agricultural Program (Annotated edition). *The Historical Backgrounds of the Mexican Agricultural Program (Annotated Edition)*, 47-90. Recuperado el 02 de 11 de 2020
- Cotter, J. (1994). The Origins of the Green Revolution in Mexico. Continuity or Change? En D. Rock, *Latin America in the 1940s. War and Postwar Transitions* (págs. 224-247). Berkeley: University of California Press.
- Cotter, J. (2003). *Troubled Harvest: Agronomy and Revolution in Mexico, 1880–2002*. Westport, Connecticut: Praeger.
- Cruz García, M. (2011). Gobierno y movimientos sociales mexicanos ante la Segunda Guerra Mundial. *Foro Internacional*, 51(3), 458-504. Recuperado el 15 de 02 de 2021, de <https://www.jstor.org/stable/23035606>
- Enriquez Rodriguez, A., & Serrano-Bosquet, F. J. (2019). El papel de la Junta General de Educación en la comunicación y divulgación agrícola. *Summa Humanitatis*, 11(1), 1-32. Recuperado el 15 de 02 de 2021, de [http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/summa\\_humanitatis/article/view/22696/21833](http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/summa_humanitatis/article/view/22696/21833)
- Enríquez-Rodríguez, A., & Serrano-Bosquet, F. (2021). The public communication of science: Angular stone of the Rockefeller Sanitary Commission

- for the Eradication of Hookworm Disease. *Social Sciences & Humanities Open*, 3(1), 100120. doi: <https://doi.org/10.1016/j.ssaho.2021.100120>
- Ferrel, J. (27 de Enero de 1941a). Aid to Mexico: Memorandum from John Ferrell to Raymond Fosdick. 1941 Stacks, Folder 3814, Box 561, Series 323, RG 2, Rockefeller Archive Center.
- Ferrell, J. (21 de Enero de 1941b). Carta de John A. Ferrell al Dr. George C. Payne. México, D. F., México: Agriculture 1933, 1941. Folder 2, Box 1, Series 323, RG 1.1, Rockefeller Archive Center.
- Fitzgerald, D. (1986). Exporting American Agriculture: The Rockefeller Foundation in Mexico, 1943-53. (L. Sage Publications, Ed.) *Social Studies of Science*, 16(3), 457-83.
- Gómez Galvarriato, A. (2014). Modernización económica y cambio institucional: del porfiriato a la segunda guerra mundial. En G. Márquez, *Claves de la historia económica de México: el desempeño de largo plazo (siglos XVI-XXI)* (págs. 91-125). México: FCE. Recuperado el 10 de 11 de 2020, de <https://elibro.net/es/ereader/consorcioitesm/110392?page=91>.
- González, L. (1981). *Historia de la Revolución Mexicana, período 1934-1940: los días del presidente Cárdenas* (1 ed., Vol. 15). México: Colegio de México. Recuperado el 28 de 01 de 2021, de <https://doi.org/10.2307/j.ctv233mtz>
- Harrar, J. G. (1956). *The agricultural program of the Rockefeller Foundation. Guide/Kalkhoff/Burn*,. (R. Foundation, Ed.) New York: Guide-Kalkhoff-Burn, inc.
- Harrar, J. G. (21 de Noviembre de 1980). The Mexican Agricultural Program. *Project on the publication of The History of the Mexican Agricultural Program*. Harrar correspondence, collateral int. Mexican Agricultural Program 1980-1981. Folder 185, Box 24, Series iv 2A26, Rockefeller Archive Center.
- Henderson, T., & LaFrance, D. (2009). Maximino Avila Camacho of Puebla. En J. Buchenau, T. Henderson, W. H. Beezley, F. Chassen-L Pez, M. A. Ervin, M. T. Fernandez Aceves, ... K. A. Harper, *State Governors in the Mexican Revolution, 1910–1952 : Portraits in Conflict, Courage, and Corruption* (págs. 157-176). Lanham, Maryland: Rowman & Littlefield Publishers.

- Jerade Dana, M. (2015). Antisemitismo en Vasconcelos: antiamericanismo, nacionalismo y misticismo estético. (U. o. Press, Ed.) *Estudios Mexicanos*, 31(2), 248-286. Recuperado el 02 de 02 de 2021, de <https://www.jstor.org/stable/10.1525/msem.2015.31.2.248>
- Jiménez Velázquez, M. (1990). La Fundación Rockefeller. *Comercio Exterior*, 4(10), 968-975. Obtenido de <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/167/7/RCE7.pdf>
- Katz, F. (1982). *La guerra secreta en México*. México: Era.
- Knignt, A. (2015). Carácter y repercusión de la Gran Depresión en México. En P. Drinot, & A. Kinght, *La Gran Depresión en América Latina* (págs. 269-306). México: FCE.
- Krauze, E. (24 de 01 de 2013). Racismos convergentes. *Letras Libres*, Version digital. Recuperado el 02 de 02 de 2021, de <https://www.letraslibres.com/mexico-espana/racismos-convergentes>
- Kuntz Ficker, S. (2010). *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización (1870-1929)*. México: El Colegio de México. Obtenido de <https://repositorio.colmex.mx/concern/books/5t34sk32f?locale=es>
- Lerner, V. (1976). El reformismo de la década de 1930 en México. *Historia Mexicana*(26), 188-215.
- Loaeza, S. (2013). La reforma política de Manuel Ávila Camacho. (E. C. Mexico, Ed.) *Historia Mexicana*, 63(1), 251-358. Recuperado el 15 de 02 de 2021, de <https://www.jstor.org/stable/23608662>
- Madow, P. (29 de Mayo de 1970). Entrevista con Dr. E. C. Stakman. Nueva York: TRF, Folder V5, Box 9, Series Oral Histories, RG 13, Rockefeller Archive Center.
- Mangelsdorf, P. (17 de octubre de 1946). Annual Meeting of the Advisory Committee. Mexican Agricultural Program. Agriculture. Folder 67, Box 10, Series 323, RG 1.1, Rockefeller Archive Center.
- Marín, Á. (Enero de 2010). Una misteriosa explosión. *Destiempos*, Año 4(23), págs. 9-16. Recuperado el 14 de 05 de 2019, de <http://www.destiempos.com/n23/amarin.pdf>
- Marino, D., & Zuleta, M. (2010). Una visión del campo. Tierra, propiedad y tendencias de la producción, 1850-1930. En S. Kuntz Ficker, *Historia*

*económica general de México. De la colonia a nuestros días* (págs. 437-472). México: El Colegio de México; Secretaría de Economía. doi:<https://doi.org/10.2307/j.ctv47wf39.18>

- Martínez Assad, C. (1979). La rebelión cedillista o el ocaso del poder tradicional. *Revista Mexicana de Sociología*, 41(3), 709-728. Recuperado el 28 de 01 de 2021, de <https://www.jstor.org/stable/3540089>
- Mena Munguía, S., & Ramírez Martínez, M. (2014). *Panorama de la agricultura en México*. Guadalajara: Editorial Universitaria: Universidad de Guadalajara.
- Meyer, L. (1981). *México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero (1917-1942)* (2a edición ed.). México: El Colegio de México. Recuperado el 18 de 12 de 2020, de <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc0924444>
- Meyer, L. (2017). La institucionalización del nuevo régimen. En I. Bernal, & I. Bernal, *Historia general de México* (págs. 578-618). México: El Colegio de México. Recuperado el 12 de 12 de 2020
- Michaels, A. L. (1971). Las elecciones de 1940. *Historia Mexicana*, 21(1), 80-134. Recuperado el 10 de 12 de 2020, de <https://www.jstor.org/stable/25134898>
- Niblo, S. R. (1999). *Mexico in the 1940s: Modernity, Politics, and Corruption*. Wilmington: Rowman & Littlefield.
- Oasa, E., & Jennings, B. (1982). La naturaleza de la investigación social en la agricultura internacional: la experiencia norteamericana, el IRRl y el CIMMYT. *El Trimestre Económico*, 49(No. 196 (4)), 975-1012. Recuperado el 27 de 10 de 2020, de <https://www.jstor.org/stable/23395733>
- Olsson, T. (2013). *Agrarian Crossings: The American South, Mexico, and the Twentieth-Century Remaking of the Rural World*. Athens, Georgia: PhD. Thesys, University of Georgia. Obtenido de [https://getd.libs.uga.edu/pdfs/olsson\\_tore\\_c\\_201305\\_phd.pdf](https://getd.libs.uga.edu/pdfs/olsson_tore_c_201305_phd.pdf)
- Orestes Aguilar, H. (2007). Ese olvidado nazi mexicano de nombre José Vasconcelos. *Istor*, 8(30), 148-57. Recuperado el 02 de 02 de 2021, de [http://www.istor.cide.edu/archivos/num\\_30/coincidencias.pdf](http://www.istor.cide.edu/archivos/num_30/coincidencias.pdf)

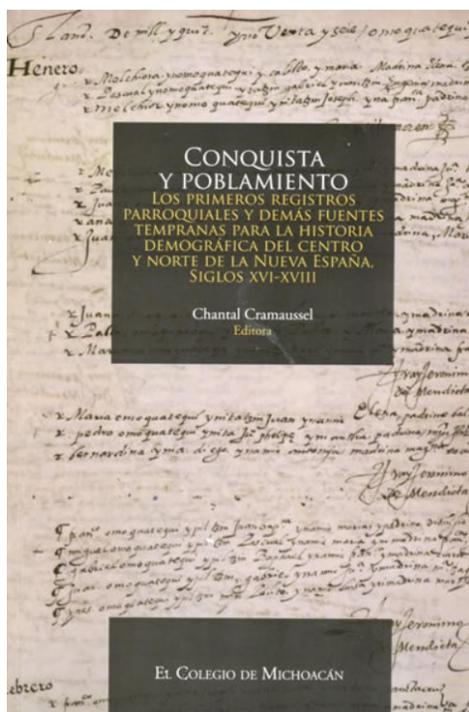
- Ortoll, S. (2003). Orígenes de un proyecto agrícola: La Fundación Rockefeller y la Revolución Verde. *Sociedades rurales, producción y medio ambiente*, 4(1), 81-96.
- Pérez Montfort, R. (1989). Hispanismo y falange, el México conservador que recibe a los trasterrados. *Omnia*, Año 5(13-14), 1-10. doi:<http://www.posgrado.unam.mx/sites/default/files/2016/04/13-1409.pdf>
- Pilatowsky, M. (2014). El acercamiento de José Vasconcelos al nazismo y su dirección de la revista El Timón. (ITAM, Ed.) *Estudios*(110), 159-175. Obtenido de <https://biblioteca.itam.mx/estudios/110/000258487.pdf>
- Prewett, V. (1941). *Reportage on Mexico*. New York: Dutton. Recuperado el 19 de 12 de 2020, de <https://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.77180>
- Rees, M. (1987). Warren Weaver 1894-1978, A Biographical Memoir. En N. A. Sciences, *Biographical Memoirs* (págs. 491-529). Washington D.C.: National Academy of Sciences.
- Ríos Molina, A. (2010). Indigencia, migración y lo cura en el México posrevolucionario. *Historia Mexicana*(4), 1295-1337.
- Rockefeller Foundation. (1941/02/18). Minutes from staff conference. En R. Foundation, *100 Years: The Rockefeller Foundation* (pág. 4). New York: 100 Years: The Rockefeller Foundation. Recuperado el 28 de 10 de 2020, de [https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset\\_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/minutes-from-staff-conferenc](https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/minutes-from-staff-conferenc)
- Rockefeller Foundation. (1945). *Annual Report*. Nueva York.
- Ruiz Marrero, C. (16 de 03 de 2012). *La vida y pasión de Henry A. Wallace*. Recuperado el 14 de 05 de 2019, de América Latina en movimiento: <https://www.alainet.org/es/active/53429>
- Saragoza, A. M. (1988). *The Monterrey Elite and the Mexican State, 1880–1940*. Austin: University of Texas Press. doi:10.7560/711136
- Sauer, C. (20 de 05 de 1944). *Letter from Carl O. Sauer to Joseph H. Willits*. Recuperado el 27 de 10 de 2020, de 100 Years: The Rockefeller Foundation: [https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset\\_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/letter-from-carl-o-sauer-to-joseph-h-willits-1944-may-20](https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/letter-from-carl-o-sauer-to-joseph-h-willits-1944-may-20)

- Sauer, C. O. (05 de 02 de 1941). *Memorandum sobre las ideas de Wallace para un programa en México*. Recuperado el 28 de 10 de 2020, de 100 años: The Rockefeller Foundation: [https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset\\_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/memo-regarding-wallace-s-ideas-for-a-program-in-mexico](https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/memo-regarding-wallace-s-ideas-for-a-program-in-mexico)
- Sauer, C. O. (13 de 06 de 1952). *Letter from Carl O. Sauer to Joseph H. Willits, 1952 June 13*. Recuperado el 28 de 10 de 2020, de 100 Years: The Rockefeller Foundation: [https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset\\_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/letter-from-carl-o-sauer-to-joseph-h-willits-1952-june-13](https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/letter-from-carl-o-sauer-to-joseph-h-willits-1952-june-13)
- Schmidt Nedvedovich, S., & Velázquez Caballero, D. (2014). La judeofobia mexicana: raíces y consecuencias en la derecha política. *El Cotidiano*(185), 47-62. Recuperado el 02 de 02 de 2021, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=32530725005>
- Serrano-Bosquet, F. J., & Caponi, G. (junio de 2014). Warren Weaver: Valores cognitivos y perspectiva epistemológica del Experimental Biology Program de la Fundación Rockefeller. *Scientiae Studia, Vol. 12*(n° 2), Versión digital.
- Serrano-Bosquet, F. J., & Rivas-Sada, E. (2018). William J. Spillman. Teoría y práctica en la producción de trigo estadounidense. *Historia 396, Vol. 8*(1), 225-260. Obtenido de <http://www.historia396.cl/index.php/historia396/article/view/246/122>
- Shulgovski, A. (1972). *México en la encrucijada de su historia* (2a ed.). México: Ediciones de Cultura Popular.
- Sola Ayape, C. (2019b). "A por esos gachupines fascistas". El Popular de Lombardo Toledano y su ofensiva contra la Falange Española en México. *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México, 58*(julio-diciembre), 289-325. Recuperado el 10 de 02 de 2021, de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/ehm/article/view/70075>
- Sola Ayape, C., & De Gasperín Torres, F. (2020). La Guerra Civil española, una lección para México. Vicente Lombardo Toledano y su lucha contra el fascismo internacional. *Izquierdas*(49), 3817-3840. Recuperado el 28 de 01 de 2021, de <https://www.researchgate.net/publication/345015321>

- Stakman, E. C., Bradfield, R., & Mangelsdorf, P. C. (1967). *Campaigns Against Hunger*. Cambridge: Harvard University Press.
- Stakman, E., Mangelsdorf, P., & Bradfield, R. (1941/12/03). Recommendations of the Commission to Survey Agriculture in Mexico. From a Report Accented by the Board of Trustees of The Rockefeller Foundation, December 3, 1941. En R. Foundation, *100 Years: The Rockefeller Foundation* (pág. 3). New York: Rockefeller Foundation. Recuperado el 28 de 10 de 2020, de [https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset\\_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/recommendations-of-the-commission-to-survey-agriculture-in-mexico](https://rockfound.rockarch.org/digital-library-listing/-/asset_publisher/yYxpQfeI4W8N/content/recommendations-of-the-commission-to-survey-agriculture-in-mexico)
- Wallace, H. (29 de December de 1940b). Carta de Henry A. Wallace al Presidente Franklin D. Roosevelt. 5. Mexico D.F. Recuperado el 29 de 04 de 2019, de <http://digital.lib.uiowa.edu/cdm/ref/collection/wallace/id/20228>
- Wallace, H. A. (16 de 12 de 1940a). Carta de Henry A. Wallace a Cordell Hull. 22. Pátzcuaro, Michoacán, Mexico.
- Wallace, H. A. (22 de March de 1941a). Wallace in Mexico. Corn Growing South of the Border, as Seen by an Iowan. *Wallaces' Farmer*, págs. 1, 10 y 11. Recuperado el 24 de 04 de 2019, de <https://idnc.library.illinois.edu/?a=d&d=WAF19410222>
- Wallace, H. A. (22 de march de 1941b). Land Hunger in Mexico. Big Estates Are Broken Up to Give More Chance to Small Farmers. *Wallaces' Farmer*, pág. 5 y 18. Recuperado el 24 de 04 de 2019, de <https://idnc.library.illinois.edu/?a=d&d=WAF19410322>
- Wallace, H. A. (05 de 04 de 1941c). When You Go to Mexico. *Wallaces' Farmer*, págs. 5, 16 y 17. Recuperado el 24 de 04 de 2019, de <https://idnc.library.illinois.edu/?a=d&d=WAF19410405>
- Wallace, H. (julio 1940 - octubre 1941). *Correspondencia. Colección Henry A. Wallace [carrete 22]*. Iowa, IA: Universidad de Iowa. Bibliotecas. Departamento de Colecciones Especiales. Obtenido de Henry A. Wallace correspondence [reel 22], July 1940-Oct. 1941: <http://digital.lib.uiowa.edu/cdm/compoundobject/collection/wallace/id/20840/rec/1>
- Waterhouse, A. C. (2013). *Food and Prosperity. Balancing Technology and Community in Agriculture*. New York: The Rockefeller Foundation.

- Weaver, W. (March de 1961). Why Science is Important? *Nutrition Reviews*, 19(3), 65-68.
- Yankelevich, P. (2008). Los nazis en México. Juan Alberto Cedillo, México: Editorial Debate, 2007. *Estudios Interdisciplinarios De América Latina Y El Caribe*, 19(1), 159-163. Obtenido de <http://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/view/668>
- Zarate. (2018). Historia del trigo. *Historia agrícola*, 3(5), 23-78. |

# Escripta



## Reseña

**Chantal Cramaussel (ed.), *Conquista y poblamiento. Los primeros registros parroquiales y demás fuentes tempranas para la historia demográfica del Centro y Norte de la Nueva España, siglos XVI-XVIII*, Zamora: El Colegio de Michoacán AC, 2021. ISBN: 9786075441443**

**Ricardo Manuel Wan Moguel**  
[orcid.org/0000-0003-3048-6286](https://orcid.org/0000-0003-3048-6286)

Recepción: 5 de julio de 2024  
Aceptación: 25 de septiembre de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

**CHANTAL CRAMAUSSEL (ED.). CONQUISTA  
Y POBLAMIENTO. LOS PRIMEROS REGISTROS  
PARROQUIALES Y DEMÁS FUENTES TEMPRANAS  
PARA LA HISTORIA DEMOGRÁFICA DEL CENTRO  
Y NORTE DE LA NUEVA ESPAÑA, SIGLOS XVI-XVIII**

Ricardo Manuel Wan Moguel<sup>1</sup>

### **Resumen**

En febrero de 2019, la Red de Historia Demográfica organizó un coloquio en Autlán, Jalisco, que resultó en la publicación *Conquista y poblamiento. Los primeros registros parroquiales y demás fuentes tempranas para la historia demográfica del centro y norte de la Nueva España, siglos XVI-XVIII*. Este libro celebra el décimo aniversario de la Red y reúne investigaciones sobre las fuentes documentales más tempranas para el estudio de la población en la Nueva España. A través de 10 capítulos, el texto aborda diversos temas demográficos, sociales y económicos de regiones como Autlán, Aranza y Aguascalientes, con un enfoque particular en los siglos XVI y XVII. Se destacan estudios sobre los efectos del mestizaje, la crisis demográfica por epidemias y las dinámicas sociales observadas en los registros parroquiales. La obra constituye una importante contribución para el análisis de las primeras etapas coloniales, promoviendo nuevos enfoques metodológicos y ampliando el campo de estudio en historia demográfica.

**Palabras clave:** Historia demográfica, Conquista, Registros parroquiales, Nueva España, Red de Historia Demográfica.

---

<sup>1</sup> Maestro y Dr. En Historia por El Colegio de Michoacán. Miembro de la Red de Historia Demográfica con Sede en México. Correo: [manuelwanmoguel@gmail.com](mailto:manuelwanmoguel@gmail.com)

## Abstract

In February 2019, the Red de Historia Demográfica organised a colloquium in Autlán, Jalisco, which resulted in the publication *Conquista y poblamiento. Los primeros registros parroquiales y demás fuentes tempranas para la historia demográfica del centro y norte de la Nueva España, siglos XVI-XVIII*. This book marks the tenth anniversary of the Network and brings together research on the earliest documentary sources for the study of population in New Spain. Through 10 chapters, the text explores various demographic, social, and economic issues in regions such as Autlán, Aranza, and Aguascalientes, with a particular focus on the sixteenth and seventeenth centuries. The studies highlight the effects of mestizaje, the demographic crisis caused by epidemics, and the social dynamics observed in parish registers. This work makes a significant contribution to the analysis of the early colonial period, promoting new methodological approaches and broadening the field of demographic history.

**Keywords:** Demographic history, Conquest, Parish registers, New Spain, *Red de Historia Demográfica*.

## Introducción

En febrero de 2019, la Red de Historia Demográfica, con sede en México, llevó a cabo un coloquio en el Centro Universitario de la Costa Sur, perteneciente a la Universidad de Guadalajara, en Autlán, Jalisco. Como resultado de este encuentro, que reunió a los miembros de la Red y a destacados investigadores de diversas instituciones, surgió la obra colectiva titulada *Conquista y poblamiento. Los primeros registros parroquiales y demás fuentes tempranas para la historia demográfica del centro y norte de la Nueva España. Siglos XVI-XVIII*. A continuación, presento su reseña.

## [Reseña]

La publicación de este libro se inscribe en el marco del décimo aniversario de la Red de Historia Demográfica, fundada el 1 de diciembre de 2009. Desde su creación, la Red ha funcionado como una plataforma clave para el intercambio

académico, promoviendo debates sobre una amplia gama de temas relacionados con la demografía, las epidemias, así como los métodos y las fuentes utilizadas en su estudio. Esta reunión dio como resultado esta obra colectiva, bajo la cuidadosa edición de Chantal Cramaussel. La obra contiene 10 capítulos entre los cuáles se encuentran 17 mapas, 28 gráficas, cinco imágenes y 42 cuadros, además de tres índices: uno de ilustraciones, otro onomástico y uno más, toponímico.

Los capítulos del libro abarcan una amplia extensión del territorio que comprendía la Nueva España, explorando localidades como Autlán, Valladolid, Aranza, Santa Bárbara en la Nueva Vizcaya, el Nuevo Reino de León y Aguascalientes. La omisión de algunas regiones se debe a la escasez de fuentes documentales que impidieron un análisis más profundo de su devenir histórico. En términos cronológicos, el estudio se centra en los siglos XVI y XVII, aportando novedosas perspectivas sobre los primeros años de la conquista. Esta elección resulta particularmente significativa, dado que, como apunta Cramaussel en la introducción, la Red de Historia Demográfica había concentrado hasta ahora su atención en periodos posteriores, caracterizados por una mayor disponibilidad de fuentes. Por ello, esta orientación hacia las primeras etapas del periodo colonial representa una contribución de gran valor para el campo de estudio. De manera general, los capítulos se apoyan en un análisis minucioso de las fuentes específicas de cada región, abordando además aspectos sociales, económicos y políticos. A continuación, destaco los elementos más relevantes de cada uno de ellos.

En el primer capítulo, Norma Angélica Castillo Palma analizó las fuentes tempranas para la historia de la población a través de los documentos indígenas, los informes episcopales y los registros parroquiales en el centro de la Nueva España en el transitar los siglos XVI y XVII. La autora rescata documentos escritos en lenguas indígenas como los «Anales de los pueblos», útil para conocer la historia de la población, las élites, la conformación de grupos sociales de las personas. Seguidamente, Javier Eduardo Ramírez López nos adentra a su capítulo: «El arte de registrar personas y lugares; los libros sacramentales del Acolhuacan central». Esta región reviste una importancia notable al haber sido una de las cabeceras de la Triple Alianza, junto con Tenochtitlán y Tlacopán.

Este capítulo nos invita a adentrarnos en la historia de la documentación de esta área, un terreno aún poco explorado y que requiere con urgencia un análisis desde una perspectiva demográfica. Cabe destacar que, en algunos casos, los registros documentales abarcan de manera ininterrumpida desde el siglo XVI hasta el siglo XX, como ocurre con las partidas de Huexotla y Chautla. Esta continuidad en las fuentes ofrece una oportunidad invaluable para llevar a cabo un análisis demográfico integral de la región.

En el tercer capítulo, destaca la riqueza documental explorada por Víctor Torres Rosas y Pedro Canales Guerrero en su estudio titulado «*Archivos parroquiales mexiquenses, fuentes tempranas para la historia demográfica. Posibilidades de investigación*». Los autores ofrecen un análisis cuantitativo y cualitativo de los acervos documentales de la región mexiquense, integrando un enfoque comparativo que constituye una de las principales fortalezas del trabajo. Este análisis abarca repositorios tan diversos como *Family Search*, los estudios documentales realizados por ADABI e investigaciones presenciales en archivos locales, para contar con verdaderos inventarios que pueden ser usados por los estudiosos de Clío como guía del terreno antes del inicio de una indagación.

Lilia Oliver Sánchez retoma los debates clásicos sobre el descenso de la población indígena, planteados por Sherburne F. Cook y Woodrow Borah en la década de 1970, para analizar la catástrofe demográfica que tuvo lugar en Autlán, Jalisco (1634-1700), tras la llegada de los europeos. En su texto «*El descenso poblacional del siglo XVI y los primeros registros parroquiales de Autlán, 1634-1700*», Oliver documenta que la población en esa región disminuyó un 78.5% entre 1525 y 1550 y un 99% durante los primeros 67 años del periodo colonial. La autora no solo identifica las enfermedades y las epidemias como factores principales del colapso demográfico, sino que profundiza en aspectos sociales igualmente relevantes, como la «esterilidad voluntaria», los suicidios y los abortos, interpretados como respuestas individuales y colectivas al choque traumático entre civilizaciones. Este enfoque innovador enriquece significativamente el análisis histórico al incluir las dimensiones psicológicas y sociales del fenómeno. Oliver también lleva a cabo un detallado estudio sobre el movimiento estacional de las concepciones en Autlán durante los periodos

1636-1651 y 1686-1699. Su investigación sugiere que los nacimientos alcanzaban su mayor frecuencia en enero, mayo y septiembre, mientras que disminuían notablemente en marzo. Esta tendencia se relaciona con el calendario religioso, en el cual la Cuaresma imponía periodos de abstinencia sexual, evidenciando la consolidación del cristianismo en la región. Asimismo, observa que las concepciones aumentaban tras las cosechas y disminuían durante noviembre y diciembre, coincidiendo con la recolección agrícola y el periodo de Adviento, en el que la Iglesia desaconsejaba las relaciones sexuales.

Estos hallazgos destacan la capacidad de la historia demográfica para trascender el análisis de datos poblacionales «duros», a menudo criticados como fríos o mecánicos, y para ofrecer una comprensión profunda del entramado social y cultural de las comunidades estudiadas. Oliver, al integrar elementos demográficos, culturales y religiosos, entrega una contribución indispensable al entendimiento de las complejas dinámicas de la Nueva España.

Un ejercicio similar fue llevado a cabo por Hans Roskamp para el caso de Aranza Michoacán y Oziel Talavera para Valladolid. El primero, vislumbró los cambios jurisdiccionales y el proceso de congregación en la región a partir de «El libro de bautizos de Aranza, Michoacán, 1634-1700». En cambio, Talavera, en su texto «*La sociedad vallisoletana en el siglo XVII. Un acercamiento a través de sus partidas de matrimonios*», aporta un análisis detallado sobre la dinámica social de Valladolid durante el siglo XVII, utilizando las partidas matrimoniales como fuente principal. Este autor, con una amplia trayectoria en estudios sobre la región, ofrece una perspectiva enriquecida que abarca diferentes tiempos y espacios, lo cual fortalece su interpretación de los fenómenos sociales. En este capítulo, Talavera examina los efectos de la crisis de mortalidad, la movilidad poblacional y el proceso de mestizaje, estableciendo conexiones con las crisis de mortalidad de 1692 y 1693 a través de la comparación entre las tendencias matrimoniales y los registros de entierros, excluyendo las sepulturas infantiles. Uno de los hallazgos más significativos es la prevalencia de la monogamia entre los indios y españoles, en contraste con la heterogamia, más común entre mestizos y mulatos. Este análisis se inscribe en una línea de investigación previamente explorada en otras publicaciones de la Red, como *Nacidos ilegítimos. La Nueva España y México* (2020), editado por Chantal Cramaussel y

José Gustavo González Flores, y *Causas de Muerte. Aportes metodológicos a partir de fuentes pre estadísticas y médicas* (2020), editado por Cramaussel y Tomás Dimas Arenas. Ambas obras destacan por proponer metodologías innovadoras para el estudio de fuentes primarias tradicionalmente ignoradas.

En esta misma línea, Víctor Manuel González Esparza, en su capítulo «*Aguascalientes en el siglo XVII. De fuentes y coyunturas*», analiza la formación de la sociedad indo-afro-mestiza a partir de registros parroquiales. González Esparza destaca cómo, ya en 1648, los patrones de población reflejan una notable diversidad étnica, con un predominio de indo-afro-mestizos. Además, relaciona estos datos con transformaciones económicas regionales, particularmente con el crecimiento poblacional y el aumento de la producción de plata a partir de la década de 1660, registrada en las cajas reales de San Luis Potosí, Guadalajara y Zacatecas. El análisis de González Esparza trasciende el ámbito local al integrarse en un debate más amplio sobre la sociedad novohispana, especialmente en la región de Tierra Adentro. Su contribución no solo enriquece este debate, sino que se convierte en un referente imprescindible para comprender los cambios demográficos, sociales y económicos en la región durante el siglo XVII. Este tipo de trabajos, junto con el de Talavera, demuestra el potencial de las fuentes parroquiales para arrojar luz sobre dinámicas sociales complejas y avanzar en el conocimiento de la historia novohispana desde perspectivas renovadas.

La editora del libro Chantal Cramaussel investigó sobre «El poblamiento de la provincia de Santa Bárbara, en Nueva Vizcaya y los registros parroquiales del siglo XVII», sumándose a una trayectoria consolidada en el estudio de la región, como se evidencia en obras previas como *Poblar la frontera. La provincia de Santa Bárbara en la Nueva Vizcaya*. En esta ocasión, Cramaussel parte de los padrones de 1560, ya que los primeros registros de la región se han perdido, y analiza las partidas eclesiásticas disponibles entre 1631 y 1700. Su estudio se organiza en torno a cuatro ejes temáticos: la migración, el mestizaje, la composición de la oligarquía y la distribución espacial de los habitantes. Esta estructura permite articular una narrativa compleja sobre la evolución demográfica y social de la provincia.

El libro cierra con las contribuciones de José Gustavo González Flores y Nancy Selena Leyva Gutiérrez. González Flores, en su capítulo «*Poblamiento y evolución demográfica durante el siglo XVII*», examina las etapas del poblamiento de Santa María de las Parras, desde el primer intento fallido en la década de 1580 hasta la llegada de los jesuitas en 1590 y del clero secular a mediados del siglo XVII. Su análisis de los registros bautismales, que abarcan desde 1654 hasta 1700, distingue entre párvulos y adultos y documenta sus respectivas calidades, revelando que, a pesar de más de un siglo de asentamiento, la población permaneció estancada y concentrada principalmente en las haciendas. Por su parte, Nancy Selena Leyva Gutiérrez enfoca su investigación en la región nororiental, que incluye las provincias del Nuevo Reino de León, Texas, Nuevo Santander y Coahuila. En su capítulo «*Los libros parroquiales del Nuevo Reino de León y la historia eclesiástica del noreste, siglos XVII-XVIII*», destaca que, a pesar de las limitaciones bibliográficas señaladas en la historiografía de la región, los registros parroquiales permiten reconstruir dinámicas poblacionales y relaciones de poder entre las élites. Leyva advierte, sin embargo, que estas fuentes han sido subutilizadas por los historiadores locales, dejando un amplio margen para futuras investigaciones.

En suma, celebro y recomiendo ampliamente la lectura de esta obra colectiva, ya que ofrece una valiosa inmersión en las fuentes disponibles para cada una de las regiones analizadas durante el periodo de la conquista. Los autores coinciden en la importancia de identificar y evaluar el estado de conservación de estas fuentes, al tiempo que subrayan la necesidad de emprender análisis seriales de aquellas que aún no han recibido la atención necesaria. Además, esta obra constituye una herramienta indispensable para los estudiosos de Clío, al funcionar como un catálogo que permite conocer y tener presentes las fuentes documentales existentes para este periodo crucial.

# Escripta

---



## Reseña

**Sebastián Porfirio Herrera Guevara,**  
*Marginalidad, delito y punición.*  
*Robos y asaltos en Jalisco (1846-1861),* Guadalajara: Universidad de Guadalajara-CUCEA, 2021.

**Miguel Ángel Isais Contreras**  
[orcid.org/0000-0002-3408-3743](https://orcid.org/0000-0002-3408-3743)

Recepción: 27 de mayo de 2024  
Aceptación: 2 de agosto de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

**SEBASTIÁN PORFIRIO HERRERA GUEVARA,  
MARGINALIDAD, DELITO Y PUNICIÓN. ROBOS  
Y ASALTOS EN JALISCO (1846-1861)**

Miguel Ángel Isais Contreras<sup>1</sup>

**Resumen**

*Marginalidad, delito y punición* es una investigación de Sebastián Herrera que analiza el bandidaje rural en Jalisco durante el siglo XIX, un fenómeno históricamente poco atendido en la historiografía de la región. A través de un exhaustivo estudio de 212 expedientes judiciales y otras fuentes primarias, como prensa y literatura de viajeros, Herrera ofrece una mirada crítica a la interpretación del «bandido social» propuesta por Eric Hobsbawm. El autor explora cómo la falta de un Estado fuerte permitió que actores marginales, como ladrones y asaltantes, se desplazaran en el ámbito rural de Jalisco. Además, examina las leyes de la época y las tensiones entre el derecho tradicional y las nuevas disposiciones legislativas, destacando la transición jurídica en la provincia. Esta obra es un valioso aporte a la historia social mexicana y a la comprensión del delito en contextos rurales.

**Palabras clave:** Bandidaje rural, Justicia, Jalisco, Historia social, Derecho.

**Abstract**

*Marginalidad, delito y punición* is a research work by Sebastián Herrera that examines rural banditry in Jalisco during the 19th century, a phenomenon historically overlooked in the region's historiography. Through an exhaustive

---

<sup>1</sup> Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas, Departamento de Ciencias Sociales y Jurídicas. Correo: [miguel.isais@academicos.udg.mx](mailto:miguel.isais@academicos.udg.mx)

study of 212 judicial files and other primary sources, such as the press and travellers' literature, Herrera offers a critical perspective on the «social bandit» interpretation proposed by Eric Hobsbawm. The author explores how the lack of a strong state allowed marginal actors, such as thieves and robbers, to operate in the rural areas of Jalisco. Additionally, he examines the laws of the time and the tensions between traditional law and new legislative provisions, highlighting the legal transition in the province. This work is a valuable contribution to Mexican social history and the understanding of crime in rural contexts.

**Keywords:** Rural Banditry, Justice, Jalisco, Social history, Law.

## Reseña

*Marginalidad, delito y punición* es una investigación que permite reconocer un espacio poco estudiado de la historiografía jalisciense y que aborda un tema que pareciera estaba zanjado en los confines de la historia social mexicana, como lo es el estudio del bandidaje rural; el cual, cabe decir, no había sido atendido para el caso de Jalisco, menos aún como lo hace ahora Sebastián Herrera. Es una investigación que por principio de cuentas critica la visión que Eric Hobsbawm desdibujó en torno al bandido social, lo cual en cierta manera esencializó el análisis histórico de ese actor social y que evidentemente pusieron a prueba otros historiadores, al menos desde América Latina.<sup>2</sup> El estudio de Sebastián Herrera se suma a este esfuerzo y no sólo confirma la inexistencia de esa interpretación del bandido social en el caso jalisciense, sino que ofrece una mirada profunda y más a ras de suelo sobre el robo y los actores que le rodearon en un contexto poco atendido por los investigadores que estudian el caso particular de Jalisco.

<sup>2</sup> Aquí me refiero a dos obras fundamentales de Hobsbawm, tales como *Bandidos* (1969) y *Rebeldes primitivos* (1959), la cuales tuvieron influencia en mexicanistas como Paul Vanderwood, cuyos trabajos *Desorden y progreso. Bandidos policías y desarrollo mexicano* (1981) y *Los rurales mexicanos* (1982) propiciaron una emergente historiografía regional del bandidaje mexicano dada su naturaleza campirana y provinciana, combinada con los estudios de las rebeliones campesinas e indígenas.

*Marginalidad, delito y punición* pone en práctica un enfoque enmarcado desde la historia social del delito y, por tanto, se acerca a la sociedad en momentos de orden y desorden, desde la transgresión y el ilícito; espacios en los que tradicionalmente se encerró a los «olvidados y segregados». Cabe destacar que es un texto estructurado en cuatro capítulos y una edición cuidada por su mismo autor que nos lleva a reconocer el mundo social del robo en el Jalisco de mediados del siglo XIX. En el primer capítulo, ofrece una descripción del contexto geográfico, social y económico; en el segundo, estudia detalladamente el discurso de la opinión pública en torno al robo y el bandidaje. En el tercero, muestra a los actores en particular, tales como los ladrones, los gavilleros, los asaltantes y los bandidos y; finalmente, en el último capítulo, analiza las leyes que debieron castigarlos y que se inscribieron en los documentos judiciales que utilizó.

Bajo el estudio de esos momentos paralelos, en la investigación se destaca el uso que Sebastián Herrera hizo de un cúmulo de fuentes primarias. Por un lado, revisó la prensa local en conjunción con la folletería y la literatura de viajeros; y, por el otro, confrontó la legislación local implícita en las fuentes judiciales.

A través de sus primeras páginas, el libro ofrece información sobre el terreno y escenario en el que tuvieron lugar y acción los ladrones y asaltantes del campo jalisciense. Presenta el «caldo de cultivo» que llevó a que actores como ellos fueran el objeto de miedos, rumores, prejuicios, denuncias y proyectos que generalmente fracasaron en su persecución. Su investigación además ofrece un análisis detallado relacionado con el tipo de fuentes que utiliza, por ejemplo, con los relatos viajeros que eventualmente visitaron Jalisco durante la primera mitad del siglo XIX; así, permite comprender la importancia de su uso para reconocer, a través de sus particulares juicios y opiniones, aspectos sobre los espacios y costumbres de las poblaciones de aquel Jalisco rural. La investigación de Sebastián Herrera recuerda lo complejo que puede ser historiar el campo dado que se pueden identificar actores sociales distintos, de poblaciones que transitan en los márgenes, como arrieros, comunidades indígenas, errantes, desocupados, jornaleros, entre otros.

No es fácil hacer un reconocimiento histórico de ese entorno campirano, menos cuando las fuentes para llegar a él no son tan accesibles, consecuencia de la poca o a veces inexistente presencia de un Estado que ni siquiera terminaba por definirse, mucho menos por materializarse en cada rincón del país. En ese incipiente Estado, el México rural ofrecía márgenes más amplios y mayores posibilidades de permanecer fuera de su vigilancia, lo que explica por qué también se convirtió en un refugio para ladrones y asaltantes. Bajo ese contexto, *Marginalidad, delito y punición* reconoce a aquellos transgresores en un momento en que los sucesivos gobiernos fueron incapaces de establecer dispositivos sólidos de control social y que carecieron de una articulación de la federación con los estados; a lo más, establecieron leyes ambiguas que mantuvieron el derecho antiguo castellano todavía por varios años, lo cual se estableció a través de autoridades intermedias, informales o improvisadas. Incluso a través de justicias depositadas en los vecinos y los propietarios de las localidades importantes, a quienes eventualmente se forzó a contribuir en la seguridad pública.

El libro atiende un periodo en el que la prensa también fue reflejo del panorama convulso que se vivía política y socialmente a mediados del siglo XIX. Era un espacio o trinchera, como él mismo lo sostiene, en el que la opinión pública del país y de Jalisco discutía la formación de la nación, y en la que había opositores y defensores de los regímenes que se sucedían. En efecto se trataba de una prensa muy diferente a como posteriormente solía presentarse: como medio informativos dirigidos a públicos diversos. En el siglo XIX la prensa por lo general estaba dirigida a lectores específicos (médicos, ingenieros, abogados, literatos, etc.) a quienes se les ofrecía debates y opiniones, así como algunas noticias.

Para aquel tiempo aún no se pensaba en la criminología ni en resolver la etiología social del delito. Eran foros en que los detractores del régimen en turno, a más de preocuparles la inseguridad que se vivía en Jalisco, encontraban la causa del crimen en la mala administración del estado (como también suele suceder actualmente en periodos electorales); mientras que los defensores hallaban el problema en la falta de guardias de seguridad y en la inmoralidad

de los sectores populares. A fin de cuentas, el remedio estaba en imponer sanciones más severas.

Era un momento en el que se trataban de establecer las definiciones en torno a la ciudadanía y en donde el bandolero y el asaltante eran la antítesis o el extremo opuesto de ese proyecto que se perseguía. La formación del estado en el siglo XIX quedó estrechamente vinculada con el diseño de arquetipos sociales, entre los que representaban un *modo honesto de vivir* y los que se situaban fuera de él, como el ladrón, el bandolero o el vago.

A partir del análisis de 212 expedientes del Archivo Histórico del Supremo Tribunal de Justicia del Estado de Jalisco, Sebastián Herrera busca identificar los espacios del robo en Jalisco, integrando variables que permiten una lectura distinta de este tipo de documentos. Primero, para identificar a los verdaderos actores de tales afrentas, pues más que hablar de sujetos que estaban sumergidos en una carrera delictiva, se trataba de hombres desarraigados, campesinos sin tierras que quedaron a la deriva tras el proceso de individualización de tierras; de hombres sin propiedades, errantes, desocupados, subempleados. Y aquí resalto una de la tesis del libro: pues también se trabaja en su mayoría de jóvenes que no tenían la certidumbre de subsistencia.

A través de los casos analizados se logran entrever las relaciones sociales, las estrategias y solidaridades que se hallaban establecidas en el campo jalisciense; de jornaleros desempleados, de arrieros que por las circunstancias dadas tomaban el ganado que por fuerza debía tener propietario; de gavilleros que planeaban anticipadamente sus actos, esperando la noche y el descuido para hacerse de lo ajeno sin el uso de la violencia. Reconocemos en buena medida los artemios que adquirieron los ladrones para alcanzar su cometido.

Sin embargo, la violencia también estuvo presente en este grupo, especialmente entre los asaltantes, posiblemente el tipo de delincuente más temido por la sociedad y la opinión pública, considerados uno de los principales enemigos sociales de la época. El robo con asalto fue un espacio en el que no debía oponerse resistencia si se apreciaba la propia vida, y para ello recordar el asalto que sufrió José Castillo y su esposa Inés Cortés, quien además fue abusada sexualmente en presencia de aquél y que para la justicia del momento la afrenta resultaba gravosa no tanto por la agresión que sufrió la misma Inés,

sino por la deshonra y ofensa que vivió su esposo. Un caso que nos lleva a pensar sobre la posición que mantuvo el derecho penal si se mira desde una perspectiva de género.

*Marginalidad, delito y punición* es un libro que a su vez dialoga con otros especialistas e historiadores de la historia del robo y el bandidaje desde América Latina, como Gabriel Rafart, Raul Fradkin, Daniel Palma, Laura Solares y el mismo Paul Vanderwood, y en tal sintonía se une a esta historiografía que atiende en términos generales el delito desde espacios rurales y que, cabe decir, es poco atendida por los historiadores del delito y el crimen por lo inaccesible que suelen ser las fuentes para tales contextos.

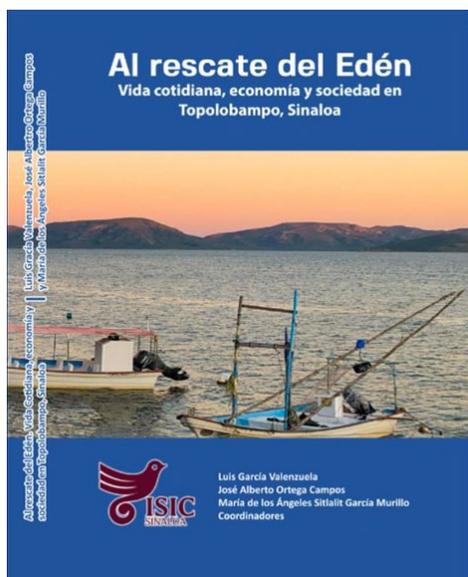
Al final, Sebastián Herrera atiende detenidamente el tema de la legislación y su complejo razonamiento y aplicación al menos durante la primera mitad del siglo XIX, en donde el derecho hispano antiguo, a través de las Siete Partidas o la Novísima Recopilación, se mantuvo vigente en la mayoría de los casos que revisó. Tal derecho se combinó con la creación de nuevas leyes, circulares y decretos que la Legislatura de Jalisco emitió en materia de seguridad pública. Aquí estamos ante el justo momento del «derecho de transición», en donde los juristas y legisladores mexicanos intentan trazar genealogías sobre los delitos y sus penas a través de prontuarios y manuales de jurisprudencia que fueran más accesibles a aquellos encargados de impartir justicia. Lo interesante de este proceso, y como lo verifica nuestro autor, es la manera en que ese razonamiento se aplicó en la justicia provincial, en el campo jalisciense, donde quienes impartían justicia en primera instancia, acudieron más a menudo al derecho castellano, en el que las penas solían ser más severas. Esto provocó que algunas de esas sentencias se revisaran en segunda instancia por los fiscales del STJ para corregir y suavizar el rigor de las penas. Un momento que nos lleva a comprender, como lo refirió Antonio Manuel Hespanha, la relación ríspida que se presentaba entre jueces «sabios y rústicos», entre los jueces locales no letrados y entre aquellos que se estaban formando en un derecho nacional.

Lo que nos muestra esta investigación es a la vez un acercamiento a ras de suelo de la sociedad rural de aquel Jalisco decimonónico. Dentro de él, muchos hombres y jóvenes que carecían de la certidumbre laboral eventualmente aprovecharon la oportunidad para adquirir bienes de forma ilegal, pues

en el fondo de todo generalmente se llegaba a ese extremo por necesidad, por hambre y quizá desesperación. Entre ellos, el robo no podía entenderse como una forma de subsistencia, como una ocupación, sino que se llegaba a éste, al delito, como un recurso insalvable. Otros, en efecto, le dedicaron tiempo, ingenio y planificación al robo; diseñaron ganzúas o artefactos para zafar cerraduras, vigilaron por días y horas a sus víctimas hasta dar con el momento precisa para actuar; a veces por venganza, otras por necesidad. Pese a todo, la violencia aparecía.

Este libro no solo está dirigido a quienes se interesan en la historia del delito y la justicia, sino también a aquellos que buscan redescubrir el pasado rural de Jalisco. Asimismo, resulta especialmente útil para estudiantes de historia, ya que ofrece una metodología de investigación documental clara y bien fundamentada, basada en la combinación de diversas fuentes. Con este libro, considero se ofrece un gran aporte no sólo a la historiografía jalisciense, sino en general a la historia social mexicana que no ha mirado lo suficiente sobre la compleja dinámica de la sociedad rural.

# Escripta



## Reseña

Luis García Valenzuela, José Alberto Ortega Campos y María de los Ángeles Sitalit García Murillo (coords.), *Al rescate del Edén. Vida cotidiana, economía y sociedad en Topolobampo, Sinaloa, Los Mochis*: Astra Ediciones S. A. de C. V., 2022. ISBN: 978-607-8504-90-9

Octavio Martínez Cazarez  
[orcid.org/0000-0001-8128-3070](https://orcid.org/0000-0001-8128-3070)

Recepción: 28 de mayo de 2024  
Aceptación: 7 de junio de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

LUIS GARCÍA VALENZUELA, JOSÉ ALBERTO ORTEGA  
CAMPOS Y MARÍA DE LOS ÁNGELES SITLALIT GARCÍA  
MURILLO (COORDS.), *AL RESCATE DEL EDÉN.  
VIDA COTIDIANA, ECONOMÍA Y SOCIEDAD  
EN TOPOLOBAMPO, SINALOA*

Octavio Martínez Cazarez<sup>1</sup>

### Resumen

El libro *Al rescate del Edén. Vida cotidiana, economía y sociedad en Topolobampo, Sinaloa* (2022), coordinado por Luis García Valenzuela, José Alberto Ortega Campos y María de los Ángeles Sitlalit García Murillo, presenta un análisis multidisciplinario de la historia y el presente de Topolobampo. Compuesto por once capítulos y casi tres decenas de autores, el texto aborda desde la visión utópica de Albert K. Owen hasta los retos actuales en torno al desarrollo social, económico y ambiental del puerto. La obra destaca la importancia de la actividad pesquera, la diversidad natural, las oportunidades turísticas y la globalización, explorando temas clave como la seguridad alimentaria, la interculturalidad y las violencias juveniles en Sinaloa. A través de enfoques históricos, socioeconómicos y culturales, este libro enriquece la comprensión de Topolobampo, proponiendo nuevas estrategias para su crecimiento sostenible y el fortalecimiento de su comunidad.

**Palabras clave:** Topolobampo, Historia, Desarrollo sostenible, Pesca, Globalización.

---

<sup>1</sup> Profesor Investigador Tiempo Completo. Facultad de Derecho y Ciencia Política Mochis de la Universidad Autónoma de Sinaloa. Correo: [octavio2833@gmail.com](mailto:octavio2833@gmail.com)

## Abstract

The book *Al rescate del Edén: Vida cotidiana, economía y sociedad en Topolobampo, Sinaloa* (2022), coordinated by Luis García Valenzuela, José Alberto Ortega Campos, and María de los Ángeles Sitlalit García Murillo, provides a multidisciplinary analysis of the history and present-day realities of Topolobampo. Comprised of eleven chapters and contributions from nearly three dozen authors, the text examines Albert K. Owen's utopian vision and the contemporary challenges surrounding the social, economic, and environmental development of the port. The book underscores the significance of fishing activities, natural biodiversity, tourism prospects, and globalisation, addressing key issues such as food security, interculturality, and youth violence in Sinaloa. Through historical, socio-economic, and cultural lenses, this work deepens the understanding of Topolobampo, offering new strategies for its sustainable growth and the reinforcement of its community.

**Keywords:** Topolobampo, History, Sustainable development, Fisheries, Globalisation.

## Reseña

La creación de un proyecto académico tan ambicioso como el que llevan a cabo los coordinadores de esta obra representa un esfuerzo colectivo notable. Lograron integrar once capítulos de contenido disciplinario diverso, organizados en seis apartados y con la colaboración de casi tres decenas de autores. Esta estructura permite que el lector perciba el trabajo como un esfuerzo colegiado que sigue una línea clara de investigación. El punto de convergencia de este estudio es el puerto de Topolobampo, un espacio que no solo evoca recuerdos históricos, sino también vivencias que han dado lugar a una comunidad con una identidad propia.

La obra aborda la historia del puerto de Topolobampo desde una perspectiva multidisciplinaria, comenzando con la idea visionaria de Albert K. Owen, quien en 1872 propuso la construcción de un "nuevo Nueva York" en el Pacífico, una visión que despertó grandes ilusiones entre los migrantes que,

en 1896, fundaron la colonia socialista en lo que hoy es este puerto. El libro *Al rescate del Edén. Vida cotidiana, economía y sociedad en Topolobampo, Sinaloa* ofrece una valiosa contribución al entendimiento de esta historia, explorando no solo los aspectos sociales y económicos, sino también las dimensiones culturales y la riqueza natural que las bahías de Topolobampo siguen ofreciendo a sus habitantes. Este estudio es fundamental para comprender la evolución de Sinaloa en el siglo xx y el papel que jugó el puerto en la configuración de Los Mochis. En este sentido, resulta interesante apostar por el estudio de esta región, donde residen muchos de los investigadores que han aportado a la creación de esta obra colectiva.

Desde el primer apartado, que alberga dos capítulos comenzando con «Historias vivas de Topolobampo», Luis García Valenzuela, José Alberto Ortega Campos y Lauro Parra Aceviz analizan a fondo a personajes clave de los sectores de la pesca, la educación y la política del puerto. Se destaca al pescador como figura fundamental, quien no solo provee alimento, sino que también asegura la continuidad de la comunidad. A través de un conjunto de relatos, estos personajes se convierten en piezas vitales de la historia local. Además, los autores no omiten a aquellos que contribuyeron significativamente a la educación y la política, lo que enriquece la narración y convierte lo que podría ser una simple historia en una valiosa lección de aprendizaje.

El mismo García Valenzuela (2022) en su publicación *Movimiento social-político en Sinaloa municipio, 1994-2002*, hace uso de la «metodología con apoyo en la entrevista interpersonal con los diferentes actores del movimiento, a través de una entrevista semiestructurada [...] se entrega confianza a los sujetos entrevistados y se obtenga información valiosa para llegar a respuestas que aporten al problema propuesto» (p. 41). Es la experiencia en investigación que se recrea en este libro, ya que los actores asumen de forma amena información para construir una historia desde sus experiencias de vida.

El análisis presentado en el libro se enfoca en la vida del puerto y de las comunidades aledañas, como lo señala el capítulo dos de José Osuna Espinoza, titulado «Fiesta en el Bawe'ania: El festejo de la Virgen del Carmen en el ceremonial». En este capítulo, se destaca la importancia de los estudios

multidisciplinarios, los cuales permiten reflejar la rica diversidad cultural que caracteriza a la región norte de Sinaloa.

En un segundo apartado, se aborda la actividad pesquera, sus formas de organización y los aspectos socioeconómicos que enmarcan la principal actividad de los pobladores de la costa norte de Sinaloa. En el tercer capítulo, se realiza un análisis del contexto económico, enfocándose en la actividad pesquera tradicional a través del tema «Una Sociedad Cooperativa Pesquera Yoreme en la comunidad de Bacorehuis, Ahome, Sinaloa, 1972-1979», en el cual los historiadores Rafael Santos Cenobio,<sup>2</sup> María de los Ángeles Sitlalit García Murillo y Samuel Octavio Ojeda Gastélum indagan en los archivos sobre el tema del cooperativismo y sus prácticas. Este apartado se concreta con el estudio «Aspectos socioeconómicos del sector pesquero artesanal en el norte de Sinaloa». En éste, los autores José Ángel Trigueros Salmerón, Hugo Benigno Rodríguez Gallegos, José Efrén Uriarte Gallardo y Gladys Guadalupe Cota-Hernández realizan un recuento de la actividad pesquera en sus primeras formas rudimentarias.

Debido a la diversidad natural de este espacio territorial, ubicado en el municipio de Ahome, y especialmente a las bahías que dieron origen al sueño de un puerto de altura, también es de gran magnitud su importancia como bahía productora de alimentos marinos. Por ello, en el tercer apartado se destacan las consideraciones biológico-pesqueras de las bahías de Topolobampo, abordadas en dos capítulos. El primero, titulado «Algunas investigaciones biológico-pesqueras desarrolladas en la bahía de Topolobampo», de Pedro Hernández Sandoval, Ángel Trigueros Salmerón, David Valdez Martínez y Jesús Guadalupe Luna Valdez. El segundo, en el sexto capítulo, es el trabajo del biólogo Jesús Manuel Díaz Gaxiola, quien presenta «Estudios bioecológicos en el sistema lagunar de Topolobampo, Sinaloa, México».

La lectura, así mismo, recrea la naturaleza de la sindicatura que es Topolobampo, sus bahías, su producción de manjares marinos como el camarón,

---

<sup>2</sup> Santos Cenobio viene participando en forma conjunta con García Valenzuela sobre estudios locales, desde «*La caricatura en el movimiento estudiantil* (2017)» pasando por otras publicaciones hasta la obra «*Etnografías e historias de la fiesta yoreme en el norte de Sinaloa*» (2021), donde también coordina María de los Ángeles Sitlalit García Murillo, evidencia del esfuerzo que los investigadores están colaborando.

la liza, el botete, el cangrejo, entre otros. Resulta relevante que estos temas sean derivados de todo un proceso de investigación que permite establecer verdaderos interrogantes que darán pauta a resolver problemas ambientales.

Los nuevos retos derivados de la riqueza natural, las playas y la gastronomía del puerto representan una valiosa oportunidad para el desarrollo del turismo. En este contexto, el capítulo siete, titulado «Estrategias de crecimiento económico a través del turismo para impulsar el desarrollo local en el puerto de Topolobampo», de Jimmy Félix Armenta, Lizbeth Félix Miranda y Pavel Iván Peña Rodríguez, expertos en el tema, presenta estrategias que anticipan nuevos esquemas de servicio, los cuales requieren el reconocimiento y la valoración del visitante.

Las posibilidades del nuevo milenio y la globalización de los mercados facilitan la internacionalización de Topolobampo, no solo como puerta de entrada de Asia hacia América del Norte y el centro y este de los Estados Unidos a través de la vía férrea, sino también como un destino atractivo para el turismo de cruceros. El octavo capítulo, titulado «Topolobampo: escenarios y negocios turísticos con perspectiva internacional a través del marketing», presenta las nuevas oportunidades que los negocios internacionales ofrecen al puerto. En este análisis, Melissa Acosta Ávila, Antonio Enrique Acosta Perea y Julio César González Núñez examinan en detalle este nuevo escenario al que se enfrenta Topolobampo.

En los dos últimos apartados, se abordan cuestiones clave para comprender la nueva realidad que enfrenta una sociedad que busca integrarse al llamado progreso o crecimiento económico en la nueva globalización. Sin embargo, problemas como la cultura alimentaria y la calidad de vida en el entorno rural y costero surgen como desafíos, lo que lleva a considerar la dimensión intercultural, especialmente en lo que respecta a la población indígena del grupo étnico Yoreme-Mayo. Este tema se presenta en el capítulo noveno, titulado «Seguridad y comportamiento alimentario de las comunidades indígenas», en el cual las autoras Guadalupe Adriana Miranda Cota y Gerardo Buichia Sombra, desde un enfoque humanista, abordan en detalle los aspectos que afectan a estas comunidades.

En el penúltimo capítulo titulado «Percepción de calidad de vida en habitantes del puerto de Topolobampo Ahome, Sinaloa 2020-2021», las investigadoras Patricia Enedina Miranda-Félix, Marysol Morales Valenzuela y Karely Moreno Zavala hacen uso de un modelo que cuantifica esas variables que se hacen interesantes por las nuevas grandes empresas que buscan ingresar al mercado local.

Finalmente, en el último apartado, la obra mantiene un diálogo con una realidad que ha captado el interés de diversas políticas, tanto públicas como empresariales, abordando temas como las violencias y las juventudes en Sinaloa. Solo a través de una historia de vida, como la que presenta Carmen Iveth Gastélum Valdez, es posible construir un escenario para comprender la magnitud del fenómeno. En el último capítulo, titulado «Vida recia. Aproximación a algunos significados en la construcción de trayectos de vida de jóvenes en su relación con las violencias, desde el contexto urbano de Los Mochis. El caso de Mario», el testimonio de Mario deja sin palabras al lector, ofreciendo una mirada profunda a la realidad vivida por muchos jóvenes de la región.

En conclusión, *Al rescate del Edén. Vida cotidiana, economía y sociedad en Topolobampo* ofrece una visión del Topolobampo actual, presentando un diagnóstico que, a través de una revisión histórica, propone formas de fortalecer la comunidad. Enfatiza la urgente necesidad de incorporar el cuidado del medio ambiente, adoptar métodos de producción sustentables y promover el desarrollo social y económico. En definitiva, este texto enriquece significativamente la bibliografía existente sobre el puerto, aportando nuevas perspectivas y enfoques para comprender su evolución y futuro.

## Referencias

- García Valenzuela, Luis. (2022). Movimiento social-político en Sinaloa municipio, 1994-2002. *SAPIENTIAE*, 8(1), 40-57.
- Santos Cenobio, Rafael, García Murillo, María de los Ángeles Sitlalit y García Valenzuela, Luis. (2021). Etnografías e historias de la fiesta yoreme en el norte de Sinaloa. Instituto Sinaloense de la Cultura ISIC. México.

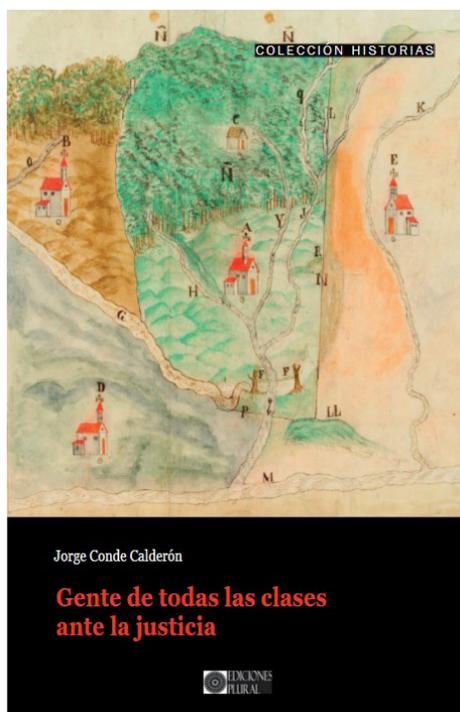
Luis García Valenzuela, José Alberto Ortega Campos y María de los Ángeles Sitlalit García Murillo (coords.),  
*Al rescate del Edén. Vida cotidiana, economía y sociedad en Topolobampo, Sinaloa*

Santos Cenobio, Rafael; García Valenzuela, Luis; Ortega Campos, José Alberto. (2022).

«los enfermos»: la configuración de un discurso gráfico radical en Sinaloa, México, 1970-1973. *Ra Ximhai*, vol. 13, núm. 3, julio-diciembre, 2017, pp. 439-460

# Escripta

---



## Reseña

**Jorge Conde Calderón, *Gente de todas las clases ante la justicia. Autoridades, cultura político-jurídica y sociedades rurales en el Nuevo Reino de Granada, Colombia: Plural, 2021. ISBN: 978-958-49-3945-6***

**Andrés David Muñoz Cogaría**  
[orcid.org/0000-0002-5961-0888](https://orcid.org/0000-0002-5961-0888)

Recepción: 9 de junio de 2024  
Aceptación: 30 de agosto de 2024

Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir igual (CC BY-NC-SA 4.0), que permite compartir y adaptar siempre que se cite adecuadamente la obra, no se utilice con fines comerciales y se comparta bajo las mismas condiciones que el original.

---

**JORGE CONDE CALDERÓN, *GENTE DE TODAS  
LAS CLASES ANTE LA JUSTICIA. AUTORIDADES, CULTURA  
POLÍTICO-JURÍDICA Y SOCIEDADES RURALES  
EN EL NUEVO REINO DE GRANADA***

Andrés David Muñoz Cogarí<sup>1</sup>

### **Resumen**

La presente reseña analiza *Gente de todas las clases ante la justicia. Autoridades, cultura político-jurídica y sociedades rurales en el Nuevo Reino de Granada* de Jorge Conde Calderón, obra que examina la administración de justicia en las sociedades rurales del Nuevo Reino de Granada. Inscrita en la historiografía sociocultural, la investigación de Conde Calderón resalta la especificidad del orden jurisdiccional del Antiguo Régimen y la preeminencia del derecho consuetudinario. El autor cuestiona la percepción de anomia en el ámbito rural virreinal y enfatiza la relevancia de la cultura político-jurídica en la interacción con la justicia. La obra, organizada en cinco capítulos, aborda la estructura jurídica del virreinato, destacando los principios de orden jurisdiccional y autogobierno. A partir del análisis de juicios criminales, se plantean hipótesis sobre la justicia como mecanismo de negociación social, la mediación clerical y el uso del «lenguaje de la contención». Se concluye que el estudio contribuye al debate sobre la justicia en la América colonial, reformulando enfoques historiográficos previos.

**Palabras clave:** Justicia consuetudinaria, Orden jurisdiccional, Cultura jurídico-política, Negociación social, Historiografía colonial.

---

<sup>1</sup> Universidad Autónoma de la Ciudad de México / Programa de Educación Superior en Centros de Reclusión (PESKER). Correo: [andamuco@gmail.com](mailto:andamuco@gmail.com)

## Abstract

This review analyses *Gente de todas las clases ante la justicia. Autoridades, cultura político-jurídica y sociedades rurales en el Nuevo Reino de Granada* by Jorge Conde Calderón, a work that examines the administration of justice in rural societies of the Nuevo Reino de Granada. Situated within socio-cultural historiography, the study highlights the specificity of the jurisdictional order of the Ancien Régime and the prominence of customary law. The author challenges the perception of anomic rural communities under the viceroyalty and emphasises the significance of political-legal culture in interactions with justice. Structured in five chapters, the book explores the legal framework of the viceroyalty, underscoring the principles of jurisdictional order and self-government. Through the analysis of criminal trials, it formulates hypotheses regarding justice as a mechanism of social negotiation, clerical mediation, and the use of the "language of contention". The study ultimately contributes to the debate on justice in colonial Spanish America, reshaping previous historiographical approaches.

**Keywords:** Customary justice, Jurisdictional order, Legal-political culture, Social negotiation, Colonial historiography.

## Reseña

Entre las principales contribuciones de la moderna historiografía sociocultural de la justicia, podemos señalar su preocupación por estudiar la naturaleza singular del orden jurisdiccional, así como las características de las sociedades estamentales o corporativas del Antiguo Régimen. Dicha historiografía ha recalado que, aunque desiguales, aquellas sociedades se guiaban por sus concepciones *sui generis* de lo justo y lo injusto, no coincidentes con los valores de las sociedades liberales propias de los Estados de derecho. Por otra parte, ha efectuado una relectura de la práctica judicial, poniendo en evidencia el peso del derecho consuetudinario en detrimento de lecturas que dan excesivo peso a la ley formal. Por último, ha conseguido otorgar su debida importancia

a la negociación social permanente, tanto al interior de un cuerpo, como entre diversos estamentos.

En aquella línea fomentada por Grossi, Hespanha o Thompson, continuada a su vez por autores como Barrera, Barral o Herzog, se inscribe *Gente de todas las clases ante la justicia. Autoridades, cultura político-jurídica y sociedades rurales en el Nuevo Reino de Granada*. Pese a su corta extensión, la obra sintetiza las investigaciones emprendidas por el profesor Jorge Conde Calderón sobre las justicias neogranadinas en el transcurso de la última década. La primera lección que deja su lectura es que el estudio de las agencias populares en sus relaciones con la administración de justicia, exige detenerse en la cultura político-jurídica de los habitantes de sus áreas rurales, pues el Estado español, tal como ha puesto en evidencia Jorge Cañizares-Esguerra, «para funcionar y sobrevivir de un modo relativamente estable por más de tres siglos, *siempre se construyó desde abajo*» (p. 63).

Conde Calderón critica ciertas posturas historiográficas que han legado una imagen anómica del mundo rural virreinal, como si aquel universo no hubiese estado dotado de peculiares instancias judiciales y particulares procedimientos sociales para la resolución de conflictos horizontales y verticales. De acuerdo a la lectura de Francisco Eissa-Barroso a la historiografía colombianista especializada en el periodo, concluye que los historiadores han menospreciado las implicaciones políticas y sociales del proceso reformista borbónico, cuya expresión más acabada fue la creación de nuevos virreinos. En consecuencia, las interpretaciones limitadas e insuficientes en torno a la erección del Nuevo Reino de Granada son incapaces de captar la naturaleza de los «cambios profundos en la comprensión del gobierno monárquico» (p. 33).

El libro de Conde Calderón está dividido en cinco capítulos. Los dos primeros están dedicados a estudiar la naturaleza jurídica del Nuevo Reino de Granada en su calidad de Reino de Indias, mostrando las principales características definitorias del así llamado «orden jurisdiccional», y destacando figuras como la «unión accesoria» y el «autogobierno», reivindicadas constantemente por los tratadistas de este lado del Atlántico. El autor postula que tanto las comunidades como las personas neogranadinas recurrieron permanentemente a los jueces y tribunales con la finalidad de hacer prevalecer su cultura jurídica,

en donde principios como la equidad tuvieron especial relevancia. El accionar de las «bajas justicias» en el medio rural, materia de los tres capítulos restantes, permite colegir que, si bien el administrar justicia fue la más significativa atribución de los gobernantes durante la época virreinal, dicha potestad adquirió una especial relevancia a nivel local.

Tal como ha dejado en evidencia la historia social, el estudio microscópico de los actores sociales demanda un acercamiento *a ras de suelo* a las fuentes documentales. En lo relativo a las mismas, Conde utiliza con especial fruición ciertos fondos pertenecientes a la Sección Colonia del Archivo General de la Nación (Bogotá), entre los que se pueden contar Abastos, Archivo Anexo, Caciques e Indios, Cabildos, Curas y Obispos, Empleados Públicos de Bolívar, Historia Civil, Milicias y Marina, Negros y Esclavos de Panamá, Poblaciones, Resguardos Cundinamarca, Virreyes, etcétera, pero muy especialmente el fondo Juicios Criminales.

El empleo intensivo de este último acervo le permitió al autor una descripción densa de tres causas judiciales: el enfrentamiento entre Domingo Reynalt y Agustín Núñez en la parroquia de Chinú; la causa correspondiente a la extinción del palenque de San Basilio y la degradación de su capitán Melchor de los Reyes; y el caso de María Laureana Pinzón en el pueblo de Ubaque, Andes centrales neogranadinos. El análisis de la documentación de los procesos mencionados, a la luz de la moderna historiografía social de la justicia, permite establecer las siguientes hipótesis: 1) para las comunidades campesinas del Nuevo Reino de Granada resultaba fundamental la defensa de sus valores afincados en la costumbre, el gobierno de la justicia y la categoría de vecindad; 2) en vista del escaso potencial coercitivo del Estado, la negociación con los líderes locales en tanto detentadores de autoridad era un recurso fundamental; 3) los curas se constituyeron en los principales «mediadores socioculturales» en el proceso de integración de las comunidades «mixtas» al orden hispánico; 4) el «lenguaje de la contención» fue la herramienta empleada por los sectores populares en querrelas judiciales contra agentes estatales, curas, hacendados, notables y demás élites.

En conclusión, *Gente de todas las clases* es una valiosa contribución a la historia social y cultural de las justicias neogranadinas. Jorge Conde Calderón

Jorge Conde Calderón, *Gente de todas las clases ante la justicia. Autoridades, cultura político-jurídica y sociedades rurales en el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá

presenta en este libro una visión profunda e innovadora en lo relativo a tópicos como la cultura jurídico-política popular, la economía moral de la multitud en contextos latinoamericanos, el lugar de las justicias inferiores en la construcción del orden social, etcétera. La obra enriquece y desafía nuestra comprensión del orden jurisdiccional, y por ello es recomendable para los especialistas en la historia de las gentes del común a finales del Antiguo Régimen.

## Referencias

Conde Calderón, Jorge. *Gente de todas las clases ante la justicia. Autoridades, cultura político-jurídica y sociedades rurales en el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Ediciones Plural, 2021, 179 p.