


<http://dx.doi.org/10.18232/20073496.1520>

Artículos

Las gestiones políticas en la Intendencia de Yucatán para la reconstrucción del camino Mérida-Sisal, 1786-1811

Political negotiations in the Yucatan Intendancy for the reconstruction of the Mérida-Sisal road, 1786-1811

Ricardo Fernández-Castillo¹, *  0000-0002-5806-896X¹ Universidad Autónoma de Yucatán, Mérida, México.* Correspondencia: ricc444@gmail.com

Resumen. El artículo aborda los avatares de una obra pública en tiempos del virreinato de la Nueva España: el camino Mérida-Sisal en la intendencia de Yucatán. Su reparación involucró la maquinaria administrativa, política y fiscal de finales del siglo XVIII y principios del XIX. Más aún, catalizó intereses de instituciones y actores clave tales como el virrey, el intendente-gobernador, cabildos civiles y el gremio regional de comerciantes. La reconstrucción de una vía intraprovincial que prometía mayor exposición al comercio marítimo y beneficios múltiples, distó de ser un proyecto lineal y armónico para las instancias involucradas. Así, el trabajo busca retomar el análisis en torno a caminos, abastecimiento, fiscalidad y comercio en el sureste novohispano durante la época virreinal. En este orden, se demostrará que el análisis de este camino colonial representa una llave de acceso para la comprensión de la gestión política del comercio en el virreinato durante una temporalidad convulsa.

Palabras clave: caminos intraprovinciales; abastecimiento; mercado urbano; Juntas de Propios y Arbitrios; Yucatán colonial.

CÓMO CITAR: Fernández-Castillo, R. (2025). Las gestiones políticas en la Intendencia de Yucatán para la reconstrucción del camino Mérida-Sisal, 1786-1811. *América Latina en la Historia Económica*, 32(2), e1520. DOI: <https://doi.org/10.18232/20073496.1520>



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional

Abstract. The article addresses the vicissitudes of a public work during the times of the viceroyalty of New Spain: The Mérida-Sisal road in Yucatán. Its repair involved the administrative, political and fiscal machinery of the late 18th and early 19th centuries. Furthermore, it catalyzed the interests of key institutions and actors such as the viceroy, the mayor-governor, civil councils, and the regional merchants' guild. The reconstruction of an intraprovincial route that promised greater exposure to maritime trade and multiple benefits was far from being a linear and harmonious project for the entities involved. Thus, the work seeks to resume the analysis of roads, supply, taxation and trade in the southeast during the viceregal era.

Key words: Intraprovincial roads; supply; urban market; Board of Own and Excise; colonial Yucatán.

JEL: N76

Recibido: 19 de abril de 2024.

Aceptado: 2 de octubre de 2024.

Publicado: 28 de abril de 2025.

Agradecimiento: Agradezco al Programa de Estancias Posdoctorales del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías y a la Universidad Autónoma de Yucatán, México, por el apoyo para la realización del presente artículo en el marco del proyecto La Gestión Política de la Moneda y el Comercio en el Yucatán Virreinal, siglos XVIII y XIX, asesorado por la Dra. Pilar Zabala Aguirre.

INTRODUCCIÓN

Cuando aludimos a procesos históricos durante una temporalidad determinada, solemos omitir modalidades de comunicación y el tiempo peculiar que podía tomar el contacto entre distintos puntos geográficos. Es la intención del presente trabajo retomar las discusiones en torno a los caminos coloniales en el escenario concreto de la provincia de Yucatán a fines del siglo XVIII y principios del XIX. La reparación de dichos caminos era un proyecto que involucraba aspectos administrativos, militares, fiscales y salariales, pero daré especial énfasis a la gestión política y económica que estaba detrás de la reparación del camino Mérida-Sisal. La primera, ciudad capital de una intendencia que formaba parte de Nueva España y el segundo, una salida marítima en la costa norte de la península de Yucatán situada aproximadamente a 53 km al noroeste de Mérida en el partido del Camino Real Bajo.

Me acercaré a las etapas del proceso de reparación y analizaré las proyecciones subyacentes a la obra. En ella confluyeron intereses de autoridades como el intendente gobernador, el cabildo civil de Mérida y el gremio local de comerciantes, quienes a su vez entablaron contacto con la Ciudad de México con la Junta Superior de Propios y Arbitrios y el virrey de Nueva España.

Durante la temporalidad de estudio, el cargo de intendente gobernador y capitán general de Yucatán fue ocupado por Lucas de Gálvez y Montes de Oca (1789-1792), Arturo de O'Neill y O'Kelly (1793-1800) y Benito Pérez Valdelomar (1800-1810). Durante sus gestiones, estos fomentaron la reparación del camino Mérida-Sisal e intentaron mediar para lograr su reconstrucción, pero de ninguna forma podemos afirmar que la iniciativa haya provenido de la entonces nueva figura de los intendentes, sino de un conjunto de instancias, corporaciones y actores.

Empero, las gestiones de dichos intendentes para fomentar los caminos y comunicaciones estaban amparadas en la propia *Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el Reyno de la Nueva España* y se manifestaba en el artículo 64° de la causa de

policía (1984). A través de esa plataforma jurídica, los intendentes tuvieron siempre un elevado nivel de protagonismo en torno a la reparación de caminos, actividad complementaria del fomento del comercio, agricultura y granjerías (Campos, 2013, p. 50).

Además, el referido artículo indicaba que si los pueblos y jurisdicciones involucrados en la geografía del camino no podían costear la obra, el intendente debía entablar las peticiones de recursos intermediando ante la Junta Superior de Real Hacienda situada en la Ciudad de México.¹ Esta pauta es la que permite acercarse a las distintas fases relacionadas al camino Mérida-Sisal, pues impulsó la circulación de información entre la capital virreinal y la península de Yucatán. Dicha correspondencia fue un eje fundamental para el presente artículo, pues en ella se articulaban preocupaciones fiscales, políticas, financieras y de obras públicas.

Otra de las instancias involucradas era el cabildo o ayuntamiento de Mérida, cuerpo político de la ciudad capital de provincia. El papel jurídico, social, cultural y económico del cabildo lo convirtieron en un actor histórico clave para la región. Los regidores, alguacil mayor, alférez real, fiel ejecutor, alcaldes y síndicos personeros del común eran responsables de tareas de justicia, higiene, alumbrado público, escuelas y festividades (Machuca, 2016, pp. 122-126).

Entre sus múltiples funciones, el ayuntamiento debía regular el abastecimiento de la población meridana y evitar el contrabando. El síndico procurador general y el fiel ejecutor eran los cargos cuyo enfoque se centraba en regular pesos, medidas y calidades del suministro. Sus compras tradicionales de alimentos a los pueblos y haciendas del interior de la provincia, no siempre eran suficientes para llenar el pósito, la alhóndiga y las carnicerías de la ciudad. El pósito y la alhóndiga eran instituciones municipales encargadas de almacenar y vender cereales en Nueva España bajo esquemas de precios regulados y así, aminorar la especulación comercial con alimentos de primera necesidad (Hernández, 2013, pp. 23-30; Vásquez de Warman, 1968). Por tanto, la posibilidad de economizar tiempos de traslado en el comercio marítimo de Sisal prometía ser una estrategia complementaria para las tareas de avituallamiento interno.

Por otro lado, el gremio o comunidad de comerciantes, grupo que abarcaba a mercaderes de Mérida y Campeche, requería la obra para disminuir costos de transporte y conseguir mayores ganancias, pero a la larga el reforzamiento de Sisal iba en contra de la posición mercantil de Campeche. El aprovechamiento de la vía a Sisal como potencial fuente proveedora de mercancías revelaba un mercado urbano en Mérida de carácter dinámico. Simultáneamente, Sisal también permitía la introducción de mercancías sin registro o procedentes del contrabando, fuesen para enfrentar carestías alimenticias al interior de la provincia o por lucro. De esta forma, cuando en la narrativa del artículo se observen a personajes como el vigía de Sisal o comerciantes meridianos y campechanos, deben contemplarse sus actividades mercantiles en un doble sentido de legalidad y eventual ilegalidad (Victoria, 2015, pp. 63-66).

¹ *Real Ordenanza* (1984, art. 64, pp. 74-75). La Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el reino de Nueva España de 1786 prefiguraba cuatro causas: ejército, hacienda, justicia y policía.

Entre 1786 y 1811 parte del camino Mérida-Sisal fue reconstruido, no sin antes presenciar la interrelación de los actores hasta ahora mencionados.² Lo que podía parecer una obra de beneficio general y cuya importancia justificaba egresos para la Real Hacienda, era en realidad un objeto que mostraba tensiones, intereses económicos y proyecciones marítimas de la provincia de Yucatán. Algunos autores se han acercado a la vinculación de Mérida con Sisal. Manuela Cristina García Bernal (2006, pp. 101-106) identificó el fomento del referido camino como una estrategia que enfrentó a la ciudad capital de provincia con el puerto de Campeche desde el siglo xvii. Posteriormente, Fernández Castillo (2012a, pp. 134-135) añadió la importancia del camino como un proyecto que dinamizó el mercado urbano de Mérida al facilitar la afluencia de harina de trigo, recurso que no podía cultivarse en Yucatán ante el clima tropical. Mostró que las tensiones en la ciudad de Mérida protagonizadas por un mercado regulado por el cabildo, pero enfrentado con comerciantes clandestinos, era uno de los fenómenos que estaban detrás de la reparación de la vía a Sisal entendida como una especie de desahogo para nuevas opciones comerciales. Mezeta Canul (2014, pp. 133-135) agregó a lo anterior que la mayor distancia que mediaba entre Mérida y Campeche era un factor adicional para pensar en Sisal. En complemento, este último autor apuntó que Sisal representó un apoyo alternativo ante el bloqueo británico de la sonda poniente de la península de Yucatán (Mezeta, 2019, p. 195).

No obstante, faltan trabajos que combinen las perspectivas comerciales, financieras y de obras públicas que estaban envueltas en la reparación del camino y en ese ámbito pretendo ofrecer una contribución. Apunto como factor prioritario el acelerado dinamismo del mercado urbano de Mérida entre los factores que motivaron la reconstrucción del camino. No niego que tanto Campeche, Sisal y otros puertos menores hacia el este de la costa norte de Yucatán –Chicxulub, Telchac, Dzilam y río Lagartos– hayan sido relevantes en un contexto de guerras internacionales. De hecho, la guerra anglo-española se desarrolló entre 1796 y 1802, solo para que pocos años después, en 1807, iniciara la invasión francesa de la península ibérica. Tal escenario mantenía en vigilancia permanente a los virreinos americanos, pero lo que he detectado en la documentación analizada en los próximos apartados es que el camino Mérida-Sisal tenía una lógica económica y comercial que aún es importante analizar.

Fernand Braudel (2012, pp. 50-52) explicó los mercados como nexos imperfectos en la historia que vinculan producción y consumo. En el adjetivo de imperfección puede encontrarse un universo de intermediarios, leyes, medios de cambio y unidades de producción. Considero que el motor histórico que alentó la reparación de esta vía intraprovincial era la ampliación de ese nexo imperfecto de intermediarios e intereses; causa y efecto de cómo ese vínculo que señalaba Braudel se diversificaba para el caso de la intendencia de Yucatán.

En el reino de Nueva España algunas ciudades y puertos habían experimentado sus propios procesos de construcción y reconstrucción de caminos.³ México y Puebla poseían intereses en el fomento del camino a Veracruz. Por ejemplo, Enrique Florescano (1987) mostró cómo en

² A Sisal se llegaba a través de las siguientes etapas: saliendo de Mérida dos leguas hasta el pueblo de Cauce, una hasta Ucu, tres al de Hunucmá y cuatro más hasta el castillo de Sisal. Reconocimiento y cálculo del camino Mérida-Sisal, 1786-1799, Archivo General de la Nación, Ayuntamiento, caminos y calzadas (en adelante AGN, ACC), vol. 4, exp. 3, p. 29. Esta franja territorial se encontraba en la zona noroeste de la península de Yucatán, la más poblada y la que más haciendas tenía (García, 1978, pp. 370-400; Machuca, 2011, pp. 50-55).

³ Esto no significó que el estado de los caminos en Nueva España se desarrollara exponencialmente. Alejandro de Humboldt describió en 1803 la penosa situación de las más importantes vías de comunicación del virreinato (Humboldt, 1991, pp. 462-464).

1796 el virrey Miguel de la Grúa Salamanca y Branciforte, marqués de Branciforte, emprendió la reconstrucción del camino México-Orizaba-Córdoba-Veracruz. Problemas con la mano de obra y la insurgencia iniciada en 1810 impidieron la finalización de la obra, sin embargo, el proyecto dio estímulo a la producción de azúcar y tabaco (Florescano, 1987, pp. 32-33). Guillermina del Valle Pavón (2007) explicó cómo en 1803 el Consulado de Veracruz inició la habilitación del camino Perote-Jalapa-Veracruz, culminado en 1812. Ello dio nuevas posibilidades comerciales a Orizaba, Córdoba, Jalapa, Chalco-Atenco, Texcoco, Tlaxcala y Puebla (Valle, 2007, pp. 7-18). Estas vías resultaron imprescindibles para el transporte de minerales, grana cochinilla, mantas, azúcar, harina, tabaco y vainilla.

El cabildo civil de Mérida no quería que la ciudad quedase al margen de estos intercambios comerciales.⁴ Desde 1778, con los sucesivos reglamentos para el comercio libre decretados por la corona española, las opciones para obtener víveres empezaron a cambiar. Campeche y Sisal se integraron de manera progresiva a redes de intercambio con el golfo de México, Nueva Orleans, el Caribe y la costa este de Estados Unidos de América.

La vía que nos ocupa, el camino Mérida-Sisal, era apenas una arteria de la provincia,⁵ pero su importancia residía en ser el camino que conectaba a Mérida con la costa norte de la península de Yucatán.⁶ La real cédula para la autorización de Sisal como puerto menor llegó a Yucatán el 13 de febrero de 1807, cuando el camino Mérida-Sisal estaba en pleno proceso de reparación. La real cédula respondía al papel estratégico que el puerto podía desempeñar en la guerra contra Gran Bretaña, aunque se hacía explícito que dicho puerto podía gozar del reglamento para el comercio libre del 28 de octubre de 1778 (Pérez-Mallainá, 1978, pp. 36-43).⁷ Por ello, Sisal prometía a la ciudad de Mérida un mejor aprovechamiento del comercio marítimo y una disminución de la dependencia con Campeche (Pérez-Mallainá, 1978, pp. 55-61).⁸ El problema que se explorará en los siguientes apartados era que un propósito comercial aparentemente compartido podía no ser cumplido con facilidad cuando el organigrama institucional, los intermediarios y las gestiones políticas de ese entonces distaban de ser lineales.

⁴ En su interior, la provincia experimentaba procesos de cambio productivo. Ya no podía continuar la exportación de textiles, cera y miel, otrora productos del repartimiento y tributación indígena, en cambio, tenía que abrigar esperanzas en la exportación de colorantes naturales, azúcar y de manera aún incipiente, hilo de henequén (García, 1978, pp. 376-395; Patch, 1993, pp. 201-206).

⁵ Durante el gobierno del intendente Lucas de Gálvez se iniciaron reparaciones en los caminos de Mérida-Izamal, situado en la subdelegación de Beneficios Bajos, Mérida-Ticul (subdelegación de la Sierra) y Mérida-Campeche (Pérez-Mallainá, 1978, p. 45).

⁶ Ello implica aludir a lo propuesto por Robert Patch (1993, pp. 1-5) para el Yucatán colonial, entendido como una provincia con fórmulas para conectarse con el exterior y no en total aislamiento (Farriss, 1984, pp. 117-125).

⁷ Secretaría de cámara el virreinato, 1811, AGN, Indiferente virreinal, caja-exp. 3091-007, 1. Cuando el reglamento para el comercio libre fue publicado en 1778, Campeche era el único puerto de Yucatán que figuraba como autorizado para disfrutar del reglamento. Artículo 5°. Puertos señalados en los dominios de América para destino de las embarcaciones (*Reglamento*, 1978, pp. 3-4).

⁸ A pesar de que el cabildo de Mérida y los intendentes intentaron promover otros puertos en la provincia, fue en Sisal donde se invirtieron mayores esfuerzos y capital. A nivel general, un logro en el contexto de la libertad de comercio fue la autorización regia en 1803 para el comercio de carnes saladas en Sisal, Dzilam y río Lagartos, puertos de la costa norte de la Intendencia de Yucatán. Libros de Acuerdos de la Junta Municipal de Mérida, Biblioteca Yucatanense (en adelante JMM, BY), referencias en sesión ordinaria, 29 de diciembre de 1803, 23-25f. La meta era aprovechar la posición geoestratégica de la península de Yucatán y participar en los circuitos exteriores de comercio (Graffenstein, 2006, pp. 41-47). Existía una rivalidad entre Mérida y Campeche que a fines del siglo XVIII tuvo un episodio favorable para el puerto. En 1777 Campeche alcanzó el rango de ciudad y con su creciente comercio, amenazaba la supremacía de Mérida (Patch, 1993, p. 205).

GESTIÓN POLÍTICA DE LA OBRA: TESTIMONIOS SOBRE LA NECESIDAD DE REPARAR
EL CAMINO MÉRIDA-SISAL, 1786-1799

El camino que unía a Mérida con Sisal existía aproximadamente desde el siglo xvi, pero con veredas complicadas y una vialidad no del todo apta para el tránsito con carros. Más adelante, entre el siglo xvii y la primera mitad del siglo xviii fue objeto de propuestas de mejora. Manuela Cristina García Bernal (2006, p. 101) ha explicado que Campeche tenía la ventaja, por encima de Sisal, de haber fungido como punto de inicio para la conquista, además de condiciones naturales para concentrar el tráfico. No obstante, de acuerdo con la misma autora, entre 1590 y 1625 se gestó una competencia por la llegada de cargamentos. Aunque Campeche logró imponerse, el surgidero de Sisal jamás dejó de ser un punto comercial y de defensa costera, más aún, a fines del siglo xviii cuando el desarrollo de haciendas maicero-ganaderas implicó la ubicación de Sisal como punto costero cercano a la zona donde dicho desarrollo fue más agudo (Blanco, 2021, p. 87).

El 16 de mayo de 1786, cuando la provincia aún no se ordenaba de acuerdo con el sistema de intendencias, Juan Francisco de Quijano, síndico procurador general de la ciudad de Mérida, presentó en sesión de cabildo las razones por las cuales era necesaria la reparación del camino que conectaba al pueblo de Hunucmá con el puerto de Sisal.⁹ Las razones expuestas involucraban al gobierno, al gremio de comerciantes y a los arrieros indígenas de Hunucmá, por lo que la justificación para la obra tendía a ser amplia. Hunucmá, pueblo de indios ubicado aproximadamente a 23 kilómetros de Sisal, era una escala entre Mérida y el puerto, por lo que desempeñó un papel importante en el suministro de materiales y fuerza de trabajo. En contrapartida, el acceso de Hunucmá a mercancías lícitas y de contrabando parece ser innegable, después de todo, hasta bien entrado el siglo xix dicho pueblo tenía a los arrieros como segunda ocupación de importancia, luego de los labradores (Blanco, 2021, p. 81).

Las lluvias que empantanaban los alrededores de Sisal provocaban averías en las recuas de mulas, pérdidas de mercancías y un concomitante contrabando provocado por la falta de vigilancia. Además, se defendía la idea de regularizar el contacto con el exterior a través del puerto de Sisal como un posible apoyo a la escasez agrícola que podía presentarse en la provincia por plagas, enfermedades o especulación comercial.

Así, la gestión política para la planeación de la obra empezó a recibir argumentos de apoyo desde la ciudad de Mérida. La primera acción sugerida era una inspección del lugar por parte del capitán general de la provincia, José Zavalegui.¹⁰ Ello permitiría al cabildo de Mérida y a los comerciantes y hacendados involucrados en su composición, generar mayor presión. Por otro lado, aludieron al teniente de dragones y comandante militar del barrio de Nuestra Señora de Mejorada en Mérida, Antonio de la Cámara y Herrera, para que diese su testimonio sobre el estado del camino que comunicaba a Mérida con Sisal.

Aprovechando su anterior cargo como comandante militar de Hunucmá, este personaje percibió los perjuicios que vivían los comerciantes. Muchos de ellos preferían no transportar sus mercancías sino hasta después de la época de lluvias, teniendo que pagar medio real de bodegaje en

⁹ La familia Quijano tenía cierta preeminencia en la provincia de Yucatán. Juan Francisco Quijano contaba con varias haciendas maicero-ganaderas en las cercanías de Mérida (Machuca, 2012, p. 75).

¹⁰ Relación de caminos, 1786-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, f. 1-3f. Salvo que una ciénega pantanosa podía atrapar y ahogar bestias y seres humanos, lo descrito por Juan Francisco de Quijano era similar a lo que ocurría en el camino México-Veracruz, en específico en el tramo correspondiente a las cercanías de Orizaba. En él, aumentaban los costos y tiempos de transporte a causa del suelo lodoso (Valle, 1999, p. 191).

Sisal por cada pieza de mercancía y una comisión al vigía. A pesar de esto, sufrían robos, no menos importantes que los “fríos y calenturas” padecidos por los indígenas de Hunucmá que trabajaban trasladando mercancías a través de la ciénega que rodeaba a Sisal. También existían perjuicios para la Real Hacienda, pues muchos objetos que llegaban a la aduana se catalogaban como rotos, eludiendo con ello el pago de derechos de introducción. Añadieron la propuesta de construir un puente en las afueras del puerto, empleando madera de la región y permitiendo el uso de carretas.¹¹

El regidor Antonio de la Cámara y Herrera se sumó a la representación del síndico y citó las leyes 1º, título 16, libro 4, y 7º, título 15, libro 4 de *la Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias* (1973). La primera de ellas ordenaba que virreyes, presidentes o gobernadores comunicasen la necesidad de fabricar puentes, calzadas o caminos para el fomento del comercio.¹² La segunda, aludía a los repartimientos de los indígenas para que a su vez fuesen empleados en la construcción o reparación de obras públicas.¹³

Al menos al interior del cabildo se conformó una postura común para iniciar las solicitudes de cara a la reconstrucción del camino. Pero no tardaría en mostrarse que ello era insuficiente para el cometido. En 1786 inició el proceso de recolección de testimonios en aras de reforzar lo expuesto por el síndico procurador general y el comandante militar del barrio de la Mejorada de Mérida. El gremio de comerciantes de la provincia de Yucatán se mostró relativamente unido al ejercer presiones para la reconstrucción del camino Mérida-Sisal, sin embargo, los que más incidieron al respecto fueron los tratantes meridianos. A pesar de que la documentación separa enorme a las autoridades del ayuntamiento y a los comerciantes, Laura Machuca (2011, pp. 73-83) ha demostrado que a partir de 1787 era raro encontrarse con un capitular del cabildo meridano que no fuese al mismo tiempo hacendado o comerciante.

De esta forma, la presión comercial fue amplia y de base corporativa, por ejemplo, Joseph Matías Quintana, fungiría como regidor del cabildo de Mérida, hacendado proveedor de maíz y comerciante interesado en la reparación de la vía a Sisal.¹⁴ Lo anterior permite explorar el argumento de Mezeta Canul quien visualizó a Quintana como miembro de una nueva generación del comercio yucateco de fines del siglo XVIII y principios del XIX, grupos emergentes que emplearon a Sisal como plataforma para diversificar los contactos mercantiles de Yucatán al recibir navíos provenientes de Veracruz, Tampico, Nueva Orleans, La Habana, Baltimore y otros puntos en Estados Unidos (Mezeta, 2019, pp. 194-195).

Otro ejemplo fue el mayorista meridano José Antonio Ríos quien había perdido en la ciénega de Sisal, “paquetes de ropa, y wacales de losa”.¹⁵ Faustino Imán, otro comerciante meridano, añadió que la reconstrucción de la legua de ciénega en las afueras de Sisal, atraía el interés de los comerciantes de Campeche, ciudad y puerto en donde Imán poseía propiedades y mercancías.

¹¹ Relación de caminos, 1786-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, f. 4. Varios caminos de Nueva España, por su mal estado, no permitían el tránsito de carros y carretas (Valle, 1999, p. 185).

¹² *Recopilación* (1973), ley 1, Que se hagan, y reparen puentes y caminos a costa de los que recibieron beneficio, título XVI, De las Obras Públicas, libro IV.

¹³ *Recopilación* (1973), ley 7, Que los Indios contribuyan para fábrica de puentes, siendo necesarias e inexcusables, título XVI, De las sisas, derramas y contribuciones, libro IV.

¹⁴ Libros de Acuerdos, JMM, BY, 22 de diciembre de 1790, pp. 144-145.

¹⁵ Relación de caminos, 1786-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, f. 6.

Ríos e Imán habían participado –y continuarían haciéndolo– en las tareas de abastecimiento del mercado urbano de Mérida, actividad lucrativa en términos de pactos, acceso a medios de cambio y réditos.

El comerciante Bernardo Prevé expuso un incidente que a su vez era evidencia de los vínculos marítimos de la provincia con otros puntos de Nueva España; transportó en años previos un cofre cuyo ornamento había sido perfeccionado por las monjas de la Tercera Orden en Mérida, pero habiendo caído a la ciénega, terminó vendiéndose en Veracruz a 50 pesos, muy por debajo de su valor estimado.¹⁶

Todos los comerciantes coincidían en lo peligrosa que era la ciénega, el daño que infligía a los indígenas arrieros de Hunucmá, la afectación al gremio de comerciantes y las reducciones de ingresos de la Real Hacienda. La semilla de preocupación que el síndico procurador de Mérida plantó desde 1786, alcanzó una nueva etapa de expansión el 5 de mayo de 1792, cuando el regidor del puerto de Campeche, Miguel de Lanz, recibió copia de las diligencias llevadas a cabo por dicho síndico. Acordaron nombrar una comisión en la intendencia integrada por siete individuos con “conocimiento intuitivo del Camino Real que va del surgidero de Sisal al pueblo de Hunucmá”.¹⁷ No obstante lo anterior, habían transcurrido seis años desde que estas diligencias fueron planteadas por primera vez.

En 1792, con protocolos similares a la ciudad de Mérida, varios comerciantes campechanos comparecieron en la casa consistorial del puerto, ofreciendo testimonios sobre la importancia de reparar el camino Mérida-Sisal. Sobresalía la información del comerciante Pedro Izquierdo, propietario de una goleta que navegaba a través de la franja costera entre Campeche y Sisal. Éste mercader declaraba paradójicamente que las dificultades en sus viajes comerciales no estaban en la travesía marítima, sino en el “paso de la ciénega” de Sisal donde los indios trasladaban los víveres en canoas y a hombros, “muriéndose algunos e hiriéndose otros”.¹⁸

Cuando finalizaron los testimonios de los comerciantes campechanos y del mercader de La Habana, Matías Armas Quintero, se dio uno de los pasos más delicados de todo el proyecto: el aviso al intendente gobernador y capitán general sobre la necesidad de realizar un cálculo de la obra.¹⁹ Dicho aviso fue emitido por el síndico procurador general de Mérida Juan Francisco de Quijano y aunque continuaba siendo un proyecto potenciado por la ciudad de Mérida, ya estaban involucrados intereses ajenos al entorno de la ciudad capital.

El primer intendente-gobernador, Lucas de Gálvez, había fomentado la reparación de caminos como medida a favor de la producción y el comercio. No obstante, su asesinato acaecido en junio de 1792 significó demoras para el proyecto, mismas que fueron aprovechadas para reajustar las estimaciones del cálculo y planear qué ingenieros podían prestar sus servicios. En este punto es relevante resaltar que el asesinato de Gálvez también provocó que la tutela y méritos del proyecto de reparación fuese reclamada de manera más enfática por el cabildo de Mérida.

La gestión del camino, aun siendo protagonizada por el referido cabildo, se topó con el requisito de fincarse en la asesoría facultativa de un ingeniero, pero en Yucatán eran escasos. Los dos existentes se encontraban ocupados en otras labores, uno en la construcción de un edificio para la aduana de Mérida y otro en baterías y reductos de Campeche. El intendente Arturo de O’Neill

¹⁶ Relación de caminos, 1786-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, f. 11.

¹⁷ Relación de caminos, 1786-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, 15-16f.

¹⁸ Relación de caminos, 1789-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, f. 16v, y f. 18f.

¹⁹ Relación de caminos, 1789-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, f. 21f.

podía ordenar una redistribución de tareas, pero evitó distraerlos, bajo la idea de que eran obras concernientes a la Real Hacienda. En otras palabras, justo cuando el cabildo de Mérida pretendía dirigir la obra de manera más directa, volvía a chocar con la jurisdicción y vigilancia de otras autoridades.

Uno de los ingenieros se desocupó el 20 de agosto de 1793, se trataba de Rafael Llovet;²⁰ este declaró que en 1788, antes de la llegada de los intendentes, había elaborado un presupuesto de reparación del camino Mérida-Sisal por encomienda del capitán general de la provincia, Josef Merino y Zevallo. Llovet ceptó supervisar la obra, pero en compañía de Ignacio Muñoz, su discípulo y segundo ingeniero de la intendencia.

La incorporación de Llovet y Muñoz implicó un respaldo importante para refinar el cálculo presupuestal proyectado por el cabildo de Mérida y los comerciantes. Estos ingenieros incluyeron descripciones de la vereda existente entre Mérida, Hunucmá y Sisal, así como también, estimaciones numéricas que son importantes en su faceta de visiones geoestratégicas sobre esta área de la Intendencia de Yucatán. Señalaba la existencia de una ruta alterna entre Hunucmá y Sisal que consistía en una vereda de cuatro leguas con “mil zic-zagues” en dirección a la hacienda de Joseph Cano. El problema con esta ruta alterna era el aislamiento provocado por la falta de pueblos de indios que pudiesen abastecer de alimentos, agua y fuerza de trabajo a la obra, aunado a que en tiempos de lluvias se formaban dos lagunas difíciles de transitar. El panorama de la vereda secundaria no mostraba mayor atractivo, salvo colorante textil extraído del palo de tinte que desde el punto de vista del ingeniero Llovet, no era de la mejor calidad.²¹

El ingeniero propuso que se empleasen presidiarios para las obras y que los arrieros de Hunucmá condujesen gratis los materiales de construcción en vista de los beneficios que la obra significaba.²² Sugirió que el transporte de piedras también fuese hecho por buques de Campeche. Entre instrumentos, mano de obra (los presidiarios no harían todo el trabajo) y gastos en material, Llovet y Muñoz establecieron la cantidad de 11 951 pesos, cinco reales como el mínimo necesario para el proyecto de reparación del camino.²³

Los datos proporcionados por el ingeniero se sumaron al resumen que el síndico procurador realizó de las principales razones por las cuales debía ser reparado el camino Mérida-Sisal. El 20 de enero de 1794, el intendente de Yucatán Arturo de O’Neill, de acuerdo con los procedimientos hacendarios marcados por la ordenanza de intendentes, pidió autorización a la Contaduría General de Propios y Arbitrios y Bienes de Comunidad y al virrey Juan Vicente de Güemes Pacheco de Padilla y Horcasitas, segundo conde de Revillagigedo, para tomar 11 951 pesos, cinco reales del fondo de propios y arbitrios de Mérida.

En ese año, el fondo de propios y arbitrios de la ciudad tenía 8 978 pesos, sin contar el dinero restante del año anterior y lo que ingresaría sucesivamente, por lo que el intendente afirmó que dicho fondo podría proporcionar la cantidad necesaria para el proyecto de reparación. El intendente también justificó la reparación del camino aludiendo a que su funcionamiento podía aliviar la escasez de moneda que caracterizaba a la provincia. A través de un comercio marítimo más frecuente que el realizado vía Campeche, la ciudad de Mérida y las subdelegaciones de la intendencia podrían cambiar sus monedas y acceder a nuevos medios de cambio. A diferencia de provincias

²⁰ A veces aparecía como Llovet y otras como Leobet. Relación de caminos, 1789-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, 25f.

²¹ Reconocimiento y cálculo del camino Mérida-Sisal, 1789-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, f. 29.

²² Al parecer los arrieros indígenas de Hunucmá eran de distancia corta, circunscritos a un área determinada y con otros trabajos simultáneos (Hausberger, 2014, p. 73).

²³ Reconocimiento y cálculo del camino Mérida-Sisal, 1789-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, 30-31f.

como Guanajuato, Zacatecas, San Luis Potosí o el norte de Nueva Galicia, Yucatán no era una intendencia minera, las principales actividades económicas consistían en la extracción de sal, el comercio de materias tintóreas y la producción agropecuaria.

La Casa de Moneda de México era el único establecimiento legal para la acuñación en Nueva España, por lo que el suministro de moneda era intermitente para todos los rincones del virreinato. Ello no significaba parálisis comercial, por el contrario, seudomonedas de cobre, latón, madera, cuero y fichas populares lubricaban las transacciones y en ello Yucatán no era la excepción (Romano, 1998, pp. 35-41). Moneda macuquina –que había dejado de acuñarse en 1771 de manera oficial–, circulante de cobre y cacao se encontraban presentes para las transacciones en Yucatán. En complemento, los papeles de empréstitos suplían la escasez de numerario de plata para transacciones mayores (Contreras, 2011, pp. 23-24). De esta forma, cuando O’Neill añadió argumentos de carácter monetario, muy probablemente tenía en cuenta que parte importante del suministro de pesos fuertes de plata era a través del situado, transferencia financiera ingresada a la caja de Campeche, pero que en sí misma era insuficiente para las relaciones comerciales de la provincia. Por el contrario, O’Neill proyectaba que Sisal transitara de válvula de salida del poco circulante en la región a vía para atraer al mismo.

Finalmente, el 23 de enero de 1796, una segunda representación del intendente O’Neill fue enviada al virrey Miguel de la Grúa Talamanca de Carini y Branciforte, primer marqués de Branciforte. En ella figuraba como elemento principal la alusión al artículo 64° de la *Real Ordenanza* (1984).²⁴ De manera simultánea, los comerciantes ejercían presión al síndico procurador de Mérida. El 22 de enero de 1796, dicha presión dio como resultado un documento dirigido al síndico procurador de Mérida, quien en ese entonces era Juan Crisóstomo Mimenza. Estaba firmado por integrantes del gremio de comerciantes de la provincia. Estos comerciantes ofrecieron una nueva vía de reconstrucción de hechos, pues recordaron al intendente que su antecesor fallecido, Lucas de Gálvez, ya había recibido testimonios sobre el mal estado del camino en cuestión y que él, por sus propios medios, había enviado la solicitud al virrey para que autorizase el uso de dinero del fondo de propios y arbitrios de Mérida.²⁵ No todos los comerciantes que firmaron este documento participaron en la relación de testimonios sobre la necesidad de reparar el camino Mérida-Sisal por lo que podemos entrever una comunidad mercantil que no marchó al unísono.

El gremio de comerciantes criticó al vigía de Sisal y le adjudicó una gestión deficiente de la bodega existente en el puerto y un desinterés por su fomento. Por “bodega en Sisal”, según los propios comerciantes, podía entenderse una casa de paja improvisada que no ofrecía ninguna protección contra el clima y los ladrones. Por si fuera poco, los comerciantes, si querían emplear esta casa, tenían que pagar medio real por cada barril.²⁶ El proyecto de reconstrucción del camino estaba orillando a replantear algunos aspectos de la administración del puerto, pero salvo una mayor vigilancia,²⁷ poco podía hacerse sin la autorización de la Junta Superior de Propios y Arbitrios en

²⁴ El artículo 64° versaba sobre Caminos públicos, puentes y calzadas: cómo se han de conservar bien compuestos o reparados; y lo que debe preceder para construir algunos de nuevo, *Real Ordenanza* (1984, pp. 73-74). El artículo 65°, aunque no fue mencionado en el documento del intendente Arturo de O’Neill, también era sobre la materia. Este artículo proporcionaba detalles sobre la Tarjeta que ha de ponerse donde se junten dos, o más, para gobierno de los Caminantes; y cómo se ha de restablecer el uso de las carreterías. *Real Ordenanza* (1984, pp. 75-76).

²⁵ Relación de caminos, 1789-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, pp. 103-104.

²⁶ Los comerciantes recomendaban aumentar los 230 pesos anuales que el vigía recibía. Relación de caminos, 1789-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, f. 103v.

²⁷ Hasta 1804 el cabildo de Mérida por fin comisionaría a José Mendicutti para que supervisara las casas para el almacenamiento de granos en Sisal. Libros de Acuerdos, JMM, BY, 4 de mayo de 1804, pp. 27-28.

la Ciudad de México para la obra del camino Mérida-Sisal. Sin embargo, la oferta de los comerciantes campechanos y meridianos en torno al camino estaba hecha: mayor vigilancia sobre Sisal y la rehabilitación del vigía cuya remuneración irregular lo había hecho copartícipe histórico del contrabando mercantil (Victoria, 2015, pp. 78-81).

Finalmente, el 19 de mayo de 1797 se recibió una respuesta consistente por parte de la Junta Superior de Propios y Arbitrios. A Mérida llegó la autorización de extraer 11 951 pesos, cinco reales del fondo de propios de la ciudad, pero presionando para la aplicación de un programa de peaje inmediato en el camino Mérida-Sisal para reintegrar lo invertido (Machuca, 2016, p. 126). Así lo sugirió la junta remontándose a experiencias pasadas como la reconstrucción del camino México-Toluca y México-Veracruz (Florescano, 1987, pp. 29-31).²⁸ El 15 de marzo de 1798, los regidores del cabildo de Mérida, Juan José Domínguez Cárdenas y José de Mendicutti Vergara terminaron la adaptación del programa México-Toluca a los tramos que comprendía el camino Mérida-Sisal.²⁹

El plan para el peaje del camino fue autorizado por la Junta Superior de Propios y Arbitrios y el virrey Branciforte el 25 de junio de 1799.³⁰ Junto con la autorización del programa de peaje llegó el aviso de que Baltazar Ladrón de Guevara sería el comisionado del virrey marqués de Branciforte para dar seguimiento al proyecto del camino Mérida-Sisal.³¹ Fue él quien entabló comunicaciones con el intendente Arturo de O'Neill no solo para la ya aludida autorización, sino para ordenarle que, junto con el cabildo de Mérida, se aplicase cuanto antes el peaje para reponer lo extraído del fondo de propios y arbitrios.

La gestión política de la obra había logrado el cometido de autorizar un presupuesto, pero con el costo de haber involucrado a diversas instancias, quizá más de las inicialmente esperadas y algunas de las cuales pugnando por cobrar protagonismo en las labores. Como se verá en el siguiente apartado, el cabildo de Mérida fue rebasado en sus pretensiones por dirigir la reconstrucción del camino a Sisal al grado de recurrir a otros actores y autoridades para tratar de evitar responsabilidades en lo referente a fondos de la Real Hacienda.

GESTIÓN FINANCIERA DE LA OBRA: APLICACIÓN DE FONDOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL CAMINO MÉRIDA-SISAL, 1799-1811

Las necesidades comerciales y de abastecimiento de Mérida pesaron mucho en la puesta en práctica de los planes para la reconstrucción del camino a Sisal. El núcleo urbano experimentaba problemas con el suministro de alimentos, pues el cabildo tenía que avituallar constantemente a una población que tenía aproximadamente 28 508 habitantes en 1795 y poco más de 30 000 en 1800.³² El maíz y la carne de res compradas a estancias, haciendas y pueblos de indios no eran continuas en cantidad, calidad y buen precio.³³ A esto se sumaban inclemencias meteorológicas como sequías

²⁸ Relación de caminos, 1789-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, p. 111.

²⁹ Relación de caminos, 1789-1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, 112.

³⁰ Relación de caminos, 1799, AGN, ACC, vol. 4, exp. 3, f. 113f; Administración-impuestos, 1799, AGN, Bienes de Comunidad, vol. 2, exp. 366, f. 467.

³¹ Obras públicas, 1797, AGN, Bienes de Comunidad, vol. 2, exp. 327, f. 414.

³² Para la primera cifra véase Rubio (1942). La segunda cifra corresponde a un padrón urbano de 1809, Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), Fondo Colonial, Censos y Padrones, vol. 1, exp. 1, f. 1.

³³ Para una explicación del funcionamiento del pósito y alhóndiga de maíz en Mérida véanse (Fernández, 2012b, pp. 55-76; Patch, 1993, pp. 208-212).

o cambios en las estaciones de lluvias. Además, las plagas de langostas, *Schistocerca cancellata*, asolaban la región y provocaban carestía alimenticia. Las langostas eran insectos de comportamiento gregario que destruían vegetación y cultivos desde su etapa ninfal hasta cuando formaban inmensas mangas voladoras. Eran especialmente dañinas para árboles frutales, hortalizas y la siembra de maíz, debido a que dependiendo de su número podían acabar con milpas enteras. Las anteriores condiciones obligaban a los capitulares del ayuntamiento meridano a proyectar radios geográficos de compra cada vez más dilatados, con los respectivos aumentos en el costo de transporte.³⁴ En suma, un *hinterland* económico difícil de gobernar.

La subdelegación de la Sierra, al sur de Mérida y otrora dividida en los partidos de la Sierra Baja y Sierra Alta, funcionaba como “granero y salvador del país”, debido a que constantemente proporcionaba maíz en abundancia y a precios convenientes para el cabildo de Mérida.³⁵ No obstante, la ciudad no podía tener solo una fuente de granos.

Para la carne de res, segundo alimento de importancia para la ciudad de Mérida, las alianzas con estancieros y hacendados eran imprescindibles, así como también el *sistema de obligados* y las *posturas* que permitían tener de manera fija a un comerciante vendiendo carne en la ciudad durante un año.³⁶ Ello ayudaba a aliviar los problemas de adquisición de maíz; sin embargo, el trigo, harina, vino y otros productos de importación requerían una eficiente vinculación de la ciudad de Mérida con el exterior de la provincia acudiendo a Veracruz, Tampico, Nueva Orleans, Baltimore y La Habana (Blanco, 2021, pp. 87-89; Mezeta, 2019, pp. 123-127). Ante las sucesivas guerras de la corona española y principalmente con la ocupación francesa de la península Ibérica de 1807, Sisal potenció su espacio como alternativa marítimo-mercantil. Cuando dicha importación se hacía por canales ilícitos, el puerto de Sisal también continuaba con el mismo grado de importancia.

Para el cabildo de Mérida, el puerto de Sisal era vital y la reconstrucción del camino imposterable.³⁷ El intendente-gobernador era consciente de esto y algunas medidas de abasto, simultáneas a la reconstrucción del camino, daban cuenta de ello. Arturo de O’Neill había gestionado desde el 8 de abril de 1795 el uso de 3 000 pesos del fondo de propios y arbitrios de la ciudad de Mérida para construir un pósito exclusivo de harina.³⁸ Desde que en 1799 el intendente Benito Pérez Valdelomar asumió el cargo, impulsó a Sisal para que rivalizara con Campeche con el fin de que Mérida tuviera opciones de abastecimiento, a la larga dicho impulso se concatenó con un desarrollo de la actividad ganadera (Campos, 2013, p. 54).

³⁴ Libros de Acuerdos, JMM, BY, 24 de agosto de 1795, pp. 324-325. En 1780 de las 20 000 cargas de maíz que el cabildo de Mérida planeó comprar, únicamente 7 000 fueron obtenidas. Libros de Acuerdos, JMM, BY, 23 de diciembre de 1780, pp. 133-134. El 31 de enero de 1804, el cabildo tuvo que comprar maíz en el pueblo de Cenotillo, cercano a la villa de Valladolid, zona bastante alejada de la ciudad de Mérida. Libros de Acuerdos, JMM, BY, 31 de enero de 1804, pp. 6-7.

³⁵ En 1791, cuando el cabildo meridano preveía una escasez de maíz, su síndico procurador general Joseph Ignacio Rivas, logró conseguir 4 203 cargas de maíz en la subdelegación de la Sierra, a un precio accesible de cuatro reales por carga. Libros de Acuerdos, JMM, BY, 9 de marzo de 1791, pp. 160-161. Los ritmos propios de la milpa maya no permitían un suministro de maíz en cualquier mes que la ciudad de Mérida lo necesitase (Farriss, 1984, pp. 125-139).

³⁶ Este sistema para el abasto de carne, común en muchas ciudades de la América española, funcionaba *grosso modo* con un tiempo malo y un tiempo bueno para la venta de carne. El malo hacía referencia a los meses de sequía y escasez en donde el precio debía ser menor por cada libra de carne, mientras que el bueno, entre octubre y marzo, elevaba el precio por cada libra (Patch, 1993, pp. 213-218).

³⁷ Libros de Acuerdos, JMM, BY, 12 de febrero de 1796, pp. 6-8.

³⁸ El trigo en Yucatán solo podía conseguirse en Campeche y Sisal a través del comercio marítimo, pues el clima y orografía de la provincia no permitían su cultivo. Libros de Acuerdos, JMM, BY, 8 de abril de 1795, f. 311; Patch (1993, pp. 10-17).

El 11 de febrero de 1804, el intendente Benito Pérez Valdelomar envió una solicitud a Carlos IV para que el representante de España en Estados Unidos incitase a buques mercantes estadounidenses para que frecentasen el puerto de Sisal.³⁹ El 11 de enero de 1805 el intendente informó que podían hacerse diligencias para comprar granos en el puerto de Veracruz para el consumo de Mérida.⁴⁰ El 10 de diciembre del mismo año el intendente ordenó que los barriles de harina, trigo, papa y arroz que habían llegado a Sisal en un bergantín de Filadelfia, fuesen inmediatamente comprados y conducidos a la ciudad de Mérida.⁴¹

Estas referencias nos muestran un mercado regional en funcionamiento y un camino Mérida-Sisal como arteria de particular importancia. La sesión de cabildo meridano del 1° de febrero de 1808 reflejó el importante papel de Sisal en el suministro de alimentos a Mérida. En dicha sesión, se expresó la necesidad de acelerar la llegada de barriles de harina a Sisal en vista de las tensiones que se estaban presentando entre Estados Unidos de Norteamérica e Inglaterra. También se mencionó que un embargo entre estas dos naciones sería catastrófico para el abastecimiento de Mérida, pues los buques estadounidenses solían frecuentar Sisal y llevar mercancías de interés. Al menos en ese mismo año, 790 barriles de harina estadounidense estaban en Sisal, listos para ser transportados a Mérida.⁴² Había comenzado a agudizarse el proceso por el cual Campeche perdió preeminencia en el cabotaje, disminuyendo su capacidad de articulación del espacio productivo de la península (Campos, 2013, pp. 58-60).

Si bien el intendente de Yucatán regulaba los avances en la reparación del camino Mérida-Sisal, la ciudad capital de provincia presionaba para que los planes se tradujesen en acciones. El 5 de abril de 1799 el ingeniero Rafael Llovet empezó a recibir 25 pesos al mes por concepto de sueldo de supervisor de la obra.⁴³ La reconstrucción del camino estaba siendo efectuada, pues el 1° de noviembre de 1799, José Rendón, regidor, diputado tesorero del caudal de propios destinado a la construcción del camino especificaba que los 11 951 pesos, cinco reales estipulados por el ingeniero Llovet estaban siendo invertidos.⁴⁴

Entre 1798 y 1800, indios de Hunucmá, Tetiz y Kinchil, junto con la compañía de pardos de la ciudad de Mérida, participaron en la reconstrucción del tramo Mérida-Hunucmá.⁴⁵ La cantidad sugerida por el ingeniero Llovet no tuvo mayor inconveniente hasta que el 20 de julio de 1800 fue enviada una nueva carta a la Junta Superior de Propios y Arbitrios. En ella se explicaba que un puente para la legua de ciénega en las afueras de Sisal costaría aún más de lo pensado. Miguel Bolio, regidor de Mérida, estimó que se necesitarían 7 180 pesos extras para desazolvar la Ciénega, cifra muy alejada de los 3 765 pesos calculados por Rafael Llovet para esta parte específica del camino.⁴⁶

Poco después, Bolio mostró en junta de cabildo el estado de gastos que se llevaba con motivo de las labores en la reconstrucción del camino Mérida-Sisal. Por concepto de embutidos y mano de obra se habían gastado 6 076 pesos, por lo que aún faltaban 5 875 pesos, cinco reales para alcanzar la cantidad general recomendada por el ingeniero Llovet.⁴⁷

³⁹ Libros de Acuerdos, JMM, BY, 11 de febrero de 1804, f. 11.

⁴⁰ Libros de Acuerdos, JMM, BY, 11 de enero de 1805, pp. 75-77.

⁴¹ Libros de Acuerdos, JMM, BY, 10 de diciembre de 1805, f. 43.

⁴² Libros de Acuerdos, JMM, BY, 01 de febrero de 1808, f. 8.

⁴³ Construcción de camino, 1799-1800, AGN, Caminos y Calzadas (en adelante CC), vol. 4, exp. 6, 271-285f.

⁴⁴ Construcción de camino, 1799-1800, AGN, CC, vol. 4, exp. 6, 286-287.

⁴⁵ Construcción de camino, 1799-1800, AGN, CC, vol. 4, exp. 6, 295-296f.

⁴⁶ Construcción de camino, 1799-1800, AGN, CC, vol. 4, exp. 6, 322v.-323.

⁴⁷ Informes de gastos, 1811, AGN, ACC, vol. 22, exp. 9, f. 1.

El 10 de marzo de 1801 el intendente Benito Pérez Valdelomar fue autorizado por la Junta Superior de Propios y Arbitrios para emplear 7 180 pesos y desazolvar la legua de ciénega.⁴⁸ Aunque la correspondencia con la Junta Superior de Propios y Arbitrios no fue explícita en mencionar que los 11 951 pesos se habían agotado. Paradójicamente en octubre de 1799, el ingeniero Llovet informó al intendente que, de esa cantidad, solo restaban 800 pesos que se encontraban en poder del padre Calderas, cura de Hunucmá.⁴⁹ Es posible que lo solicitado para desazolvar la ciénega de Sisal fuese en el contexto de una emergencia por errores de planeación y escasez de capital.

En la correspondencia entre el ingeniero Llovet y el intendente Benito Pérez Valdelomar, se sumaba como factor de preocupación la falta de compromiso del cura Calderas de Hunucmá y del comandante de armas Antonio Bolio, pues al parecer, el cura había desaparecido parte del dinero originalmente destinado a salarios.⁵⁰ El ingeniero criticó este desvío puesto que el salario de los peones jamás había estado sujeto a discusión y el resultado era que en las cuatro leguas posteriores al pueblo de Hunucmá, rumbo a Sisal, abundaban las oquedades encharcadas. Una reparación que en todo caso no había terminado y obstaculizaba aún más la comunicación.⁵¹

En 1807, el capitán y comandante Juan Rivas, por disposición del intendente Benito Pérez Valdelomar, expuso que se requerían 4 044 pesos, cinco reales para un puente en las cercanías de Sisal. Proponía emplear indios de Hunucmá como peones de la obra y encomendó la tarea de realizar cálculos de costos al *batab* o alcalde de Hunucmá, Manuel Palomeque.⁵² No es posible trazar un vínculo directo entre estas diligencias de Juan Rivas y los 7 180 pesos que la Junta Superior de Propios y Arbitrios autorizó en 1801, sin embargo, era evidente que aún no se concluían todos los detalles de la reparación del camino.

El 23 de agosto de 1803 el virrey José de Iturrigaray y Aróstegui de Gaínza y Larrea expidió un decreto sobre composición de caminos de las intendencias del virreinato. El decreto responsabilizaba del buen estado de puentes y caminos no solo a las respectivas autoridades, sino también a los hacendados con tierras adyacentes a las vías de tránsito.

El decreto era en sí mismo un nuevo impulso para que las obras de reconstrucción de caminos continuasen. Nuevamente Juan Francisco Quijano, hacendado y comerciante, apareció en escena. Fue de los principales promotores del camino, pero también, de la habilitación de infraestructura para Sisal a través de atracaderos de madera, un muelle y bodegas (Álvarez, 2017, pp. 40-41). A fines de 1803, el intendente Benito Pérez Valdelomar recibió planos de reconstrucción de varios caminos de la provincia, destacando el de Mérida-Sotuta, Mérida-Campeche y el de Mérida-Sisal.⁵³ Sin embargo, el intendente declaraba que no podían ser reconstruidos por la penuria que vivía la provincia ante la pérdida de cosechas entre 1804 y 1805 y por la escasez generalizada de mulas (Pérez, 1978, pp. 46-47).

⁴⁸ Construcción de camino, 1799-1800, AGN, CC, vol. 4, exp. 6, 326f.

⁴⁹ Construcción de camino, 1799-1800, AGN, CC, vol. 4, exp. 6, 330-331f.

⁵⁰ Construcción de camino, 1799-1800, AGN, CC, vol. 4, exp. 6, f. 335f.

⁵¹ Rafael Lovet justificaba su desconocimiento de estos errores a causa de que, en 1798, el intendente Arturo de O'Neill y él acudieron al presidio de Bacalar para hacer frente a la amenaza de los ingleses en las Honduras Británicas. Construcción de camino, 1799-1800, AGN, CC, vol. 4, exp. 6, 335v.

⁵² En el anexo 4 se ofrece un fragmento en maya de lo calculado por el *batab* de Hunucmá. Manuel Palomeque, 1807, AGN, Indiferente Virreinal, caja-exp. 6458-025, pp. 1-14.

⁵³ Sotuta se encontraba en la subdelegación de la Sierra.

El 20 de noviembre de 1806, el intendente solicitó que del ramo de propios y arbitrios de Mérida y de Campeche fuese extraída la cantidad necesaria para comprar 1 800 mulas a estancieros del centro de México. En lo referente a los caminos aludidos no presentó cifra alguna, pero sí señaló que, para continuar con su reconstrucción, sería imprescindible realizar mayores inversiones de fondos públicos sumados a “ayudas extraordinarias”.⁵⁴ La respuesta de la Junta Superior de Propios y Arbitrios fue que las ayudas extraordinarias recibiesen un nombre concreto para determinar qué fondos usar y le recordó al intendente que tenía un amplio margen de maniobra para definir a nivel intraprovincial montos y procedencias de capital para la inversión en caminos.⁵⁵

El 10 de septiembre de 1809, el fondo de propios y arbitrios de Mérida experimentó otra exacción, pues se tomaron 8 180 pesos para continuar con la reparación del camino Mérida-Sisal.⁵⁶ El cabildo de Mérida y el intendente Benito Pérez Valdelomar consideraron necesario efectuar un nuevo peritaje para la estimación de lo realmente faltante para concluir la obra. El perito José de Canto declaró que faltaban 10 557 pesos, pero luego de un periodo de discusiones, el 13 de marzo de 1810 se acordó que la cantidad a extraer del fondo de propios y arbitrios sería 9 453 pesos, seis reales. La autorización de la Junta Superior de Propios y Arbitrios para la extracción de dicha cantidad llegó el 31 de marzo de 1811.⁵⁷

A lo anterior se sumó, proveniente del centro de México, un nuevo impulso a la obra. El 18 de junio de 1811, el virrey Francisco Xavier Venegas comunicó al intendente Benito Pérez Valdelomar que el puerto de Sisal se mantendría abierto al tráfico marítimo en calidad de puerto menor a beneficio de la industria y agricultura de la provincia de Yucatán.⁵⁸ No tengo evidencias que permitan afirmar que ya se habían concluido las reparaciones del camino, probablemente restaban tramos aún dañados o que no permitiesen el tránsito de caballos y recuas de mulas. Con todo, el decreto del virrey Venegas, en el contexto de la guerra civil de independencia encierra más que una orden reiterativa.

Mientras se pacificaba el virreinato y se estabilizaban las comunicaciones con las cortes españolas en estado de guerra contra el ejército francés en la península ibérica, se permitía continuar con el libre comercio marítimo en la península de Yucatán. La diferencia era que esta concesión a Mérida y Campeche requería que el camino a Sisal fuese funcional, al menos para la primera ciudad. Bajo este panorama, considero importante continuar la investigación con la perspectiva que Ernest Sánchez Santiró ha explicado en relación con las alusiones que las autoridades de provincia hicieron del principio jurídico *necessitas legem non habet*, la necesidad no tiene ley (Sánchez, 2016, pp. 71-72). Esas alusiones les permitieron, en un contexto de crisis aguda de la monarquía –vacío de poder por la ausencia de Fernando VII y Carlos IV– y guerra contra los insurgentes, realizar reformas fiscales y monetarias para salvaguardar el *statu quo*. Es preciso empezar a considerar que el cabildo de Mérida, los intendentes-gobernadores y las juntas locales de la Real Hacienda realizaron lo propio para reparar el camino Mérida-Sisal con fondos emergentes que podían encontrar.

En 1813 el cabildo de Mérida con Miguel Gómez Lastiri y Lorenzo de Zavala, autorizaba un nuevo cálculo de composición del camino Mérida-Sisal realizado por Jaime Tintó.⁵⁹ Es decir, se reemprendían las reparaciones de la vía sin mediar autoridad alguna de la Ciudad de México.

⁵⁴ El señor intendente de Yucatán, 1803, AGN, ACC, vol. 20, exp. 15, 324-326f.

⁵⁵ El señor intendente de Yucatán, 1803, AGN, ACC, vol. 20, exp. 15, f. 332f.

⁵⁶ Informes de gastos, 1809-1810, AGN, ACC, vol. 22, exp. 9, 6-7f.

⁵⁷ Informes de gastos, 1809-1810, AGN, ACC, vol. 22, exp. 9, 12-14f.

⁵⁸ Secretaría de cámara del virreinato, 1811, AGN, Indiferente Virreinal, caja-exp. 3091-007, f. 1.

⁵⁹ Libros de Acuerdos, JMM, BY, 27 de abril de 1813, pp. 35-36.

Tuvo mucho que ver el proyecto de consulado –Universidad de Comerciantes– de la provincia de Yucatán, promovido por mercaderes que trataron de emular lo logrado por Veracruz y Guadalajara desde 1794, núcleos urbanos que rompieron la centralización económica del añejo consulado de la Ciudad de México. Desde la apertura del consulado de Caracas en 1793 había iniciado una ola de aperturas y proyectos de consulado en todos los dominios españoles en América. Pronto se sumaron Guatemala, Buenos Aires, Montevideo, Cartagena de Indias, Chile, Guadalajara y Veracruz (Cruz, 2007, pp. 295-296). Por su parte, el consulado de Yucatán no alcanzó a consolidarse en términos institucionales, pero tuvo una fase inicial de planeaciones.

La idea de un consulado en Yucatán fue planteada de manera oficial en las cortes de Cádiz en 1812 por los diputados yucatecos Miguel Gómez de Lastiri y José Martínez de la Pedrera (Pérez-Mallainá, 1978, pp. 181-216). En su proyecto aludieron al camino Mérida-Sisal como una obra que dejaba lista a la provincia para el comercio internacional, aunque también añadieron las dificultades de depender de otras corporaciones. Además, argumentaron que el Consulado de México no solía nombrar con regularidad a diputados en Yucatán. En febrero de 1807, Juan Esteban Quijano desistió de fungir como diputado del consulado de México a causa de su avanzada edad. En respuesta, hacia febrero de 1817, el Consulado de México intentó nuevamente nombrar diputaciones de representación en las principales plazas comerciales. Entre los candidatos idóneos, no existieron nombres para Yucatán pues simplemente no se conocía a los comerciantes proclives de fungir como diputados del Consulado. De esta forma, la región carecía de representación en los principales movimientos comerciales del virreinato. Los representantes yucatecos en Cádiz tomaron al consulado de Veracruz como base formativa, pero la presión de este mismo consulado y el de México, bloquearon el despegue del proyecto.

Aún es importante analizar si la vía Mérida-Sisal agilizó los intercambios internacionales de la provincia en la transición del virreinato al México independiente. Sobre todo, revisar si la reparación –al menos parcial– del camino, se sumó como argumento de presión para que los representantes yucatecos durante el primer imperio y la primera república federal mexicana reclamaran libertades comerciales para la provincia en un marco de excepcionalidad. Mas todo parece indicar que el camino a Sisal fue una continuidad histórica o herencia del régimen colonial que la región y concretamente la ciudad de Mérida tenía para la reactivación económica luego de la disolución de la maquinaria monárquica.

CONCLUSIONES

Algunas etapas de reconstrucción del camino Mérida-Sisal fueron completadas entre 1786 y 1810. No obstante, es difícil precisar si la obra concluyó en su totalidad. Al respecto, el año de 1811 fue especialmente difícil para la provincia, pues múltiples obras públicas quisieron ser emprendidas en simultáneo, entre ellas, la nueva casa de gobierno de Mérida, el muelle de Campeche y el edificio del consulado de comerciantes de Yucatán. El camino Mérida-Sisal fue una obra que se priorizó por encima de las anteriores, pero aun así parece ser que el Yucatán independiente continuó lidiando con tramos obstaculizados para el tránsito de bestias de carga.

La reconstrucción fue un proyecto que adoptó pautas administrativas del sistema de intendencias, principalmente en lo referente a la gestión de recursos financieros, pero al mismo tiempo, respondía a necesidades económicas mucho más complejas, de ahí que el pormenorizar en las etapas de la obra sea de especial interés para el diálogo historiográfico con estudiosos que han

analizado la vinculación marítimo-comercial de Yucatán. Lo invertido en el camino mostró cuán delicado era un plan que alcanzó un nivel de formalización a fines del siglo XVIII y principios del XIX, aunque había existido como proyecto desde temporalidades remotas.

El plan original elaborado por el ingeniero Rafael Llovet terminó siendo solo una guía general, pues los 11 951 pesos, cinco reales de su cálculo presupuestal, resultaron ser insuficientes ante la magnitud financiera de la obra. Recordemos que en 1801 se tomaron otros 7 180 pesos y en 1810 fueron 9 453 pesos, seis reales más para quizá concluir. El total real para la reparación fue de 28 584 pesos, más del doble de lo inicialmente contemplado, al menos hasta antes del paso a la vida independiente. No puede descartarse como hipótesis el que las fricciones entre comerciantes campechanos y meridianos hayan sido un factor que ralentizó la obra, aspecto que aún es de pendiente escrutinio para trabajos a futuro. Es posible que el excesivo involucramiento de la familia Quijano desde Mérida haya repelido el eventual apoyo de comerciantes y hacendados campechanos o de otras procedencias.

Lo claro es que estos cambios en las erogaciones que la Real Hacienda debía realizar para la obra restaban su atractivo desde la mirada de la Junta Superior de Propios y Arbitrios en la Ciudad de México. En contraste, las instancias institucionales y los comerciantes al interior de Yucatán veían el fenómeno desde otras aristas, pues el camino seguía representando un elemento de autonomía para la región. Una tensión de difícil solución: la provincia de Yucatán intentaba proyectarse hacia el exterior, pero ello estaba resultando en grandes costos económicos y administrativos.

LISTA DE REFERENCIAS

- Álvarez, L. F. (2017). *Confrontaciones entre grupos políticos y económicos dominantes en Yucatán: de Sisal a Progreso, 1840-1881* [Tesis de doctorado, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social].
- Blanco, L. A. (2021). *Liberal bajo palabra: cultura política-jurídica maya en el Noroeste de Yucatán, 1808-1847* [Tesis de doctorado, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social].
- Braudel, F. (2012). *La dinámica del capitalismo*. Fondo de Cultura Económica.
- Campos, M. (2013). *“Que los yucatecos todos proclamen su independencia”: historia del secesionismo en Yucatán, 1821-1849*. Universidad Autónoma de Yucatán.
- Contreras, A. (2011). *Economía natural-economía monetaria: los empréstitos en Yucatán (1750-1811)*. Universidad Autónoma de Tabasco.
- Cruz, O. (2007). Las diputaciones foráneas del Consulado de México: 1807 y 1816. En A. Ibarra y G. Valle (eds.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX* (pp. 295-324). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Farriss, N. (1984). *Maya society under colonial rule: the collective enterprise of survival*. Princeton University Press.
- Fernández, R. (2012a). *El papel del cabildo en el abasto urbano de Mérida, 1748-1822* [Licenciatura]. Universidad Autónoma de Yucatán.
- Fernández, R. (2012b). El pósito y la alhóndiga de Mérida a fines del siglo XVIII y principios del XIX. *Temas Antropológicos. Revista Científica de Investigaciones Regionales*, 34(2), 55-76. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=455845081003>
- Florescano, S. (1987). *El camino México-Veracruz en la época colonial*. Universidad Veracruzana.

- García, M. C. (1978). *Población y encomienda en Yucatán bajo los Austrias*. Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla.
- García, M. C. (2006). *Campeche y el comercio atlántico yucateco (1561-1624)*. Universidad Autónoma de Campeche.
- Graffenstein, J. (2006). El Golfo-Caribe en la economía del atlántico: su percepción en la literatura económica-política de la España borbónica. En H. Pietschmann y S. Kuntz (eds.), *México y la economía atlántica (siglos XVIII-XX)* (pp. 41-66). El Colegio de México.
- Hausberger, B. (2014). En el camino. En busca de los arrieros novohispanos. *Historia Mexicana*, 64(1), 65-104.
- Hernández, J. A. (2013). *De piedra y maíz: las alhóndigas y el abastecimiento de granos en San Luis Potosí durante el virreinato*. (2013). El Colegio de San Luis.
- Humboldt, A. (1991). *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. Porrúa.
- Machuca, L. (2011). *Los hacendados de Yucatán, 1785-1847*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Machuca, L. (2016). *Poder y gestión en el Ayuntamiento de Mérida, Yucatán (1785-1835)*. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Mezeta, L. Á. (2014). *El abastecimiento mercantil en la ciudad de Mérida, 1790-1850. Las redes marítimo mercantiles y las cadenas comerciales de tierra adentro a la capital yucateca* [Tesis de maestría]. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Mezeta, L. Á. (2019). *Comerciantes yucatecos en el tráfico mercantil del Atlántico-Caribe: redes, negocios y política regional, 1770-1835* [Tesis de doctorado]. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Patch, R. (1993). *Maya and Spaniard in Yucatan, 1648-1812*. Stanford University Press.
- Pérez-Mallainá, P. E. (1978). *Comercio y autonomía en la Intendencia de Yucatán*. Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla.
- Real Ordenanza para el establecimiento e instrucción de intendentes de ejército y provincia en el Reyno de la Nueva España*. (1984). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias* (vols. 1-4). (1973). Ediciones de Cultura Hispánica.
- Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*. (1978). Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Romano, R. (1998). *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*. El Colegio de México.
- Rubio, I. (1942). *Archivo de la historia de Yucatán, Campeche y Tabasco*. Imprenta Aldina, Robredo y Rosell.
- Sánchez, E. (2016). *La imperiosa necesidad: crisis y colapso del erario de Nueva España (1808-1821)*. Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Valle, G. (1999). El camino de Orizaba: comercio y problemas para financiar su conservación, 1759-1795. En L. Ludlow y J. Silva (eds.), *Los negocios y las ganancias: de la colonia al México moderno* (pp. 176-191). Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Valle, G. (2007). Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI. *América Latina en la Historia Económica*, 27, 4-49. <https://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/309>
- Vázquez de Warman, I. (1968). El pósito y la alhóndiga en la Nueva España. *Historia Mexicana*, 17(3), 395-426.

Victoria, J. (2015). *Corrupción y contrabando en la península de Yucatán: de la Colonia a la Independencia*. Secretaría de la Cultura y las Artes de Yucatán.

Archivos

AGN Archivo General de la Nación, Ciudad de México, México.

AGEY Archivo General del Estado de Yucatán, Mérida, México.