

LA RELACIÓN ECONÓMICA ENTRE TONALÁ Y LOS VALLES CENTRALES DE CHIAPAS (1880-1910)

Benjamín Lorenzana Cruz

DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN
CONECULTA-CHIAPAS

INTRODUCCIÓN

A partir del siglo XIX, los avances tecnológicos en el transporte y la comunicación aceleraron la integración del mercado mundial. Las grandes innovaciones de la Revolución Industrial (el uso de la energía de vapor en los barcos y en el ferrocarril, principalmente) favorecieron el intercambio comercial entre distintas naciones. México retardó su incorporación a la dinámica del mercado mundial debido a que durante buena parte del siglo XIX vivió una etapa de desestabilización social como consecuencia de la lucha por el poder entre los distintos grupos políticos. La historiografía reciente sobre el tema explica que esta situación, así como la escasa infraestructura y un ausente desarrollo económico, “retrasaron el inicio de la integración de México a la economía internacional por lo menos dos décadas.”¹ Sin embargo, Sandra Kuntz señala que a partir de la década de 1870 se consolidó el proyecto político de los liberales y que esto dio la pauta “que habría de seguir el país en los siguientes cuarenta años.”² Otros especialistas también indican que el país vivió un proceso de crecimiento económico entre 1870-1910, y que en buena medida dicho crecimiento se interrumpió por un breve lapso a raíz de la Revolución mexicana.

La trayectoria económica de México y sus variadas regiones se ha estudiado históricamente desde hace poco más de dos décadas. En Chiapas ese tipo de historia aún está por realizarse. El presente trabajo tiene como objetivo analizar la actividad del puerto de Tonalá y su vínculo comercial con Los Valles Centrales de Chiapas, entre 1880 y 1910. En esos años el estado contó con dos puertos ubicados en la costa del pacífico (Tonalá y Tapachula), que lo mantuvieron en comunicación con el exterior, pero que adquirieron mayor relevancia a mediados de los ochenta del siglo XIX. Las preguntas que nos hemos planteado son las siguientes: ¿cómo impactó la actividad del

¹ Sandra Kuntz, *El comercio exterior de México en la era del capitalismo, 1870-1929*, México, El Colegio de México, 2007, p. 21.

² *Ibidem*.

puerto de Tonalá en la ciudad del mismo nombre y en Los Valles Centrales? y ¿quiénes se beneficiaron de la actividad del comercio desarrollada en el puerto?

Partimos de la hipótesis de que Tonalá fue considerado un punto estratégico por el potencial agropecuario, principalmente por el cultivo del añil, caucho, henequén, así como por el abundante ganado vacuno. Sin embargo, considero que su importancia para la economía chiapaneca radica en que fue lugar de acopio de los principales productos de Los Valles Centrales que se exportaban al exterior y de las mercancías manufacturadas importadas, que luego se distribuían a las casas comerciales en Tonalá, Tuxtla, Chiapa, Cintalapa, entre otras poblaciones. Así, la importancia del departamento radicaba en que funcionaba como la salida y la entrada de productos y mercancías. En estas circunstancias el departamento, particularmente la ciudad de Tonalá, se convirtió en el eje de algunos proyectos económicos y comerciales para el estado. Las fuentes estadísticas nos permiten conjeturar que el departamento destacó por su riqueza mercantil y como un centro de comercio.

Primeramente pondremos atención a la producción agropecuaria del departamento de Tonalá y de los departamentos ubicados en Los Valles Centrales de Chiapas. Enseguida haremos una revisión de los movimientos de las exportaciones e importaciones por el puerto de Tonalá, la instalación de las casas comerciales, la construcción de caminos carreteros, para finalmente hacer una inferencia de la importancia comercial de la zona. Aclaremos que el funcionamiento del ferrocarril Panamericano (1908), se menciona sólo cuando resulta útil para explicar algunos aspectos de la temática, debido a que su importancia requiere un estudio aparte.

Antes cabe decir que son pocos los estudios que nos permiten entender algunos aspectos del desarrollo histórico de la economía chiapaneca durante el periodo de estudio. El trabajo *Chiapas, tierra rica, pueblo pobre* de Thomas Benjamin³ brinda información de la economía del estado. Señala que en Chiapas, a partir de los años ochenta del siglo XIX, se sentaron las bases para el desarrollo de una economía capitalista, y que entre 1890 y 1910 el estado experimentó una fase de auge económico. Esto debido a una serie de medidas de los gobiernos de esos años, principalmente una reforma fiscal, el impulso de la propiedad privada, y la política de fomento agrícola que dio paso al boom cafetalero en el Soconusco.⁴ Benjamin explica que a raíz del acuerdo fronterizo entre México y Guatemala en 1882, productores alemanes establecieron sus fincas cafeteras en el departamento de Soconusco. Durante esos años (1880-1890) tuvo lugar también la expansión de la agricultura en los pueblos de los Valles Centrales y en los departamentos de

³ Thomas Benjamin, *Chiapas, tierra rica, pueblo pobre. Historia política y social*, Grijalbo, México, 1995.

⁴ Al respecto véanse los trabajos de Miguel Ángel Sánchez Rafael y Rocío Ortiz Herrera, incluidos en este mismo libro.

Pichucalco y Tonalá,⁵ así como el surgimiento y consolidación de un grupo de finqueros y comerciantes que respaldó el proceso de modernización capitalista de Emilio Rabasa. Sabemos, por diversos autores, que el proyecto favorito de la administración de Rabasa fue la construcción de caminos, líneas de teléfono y telégrafo.

Julio Contreras, en un par de artículos sobre el comercio, los comerciantes y la modernización de los caminos en Chiapas⁶ sostiene que fue la construcción de la red caminos lo que permitió el desarrollo del comercio y la agricultura. La modernización de los caminos –a decir de Contreras– fue impulsada por el interés de comerciantes y finqueros (exportadores), y de medianos comerciantes y rancheros cuyas actividades mercantiles eran de carácter regional. Afirma que el avance de la modernización de los caminos permitió a Chiapas integrarse al mercado internacional. El mismo autor asegura que Chiapas no estuvo tan incomunicado como se ha considerado, empero fue al finalizar el siglo XIX cuando las comunicaciones se modernizaron, lo que agilizó el tránsito comercial y favoreció la comunicación entre los principales centros productivos con los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco (Golfo de México).⁷ Finalmente señala que a través de la dinámica mercantil, el estado se incorporó al comercio internacional y contribuyó al intercambio mundial exportando productos que demandaban otros países.⁸

Entre 1880 y 1910 las posibilidades para vincularse con el comercio nacional e internacional dependían de la comunicación hacia el puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco (Golfo de México) y hacia el Océano Pacífico por los puertos de Tonalá y San Benito, Tapachula. En este trabajo se hará un análisis de los movimientos del puerto (exportaciones e importaciones) de los años entre 1877 y 1906. Una de las carencias de las fuentes estadísticas utilizadas es que no señalan los tipos de productos que se exportaban e importaban, solamente registran los valores y volúmenes. Por suerte pudimos localizar información del año fiscal de 1887-1888 que sí especifica los productos que se comercializaban por el puerto. Otra fuente en la que podemos apoyarnos para saber qué productos agropecuarios se exportaban es el registro de producción agropecuaria del *Anuario estadístico del estado de Chiapas de 1909*. Este documento proporciona es-

⁵ Thomas Benjamin, *Chiapas: tierra rica, pueblo pobre.*, op. cit., p. 58.

⁶ Julio Contreras Utrera, "Comercio y comerciantes de Chiapas en la segunda mitad del siglo XIX", en *Secuencia*, México, núm. 60, sept.-dic., 2004; "La red mercantil de Chiapas hacia los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco, durante la segunda mitad del siglo XIX", en *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Xalapa, vol. 5, núm. 9, Invierno 2000-2001.

⁷ Julio Contreras Utrera, "La red mercantil de Chiapas", op. cit.

⁸ Julio Contreras, "Comercio y comerciantes", op. cit.

estadísticas de los productos agrícolas de Los Valles Centrales: departamentos de Tuxtla (incluye el distrito de Cintalapa), La Libertad (Custepeques) y Chiapa (Villaflora).

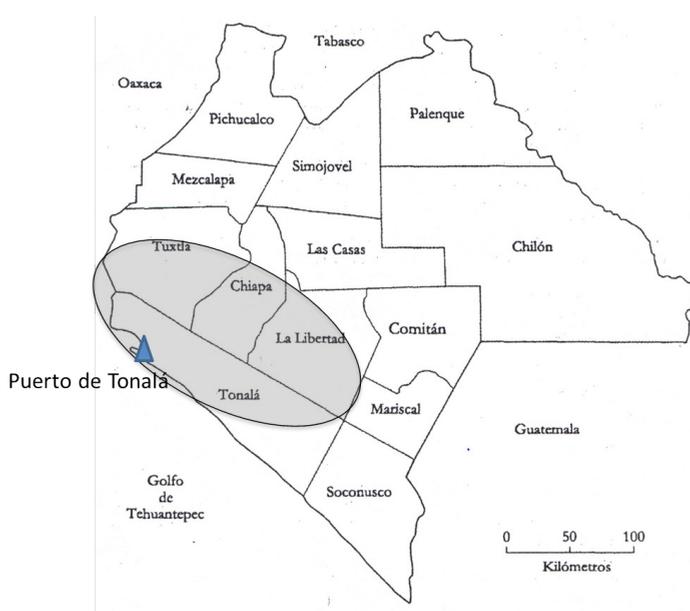
1. TONALÁ, SUS CAMINOS Y SU RELACIÓN CON LOS VALLES CENTRALES DE CHIAPAS

Para 1880, el departamento de Tonalá comprendía los pueblos de Arista, Mapastepec, Pijijiapan y Tonalá. Este espacio, junto con los pueblos de Mapastepec y Pijijiapan, conformaban El Despoblado de la provincia colonial de Soconusco. La zona tiene un clima cálido con una mayor presencia de vientos que contrasta con el suroeste, en donde se ubica el Soconusco, que por sus condiciones naturales ha destacado por su producción agrícola, como el cacao durante la colonia y el café a partir de la última década del siglo XIX.⁹ En el departamento de Tonalá la ganadería se convirtió en la principal actividad económica desde tiempos coloniales. Los documentos de tasación de tributos se refieren a los pueblos de El Despoblado como “pueblos que no son de cacao”. En otros documentos se les refiere como “el potrero de la provincia”, lo que nos permite confirmar que la ganadería ha sido una actividad importante en la zona. En el siglo XIX, estos poblados conformaron el departamento de Tonalá, éste quedó integrado con los pueblos de Tonalá, Pijijiapan, Mapastepec y Arista. En el año de 1910 se agregó al departamento de Tonalá el municipio de Arriaga. A partir de 1908, con la entrada del ferrocarril se edificó una estación en la finca Xalisco, que se conoció como Estación Xalisco, misma que dos años más tarde dio origen al municipio de Arriaga.

⁹ La tierra del noroeste del departamento de Tonalá son menos productivas comparadas con la fertilidad de las de Soconusco o Los Valles Centrales de Chiapas. En 1902, con la llegada del ferrocarril Panamericano, se estableció en dicho territorio una estación de ferrocarril en una hacienda llamada Xalisco, que en adelante se le conocerá como Estación Xalisco. Este evento generó expectativas sobre el potencial económico de la zona, a tal grado de que un grupo de norteamericanos engañó a colonos de su misma nacionalidad, ofreciéndoles tierras con gran potencial productivo y con excelentes vías de comunicación. Al llegar a la zona de Xalisco se encontraron con tierras improductivas. De esta historia ya había hecho alusión Adolfo Bollero en su libro *México al día*. Bollero apunta que la compañía logró la visita de los colonos: “a las propiedades de la Compañía. En aquella oportunidad se abrieron mil zanjitas artificiales, colgando varias clases de frutas a plantas de familias diferentes y asegurando ser los productos de cultivos científicos a base de injertos maravillosos.” Adolfo Bollero, *México al día. Impresiones y notas de viaje*, México, Librería de la viuda de C. Bouret, 1911, p. 736. En 1950, Moisés T. de la Peña, en su artículo publicado en *El Heraldo de Chiapas* vuelve a mencionar el fraude cometido a los colonos norteamericanos. *El Heraldo*, Tuxtla Gutiérrez, 1950, núm. 934.

Por su parte, el territorio del centro del estado, conocido como Los Valles Centrales, ha sido una zona importante en la historia económica y política de Chiapas. Diversas fuentes del siglo XIX destacan el potencial agropecuario de sus tierras, situación que generó el establecimiento de numerosas haciendas en la región desde la época colonial. Tuxtla no tardó en convertirse en el principal centro de las actividades comerciales y a la postre en la capital del estado de Chiapas (1892). El territorio de Los Valles Centrales estaba dividido en los departamentos de La Libertad, Chiapa y Tuxtla. Para el año de 1910 Cintalapa (que pertenecía al departamento de Tuxtla) y la Frailesca (que pertenecía al departamento de Chiapa) eran considerados distritos. Esa zona contó con una importante producción de ganado vacuno y equino, maíz, café, frijoles, arroz, añil, azúcar, café. La Frailesca (Villacorzo y Villaflores) destacaba por su producción de maíz y ganado vacuno. Tuxtla contaba con una importante producción de mulas y caballos, así como de ganado porcino, maíz y la fabricación de quesos.

Mapa I. División de Chiapas por departamentos políticos



Fuente: Julio Contreras Utrera, “Comercio y comerciantes”, *op.cit.*

Debido a que en Tonalá se ubicaba el puerto que fungió como salida importante de las mercancías de Los Valles Centrales, específicamente de los departamentos de Tuxtla (incluyendo Cintalapa), La Libertad y Chiapa (Villaflores), el gobierno del estado, co-

merciantes y finqueros impulsaron la construcción de un camino que comunicó a esta región con el puerto de Tonalá. Por la circunstancia mencionada Tonalá fue “punto de arranque” de diversos proyectos ferroviarios desde finales del siglo XIX y primera década del XX. Estos proyectos pretendían introducir un ferrocarril que partiendo de Tonalá tocara las principales ciudades (Tuxtla, Chiapa, San Cristóbal, Comitán) y regiones productivas de Chiapas (Frailesca y Custepeques) hasta llegar a los puertos Frontera y Villahermosa, Tabasco. Algunos de estos proyectos ferroviarios fueron el Ferrocarril Interoceánico y el Ferrocarril Pacífico Mexicano¹⁰ Este proyecto pretendía comunicar el norte con el sur de Chiapas, del puerto de Tonalá al puerto de San Juan Bautista, Tabasco (Golfo de México), pasando por las principales ciudades chiapanecas.

Mapa 2. Ferrocarril Pacífico Mexicano



Fuente: DVD, *El Soconusco Cervantino: Cartografía de una encomienda imaginaria*, Fundación del AGN, AGN, México y Ministerio de Cultura de España, 2005.

¹⁰ Para mayor información de los proyectos ferroviarios que pretendieron comunicar el norte y sur de Chiapas, véase a Julio Contreras, “Construcción de los ferrocarriles en el estado de Chiapas”, en *América a debate. Revista de Ciencias Históricas y Sociales*, Morelia, núm. 15, enero-julio de 2009.

Desde la década de los ochenta del siglo XIX, se observa la preocupación del gobierno del estado por construir y reparar viejos caminos que conectaran con los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco, hacia al Golfo de México, así como con los puertos de Tonalá y San Benito, al Océano Pacífico. En 1883, se intentó la apertura del camino San Cristóbal-Tonalá. El ingeniero Manuel Ponce de León tuvo el encargo de realizar trabajos técnicos que consistían en el trazo del camino. Pero el proyecto se canceló debido al poco interés de la federación. En 1884, se retomó el proyecto gracias a un grupo de progresistas vecinos de Tuxtla. Este nuevo impulso contó con el apoyo de comerciantes, finqueros y autoridades de los ayuntamientos de Tuxtla, Ocozacoautla, Cintalapa y Tonalá. Se formó una junta directiva en Tuxtla Gutiérrez y varias juntas sucursales en cada uno de los pueblos mencionados. Hubo finqueros que estaban dispuestos a proporcionar trabajadores y dinero con tal de que el camino pasara por sus propiedades. A pesar de que las condiciones eran favorables y de que algunos trabajos avanzaron, las obras fueron nuevamente suspendidas.

Manuel Carrascosa, gobernador del estado en 1891, consideró importante impulsar la agricultura y el comercio, puesto que a su juicio eran “los dos motores de la riqueza pública”¹¹ Por ello, se dio a la tarea de modernizar las vías de comunicación. En la memoria de gobierno presentada por el ejecutivo del estado de Chiapas se menciona que se había concluido la carretera que comunicaba con el estado de Oaxaca. Además el gobernador anunció que en poco tiempo concluiría con la vía troncal “hasta la frontera con Guatemala.”¹² La meta era vincular las diversas zonas productivas del estado. Ante estos avances en la construcción de carreteras, en su memoria de gobierno Carrascosa refirió con júbilo que Chiapas por fin había salido del aislamiento del resto del país, y se hallaba en condiciones “para el fomento de sus industrias, de su comercio y de su agricultura.”¹³

Los principales problemas para el desarrollo del comercio interno y externo estuvieron relacionados con la falta de un buen sistema de comunicación y de transporte que pusiera en contacto a los puertos chiapanecos con el interior del estado. Precisamente la falta de caminos no permitía aumentar la producción, por lo que ésta se limitaba al ámbito local, ya que incluso el comercio regional era limitado. A esa situación

¹¹ *Memoria que presenta el ciudadano Manuel Carrascosa como gobernador constitucional del estado y soberano de Chiapas a la honorable legislatura en cumplimiento de un precepto constitucional correspondiente al segundo bienio de su administración 1891*, Imprenta del Gobierno del Estado, en palacio, dirigida por Guillermo Steinpreis, 1891.

¹² *Memoria presentada por el ejecutivo del estado de Chiapas a la H. Legislatura Local y que comprende del 1º de diciembre de 1895 al 15 de septiembre de 1897*, Tuxtla Gutiérrez, Imprenta del Gobierno del Estado, dirigida por Félix Santaella, 1898.

¹³ *Ibidem*.

se sumaba el escaso avance del transporte que servía para trasladar mercancías, lo que también constituyó un serio obstáculo para el comercio y la agricultura durante gran parte del siglo XIX.¹⁴ Los documentos históricos señalan que los avances más importantes en la construcción y mantenimiento de caminos carreteros se realizaron durante el gobierno porfirista de Emilio Rabasa, en la última década del siglo XIX. En 1893, por ejemplo, se concluyó la carretera que comunicaba con el estado de Oaxaca y se avanzó la construcción hacia el interior del estado, con miras a que la carretera quedara concluida hasta la frontera de Guatemala.¹⁵

Por su parte, los gobiernos regionales, representados por los jefes políticos, organizaron los trabajos relacionados con la apertura de caminos carreteros. Tal es el caso del departamento de Tonalá, cuya autoridad construyó la carretera de Tonalá hacia la finca de Ocuilapa, en el año de 1899.¹⁶ El gobierno municipal de Tonalá invirtió 8, 400 pesos en la construcción del camino carretero desde Tonalá hasta Puerto Arista.¹⁷ Las autoridades municipales de Tonalá y Villaflores sumaron esfuerzos para construir la carretera que comunicaría a ambos municipios uniendo a las haciendas El Zapote, El Cazador, San Pedro Remate, Pueblo Viejo, San Francisco, San Lucas, Santa Rita, San José, San Vicente, El Mosquito y Las Marías.¹⁸ En tanto, el gobierno estatal se dio a la tarea de construir la carretera entre el valle de Cintalapa y Estación Jalisco para transportar las mercancías de los valles a la estación, y de ahí a otras regiones del país y al exterior. De acuerdo con el *Anuario estadístico de 1909* la inversión del gobierno en la construcción y de reparación de caminos durante 1904 y 1909 fue de 471,173. 59 pesos.

Cuadro 1. Inversión estatal en la construcción y reparación de caminos. 1904-1909 (información de todo el departamento de Tonalá)

Años	Inversión (pesos)
1904	36, 864.24
1905	77, 806.95
1906	101, 043.99

¹⁴ Contreras Utrera, *Comercio y comerciantes*, op. cit. p. 62.

¹⁵ *Discurso del licenciado Emilio Rabasa, gobernador del estado de Chiapas ante la XVIII Legislatura del mismo, 1893*, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, Imprenta del Gobierno, dirigida por Félix Santaella, 1893.

¹⁶ AHCH, *Periódico Oficial*, 17 de julio de 1899.

¹⁷ AHCH, *Periódico Oficial*, 23 de mayo de 1899.

¹⁸ *Ibidem*.

Años	Inversión (pesos)
1907	102, 964.25
1908	111, 062.20
1909	414, 031.96
Total	471, 173.59

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chiapas formado por la sección de Estadística de la Secretaría General de Gobierno, año 1908*, núm. 1, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, Tipografía del gobierno, 1909.

Al finalizar la primera década del siglo XX, los caminos carreteros y de herradura comunicaban a la región de Tonalá con la capital del estado y con el Soconusco. Diversas haciendas y ranchos que se encontraban en dicha ruta se vieron beneficiadas. En 1909, en Tonalá se habían reparado y construido caminos hacia Tuxtla, Oaxaca y Soconusco, beneficiándose con ello a numerosas fincas rústicas que se ubican en dichas rutas.¹⁹

Mención especial merece el camino de La Sepultura, que constituyó uno de los logros más importantes del gobierno porfirista en materia de vías de comunicación. Esta ruta comunicó a la zona altamente productiva de Los Valles Centrales con la Estación Jalisco, en la zona de Tonalá. Su construcción no fue tarea fácil y presentó serias dificultades debido a la configuración accidentada del terreno, por lo que con frecuencia se utilizaron explosivos. Unir la costa con Los Valles Centrales, mediante un camino transitable para bestias de carga y automóviles, implicaba una inversión considerable, sin olvidar los riesgos que representaba desafiar la imponente Sierra Madre de Chiapas, una barrera casi insalvable. Existe una vasta documentación, principalmente de telegramas, que aporta información de los avances, problemas, accidentes y envío de material relacionados con la apertura de ese camino. De acuerdo con el informe del jefe político de Tonalá, el camino de La Sepultura se abrió al público el 13 de noviembre de 1907.

2. LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA EN TONALÁ Y LOS VALLES CENTRALES, 1890-1910

La modernización de los medios de transporte y comunicación a partir de la década de los ochenta facilitó la vinculación comercial entre Los Valles Centrales y el departamento de Tonalá, y como consecuencia la participación cada vez más de Chiapas con el comercio mundial. Para la última década del siglo XIX y principios del XX, se habían logrado avances en la construcción de caminos en el estado. El Ferrocarril Panamericana-

¹⁹ *Anuario estadístico del estado de Chiapas 1909*, op.cit.

no (1908) permitió la integración con el mercado nacional y hacia al exterior con Estados Unidos de Norteamérica, que se había convertido en el principal socio comercial de México, desplazando con ello a la inversión europea. Esto permitió que la producción agrícola pudiera exportarse más allá de lo local y fue generando las condiciones para la conformación de un mercado regional y una mayor vinculación con el mercado mundial.

En ese contexto, la producción agropecuaria se convirtió en el principal motor de la economía chiapaneca durante los años desde 1880 hasta 1910. Chiapas ocupaba el tercer lugar en la exportación de su producción agrícola, solo por debajo de Yucatán y Veracruz. *El Economista Mexicano* expuso que la agricultura era el principal ramo de la riqueza del estado, y señaló que sus “habitantes en su mayoría, se dedican con verdadero ahínco a la explotación de la tierra.” Asimismo, afirmó que Chiapas era el estado de la república con mayor número de fincas rústicas.²⁰ El número de fincas rústicas fue aumentando de manera considerable a partir de la última década del siglo XIX, particularmente en Tonalá. En 1879 se encontraban establecidas 56 fincas, para 1887 eran 72; en 1889 aumentaron a 190 y en 1909 sumaron 753. El aumento de las fincas rústicas fue producto de los trabajos de las compañías deslindadoras en los ochenta del siglo XIX, ya que según los estudios de Justus Fenner el departamento de Tonalá se encontraba dentro de las zonas de interés por su potencial económico derivado de la explotación de los recursos naturales y la agricultura comercial, junto con la posibilidad de transportar mercancías a los diferentes mercados.²¹

El departamento Tonalá fue uno de los principales productores de añil desde la época colonial. El añil o índigo también se producía en los departamentos de Tuxtla, Chiapa y La Libertad. En el año fiscal de 1887-1888, la exportación de añil por el puerto de Tonalá fue de 34, 346 arrobas, mientras que el de Salina Cruz fueron 9, 843, 256. Para dicho año fiscal fueron los únicos puertos mexicanos que registraron la exportación de añil. En 1908, cuando ya funcionaba el ferrocarril Panamericano, la producción de añil del departamento de Tonalá fue de 2, 000 kilogramos y en 1909 de 2, 300. La suma de lo producido en 1909 por el departamento de Tonalá y los ubicados en Los Valles Centrales (Tuxtla, Cintalapa, La Frailesca y La Libertad) fue de 18, 650 kilogramos. Ese dato es relevante ya que la producción total de índigo se trasladaba hacia el departamento de Tonalá para su exportación.

²⁰ Hemeroteca Nacional de México-UNAM (en adelante HNM-UNAM), *El Economista Mexicano*, México, 1910, 28 de mayo, núm.9. Nota inserta del periódico chiapaneco *El Heraldo de Chiapas*.

²¹ Justus Fenner, *La llegada al sur. La controvertida historia de los deslindes de terrenos baldíos en Chiapas, México, en su contexto internacional y nacional.1881-1917*, México, COLMICH-UNAM, 2012.

La exportación de coco se consideró un negocio rentable para la economía chiapaneca. En los primeros años del siglo XX se exportaba “verde o seco” a Estados Unidos y Europa. En los departamentos de Soconusco y Tonalá, cada árbol llegó a producir de 200 a 300 cocos. Incluso se llegó a asegurar que podía generar mayores beneficios económicos que el café, debido a que su cultivo no exigía mayores cuidados: Las palmeras maduran en cinco años y no requieren cuidados posteriores, por lo que su producción resultaba barata.²²

Por otra parte, el auge de la exportación del henequén data de 1870 y se mantuvo hasta el año de 1929. México conservó un aparente monopolio en el comercio internacional e incluso influyó “sobre el abasto y los precios.”²³ Otra peculiaridad es que su producción se concentraba en Yucatán, Campeche y Tamaulipas, en estos dos últimos estados en proporción menor. La prosperidad en Yucatán por la producción de henequén generó que en otras regiones del país se practicara su explotación, como se intentó hacer en Chiapas. Es importante mencionar que en la región de Tonalá se cultivó con éxito el henequén. La siembra de la planta había tenido resultados positivos en la zona seca entre Gamboa y Tonalá, con una producción de 300 toneladas en 1909.²⁴ Algunas zonas de Los Valles Centrales, como Cintalapa y Tuxtla, también fueron grandes productores de henequén. Incluso, algunos finqueros habían adquirido máquinas desfibradoras, como fue el caso del doctor Domingo Chanona, quien instaló una máquina desfibradora en las inmediaciones de la ciudad de Tuxtla, con el sistema “Irene” que procesaba 25, 000 toneladas por día.²⁵ De igual manera lo hizo el señor Ernesto Gutiérrez con una máquina Pons, número 2, que instaló a 18 kilómetros de la capital, en su finca el Retazo, y que procesaba 100, 000 hojas diariamente.²⁶

El tabaco representó otra esperanza en la economía chiapaneca, especialmente de Tonalá. La planta se cultivó con éxito en Mapastepec, en el departamento de Tonalá, que contaban con las mejores tierras para el cultivo de la planta.²⁷ Para la primera década de siglo XX, su cultivo se destacaba como una nueva industria en el

²² Estado de Chiapas. Informes generales; (Información general del potencial económico de Chiapas de la primera década del siglo XX). Se incluyen datos por departamentos (bilingüe), documento proporcionado por el doctor Julio Contreras Utrera.

²³ Sandra Kuntz Ficker, *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización*, México, El Colegio de México, 2010, p. 237.

²⁴ HNM-UNAM, Fondo Reservado (HN-FR), *Boletín de la Cámara Agrícola Nacional de Chiapas, 1911*.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ También se cultivó en los departamentos de Simojovel y Mezcalapa.

municipio de Mapastepec, al sur de Tonalá, “por la excelencia por su clase”. En 1909 fueron vendidas 80 toneladas.²⁸

En resumen, los principales productos agrícolas del departamento de Tonalá eran el aguardiente de caña, algodón, camote, chile verde, frijol, yuca, maíz, piloncillo, tabaco, añil y arroz, como se puede observar en el cuadro 2.

Cuadro 2. Producción agrícola del departamento de Tonalá: 1908 y 1909

Productos	1908		1909	
	Cantidad	Valor (pesos)	Cantidad	Valor (pesos)
Aguardiente de Caña	194 hl	3, 303	704 hl	7, 040
Algodón	1, 000 kg	80	46, 000 kg	9, 000
Camote	3, 000 kg	90	3 000 kg	300
Caña de azúcar	300, 000 kg	900	550, 000 kg	5, 500
Chile verde	200 kg	20	350 kg	1, 400
Frijol			350 kg	1, 750
Huacamote o yuca	3, 000 kg	90	10, 000 kg	2, 000
Hule o caucho	1, 000 kg	1, 500		
Ixtle	1, 000 kg	250		
Maíz	5, 940 kg	15, 000	65, 000 kg	195, 000
Miel de abeja	200 kg	50		
Panocha piloncillo	16, 000 kg	2, 000	85, 000 kg	8, 500
Tabaco	300 kg	37	6, 300 kg	1, 575
Añil	2, 000 kg	1, 920	2, 300 kg	5, 000
Arroz			1, 150 kg	287
Vainilla	10 kg	100		

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chiapas 1909, op. cit.*

En Los Valles Centrales destacó la zona conocida como La Frailesca o Valle de los Corzos, que se ubica al sur del entonces departamento de Tuxtla. Esa fue una región con suelos muy fértiles para el cultivo de productos de gran demanda en los distintos mercados.²⁹ En esos años, la producción de La Frailesca, como la de los otros departa-

²⁸ HNM-UNAM, Fondo Reservado (HN-FR), *Boletín de la Cámara Agrícola Nacional de Chiapas, 1911.*

²⁹ *Ibidem.*

mentos que formaban esos valles, se transportaba hacia Tonalá en donde se comercializaba, al igual que los productos provenientes de otras zonas, como el Valle Morelos y Comitán, de este último principalmente el aguardiente.³⁰

Cuadro 3. Productos de La Frailesca en 1909

Productos	Cantidad
Añil	1, 000 arrobas
Novillos	2, 500 o 3, 000 cabezas
Maíz	10, 000 fanegas

Fuente: HNM-UNAM, Fondo Reservado (HN-FR), *Boletín de la Cámara Agrícola Nacional de Chiapas*, 1911.

Para 1909 la mayoría de la producción agropecuaria salía del estado a través del ferrocarril. El ferrocarril se convirtió en la mejor opción para el transporte de mercancías, pues anteriormente la producción agrícola y los objetos manufacturados se trasladaban en mulas. Gracias a la apertura del ferrocarril logró incrementarse el transporte de maíz, frijol y ajonjolí, provenientes de los valles de Cintalapa, Jiquipilas y Villaflores, así como de otros productos (caña, ganado, azúcar, carbón, madera y pescado de los ranchos de Tonalá y Jalisco). En virtud de lo mencionado había motivos suficientes para mejorar los caminos que comunicaban dicha región con Tonalá. Para poder tener una idea de la producción agropecuaria de los departamentos ubicados en Los Valles Centrales puede verse el cuadro 4, y en el cuadro 18, que se incluye en los anexos, puede observarse la producción de cada uno de los departamentos.

Cuadro 4. Producciones agrícolas de los departamentos ubicados en Los Valles Centrales de Chiapas, 1908

Producción	Total	
	Medida	Valor (pesos)
Aguardiente de caña	1, 109 hl	14, 682
Algodón	131, 000 kg	5, 200
Añil	16, 350 kg	26, 389
Arroz	33, 400 kg	1, 773

³⁰ *Ibidem.*

Producción	Total	
	Medida	Valor (pesos)
Azúcar	342, 425 kg	60, 486
Cacahuate	180 kg	1, 100
Café	159, 600 kg	41, 800
Camote	1, 200 kg	48
Caña de azúcar	4,520, 875 kg	1, 750
Chile seco	22, 240 kg	1, 044
Chile verde	170 kg	1, 700
Frijol	100, 500 kg	15, 650
Henequén	72, 425 kg	14, 485
Huacamote o Yuca	9, 500 kg	875
Ixtle	11, 500 kg	1, 150
Maíz	229, 396 kg	158, 696
Panocha o piloncillo	593, 957 kg	31, 432
Tabaco	16, 380 kg	2, 314

Fuente: *Anuario estadístico del estado de Chiapas 1909, op. cit.* Los totales son la suma de la producción de los departamentos de Tuxtla, La Libertad y los distritos de Cintalapa y La Frailesca.

3. EL POTENCIAL GANADERO DE TONALÁ

La ganadería fue y sigue siendo la principal actividad económica de nuestra zona de estudio; de acuerdo con el censo de 2010, Tonalá y Pijijiapan se ubicaron dentro de los principales productores de ganado bovino, leche y carne del estado de Chiapas. La principal actividad de la región ha sido históricamente la ganadería. Las primeras estancias ganaderas se instalaron aproximadamente en el año de 1568, y en 1625 un cura que recorrió la región llegó a señalar que la Estancia Grande, ubicada entre Mapastepec y Pijijiapan, era la que más producía en toda la Nueva España, con alrededor de 10, 000 cabezas por año.³¹ De tal forma que durante la Colonia se instalaron haciendas ganaderas, cuya actividad se combinaba con la producción de la tinta de añil.

Durante el siglo XIX los finqueros chiapanecos, con excepción del departamento de Pichucalco, llevaban su ganado a vender al Occidente de Guatemala. Los departamentos cuyas economías dependía en gran parte de la producción de ganado eran: Comitán, San Bartolomé, Las Casas, Chiapa, Tuxtla y Tonalá. En años normales la

³¹ Bernabé Cobos, *Historia de Nuevo Mundo*, Madrid, Biblioteca de autores españoles, 1956, p. 465.

exportación de ganado a Guatemala se llegó considerar en 2, 000, 000 de pesos cada año.³² Dichos departamentos también comercializaban ganado en Tabasco, incluso de manera indirecta en Yucatán y Campeche. Alrededor de 1906 el comercio ganadero de Chiapas con Centroamérica se encontraba suspendido, a causa de la crisis política en Guatemala y la paralización general de los negocios. El envío de ganado de Chiapas a Tabasco también había disminuido. Una gran cantidad de lo que se enviaba a Tabasco iba para el mercado de Yucatán. Este último estado se encontraba pasando por una crisis en sus negocios, ya que había disminuido el consumo de carne y como consecuencia el envío de ganado a Tabasco.

Para la primera década del siglo XX, se destaca a la cría de ganado como una de las mejores empresas de Chiapas. Los datos oficiales cuentan 350, 000 cabezas de ganado vacuno y 80, 000 yeguas. Entre los departamentos ganaderos destacaba el de Tonalá. Para la primera década del siglo XX, una fuente resalta las condiciones del departamento de Tonalá en cuanto a la cría de ganado. Se pensaba que las 35, 000 cabezas que producía en ese momento, podían incrementarse a 300, 000, debido a la abundancia de alimento disponible para el ganado. El *Boletín de la Cámara Agrícola Nacional de Chiapas* señala que el ganado era enviado a México cuando los precios eran favorables. El Valle de Cintalapa abastecía a gran parte del sur de México con manteca.³³

En el *Anuario de 1909*, que además de presentar la producción de ganado de Tonalá, incluye a los municipios de Pijijiapan y Mapastepec, de demuestra la preeminencia de Tonalá con respecto a los otros dos municipios, como puede verse en el siguiente cuadro:

Cuadro 5. Producción ganadera de la región de Tonalá por municipio, 1909

Municipios	Vacuno		Caballar		Porcino	
	Número de cabezas	Valor (pesos)	Número de cabezas	Valor (pesos)	Número de cabezas	Valor (pesos)
Tonalá	36, 500	375, 000	3, 350	53, 000	3, 000	15, 000
Pijijiapan	20, 625	259, 250	1, 475	22, 000	2, 000	10, 000
Mapastepec	15, 050	189, 500	2, 390	3, 600	1, 500	7, 500
Total	72, 175		7, 215		6, 500	

Fuente: *Anuario Estadístico del Estado de Chiapas 1909, op. cit.*

³² HNM, *El Economista Mexicano*, México, 1905, 28 de mayo, núm. 5.

³³ HNM-UNAM, Fondo Reservado (HN-FR), *Boletín de la Cámara Agrícola Nacional de Chiapas*, 1911.

Resulta raro que no se mencionen datos del ganado mular ni asnal, principalmente porque la mayor parte del transporte de mercancías y productos agrícolas se hacía a lomo de mula y en carretas. Es posible que para 1909 el principal medio de transporte fuese la carreta, como lo demuestran los 675 animales, registrados como “yuntas”, que seguramente se refiere a los destinados a la conducción de carretas y trabajo en el campo. En el departamento de Tuxtla, cuya relación comercial con Tonalá fue importante, se menciona que el ganado mular era de 4,517 y el asnal de 197.

4. EL PUERTO DE TONALÁ Y EL COMERCIO INTERNACIONAL

En 1861 se habilitó el puerto de Tonalá para el comercio de altura y cabotaje, por lo que se estableció una aduana en dicho lugar, cuyo primer administrador fue Juan N. Rábago.³⁴ El puerto de San Benito fue autorizado como puerto de cabotaje en 1869 y como puerto de comercio de altura en 1870. En 1871 se realizó un contrato entre el gobierno mexicano y el señor Emanuel N. Zerman para establecer una línea de vapores que pasara por todos los puertos de la costa del Pacífico del país, y otra línea para comunicar a la primera línea con el puerto de San Francisco California.³⁵

El secretario general de gobierno del estado, en la memoria que presentó a la Legislatura el 28 de septiembre de 1870, destacó la variedad de recursos naturales de Chiapas, producto de la diversidad de climas: “ofrecen a los agricultores con extraordinaria abundancia, casi todos los frutos que produce el mundo”.³⁶ Sin embargo, señaló que las grandes distancias y malas condiciones de los caminos no permitían una buena comunicación entre las regiones. Esta situación obstaculizaba el comercio debido a que los agricultores, en vez de ampliar la capacidad de sus empresas, tenían que limitarse “a lo que baste para el consumo interior, y que no sea lo suficiente para solo abastecer sus propias localidades”.³⁷ Los departamentos de Tuxtla y Chiapa, ubicados en Los Valles Centrales, experimentaron cierta mejoría en el ramo de la agricultura como resultado de su proximidad con el puerto de Tonalá.³⁸

³⁴ Valente Molina Pérez, *Por los rieles del Chiapas. Construcción del ferrocarril Panamericano*, Tuxtla Gutiérrez, Gobierno del Chiapas, Canal 10, Asociación de Cronistas del Estado de Chiapas, A. C., 2006, p. 20.

³⁵ *Expediente de la Secretaría de Hacienda respecto de la medida propuesta y acordada para impulsar el desarrollo de los elementos de riqueza agrícola del departamento del Soconusco en el estado de Chiapas, 1870-1871*, México, Imprenta del Gobierno, 1871, p.182.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ *Expediente de la Secretaría de Hacienda respecto de la medidas propuesta y acordada para impulsar el desarrollo de los elementos de riqueza agrícola del departamento del Soconusco en el estado de Chiapas, 1870-1871*, op. cit.

Aunque no era frecuente, los buques que llegaban al puerto de Tonalá lo hacían desde varias partes del mundo. Se importaban productos de Asia y Europa, principalmente seda, porcelana y cristalería; de igual forma se exportaba café, hule y tabaco a Alemania, Inglaterra y Estados Unidos. En 1887 arribaron al puerto 17 embarcaciones: 5 veleros y 12 barcos.³⁹ En 1898, la presencia de embarcaciones nacionales y extranjeras nos indica que el puerto de Tonalá seguía participando en el comercio marítimo del Océano Pacífico, como se muestra en el cuadro 6:

Cuadro 6. Entrada de embarcaciones al puerto de Tonalá en 1898

Embarcaciones	Número	Carga (toneladas)	Tripulación
Nacionales	23	7, 182.35	815
Extranjeras	26	30, 388.21	1, 647
Totales	49	37, 570.56	2, 462

Fuente: *Anuario estadístico de la república mexicana, 1898, op. cit.*

El puerto de Tonalá, que más bien era una barra, presentaba serias dificultades para el arribo de embarcaciones nacionales e internacionales. La poca profundidad de sus aguas y los fuertes vientos complicaban el desembarco de pasajeros y mercancías. Empero, los navíos anclaban en Tonalá y se situaban en alta mar. Los comerciantes que llegaban a ese puerto tenían que pagar elevados fletes a los lancheros, quienes para colmo no siempre ofrecían sus servicios.⁴⁰ Julio Contreras señala que en 1886, se planteó la construcción de un muelle de madera, “un almacén para las mercancías”, así como que se dotara de lanchas cubiertas y vapor remolcador, todo esto con el objetivo de incentivar la producción agrícola, cuyo futuro se le veía con muchas posibilidades de desarrollo.⁴¹ Las crónicas locales señalan que el 13 de noviembre de 1890 quedó construido un muelle de 40 pies de profundidad. Pero al parecer el muelle no fue construido, o por lo menos para la primera década del siglo XX ya no existía.⁴²

³⁹ David R. Dávila Villers, “La historia del Puerto de Tonalá, Chiapas, y del desarrollo que tuvo a la vuelta del siglo XX”, ponencia presentada en el IV Encuentro Nacional sobre Conservación del Patrimonio Industrial, Puebla del 28 de septiembre al 1 de octubre 2005, http://davillers.tripod.com/tonala_chiapas/id2.html, consultado el 25 de enero de 2013.

⁴⁰ Julio Contreras Utrera, “Comercio y comerciantes”, *op. cit.*, p.66.

⁴¹ *Ibid.*, p.68.

⁴² *El abogado cristiano ilustrado*, tomo XXVI, ciudad de México, jueves 27 de marzo de 1902, p. 103.

De acuerdo con los datos que proporciona Sandra Kuntz, en el inicio de la era exportadora (1880), el principal producto que se comercializaba por el Puerto de Tonalá fue el añil. Hemos explicado anteriormente que por este puerto no sólo se exportaba la producción del departamento de Tonalá sino también la de otros territorios como Tuxtla y las haciendas de Los Valles Centrales. De acuerdo con el estudio de Kuntz, para 1898 se exportaban productos vegetales, animales y minerales; posiblemente también platino, plata, hierro y cobre, sobre todo los dos últimos. Si bien no encontramos información de la extracción de dichos minerales para el año de 1898, se sabe que entre 1890 y 1891 hubo denuncias de minas.⁴³

En 1898, el número de embarcaciones que tocaron el puerto fue de 49 extranjeras y 23 nacionales. En los periódicos oficiales del estado de Chiapas se encontraron registros que dan una idea de las embarcaciones que llegaban al puerto de Tonalá desde 1901 hasta 1903. Destacaban la llegada de embarcaciones mexicanas, alemanas e inglesas, aunque también llegaron chilenas. No se tiene información de los productos que se exportaban e importaban. El comercio de cabotaje se refiere al intercambio de productos y mercancías de tierra adentro entre los puertos mexicanos.⁴⁴ El comercio de altura fue el intercambio comercial entre los puertos que contaban con una aduana, y se refiere a las exportaciones e importaciones.⁴⁵

Cuadro 7. Embarcaciones que llegaron al puerto de Tonalá, 1901-1903

Años	Número de embarcaciones	Importación/ bultos		Exportación	
		Altura	Cabotaje	Altura	Cabotaje
1901	17	2, 860	966	536	386
1902	20	2, 733		289	
1903	8	4, 634	514	272	

Fuente: Periódico Oficial del estado de Chiapas de 1901, 1902 y 1903.

⁴³ AHCH, *Memoria que presenta el ciudadano Manuel Carrascosa como gobernador constitucional del estado libre y soberano de Chiapas a la H. Legislatura en cumplimiento de un precepto constitucional correspondiente al segundo bienio de su administración*, op. cit.

⁴⁴ Mario Trujillo Bolio, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, Ciesas, Porrúa, 2005, p. 188.

⁴⁵ *Ibidem*.

Cuadro 8. Vapores que comercializaron en el puerto de Tonalá, 1901-1903

País de procedencia	1901	1902	1903
Alemania	2	5	3
Inglaterra	5	5	-
México	8	10	5
Chile	2	-	-

Fuente: *Periódico Oficial del estado de Chiapas de 1901, 1902 y 1903*.

La aduana de Tonalá permitió pues el intercambio comercial amén del contacto con personas de países lejanos. Las estadísticas económicas del Porfiriato reportan valores de las exportaciones e importaciones para la aduana de Tonalá hasta 1907. A partir de los inicios del siglo XX se observa una caída del comercio por la aduana del puerto. Esto posiblemente se debió a que en 1902 se inauguraron los primeros 50 kilómetros de ferrocarril construidos entre Puerto Arista y Aurora; y el siguiente año se terminaron los 170 kilómetros entre San Jerónimo y Tonalá. A partir de entonces el ferrocarril comenzó a desplazar al puerto en el envío de la producción y la importación de las mercancías. Tan es así que para el año fiscal de 1908, la aduana de Tonalá ya no aparece en los registros, posiblemente porque había cerrado, como sucedió con otras aduanas.⁴⁶

Así, en este apartado hemos tratado de destacar la importancia del puerto de Tonalá para el desarrollo del comercio estatal entre los años 1877-1907, periodo en que las importaciones y exportaciones estuvieron, en algunos años, por arriba de algunos puertos de la ruta del Pacífico, como veremos más adelante. De acuerdo con los datos del periódico oficial de 1887, el puerto estaba “en relación con San Francisco, Panamá y demás puertos del Pacífico.”⁴⁷ Panamá era estratégico, pues representaba el vínculo comercial entre tres regiones: Norte América, Latinoamérica y Europa. En ese triángulo comercial circulaban artículos suntuarios provenientes de Europa, así como mercancías norteamericanas que se embarcaban en los puertos de Nueva York o de San Francisco y se trasladaban en el ferrocarril de Panamá hacia la zona del Pacífico.⁴⁸ El opio seguía dicha ruta y tenía una de las tarifas más altas. Por el transporte

⁴⁶ Jesús Veliz Lizarraga, “Comercio exterior de México. 1853-1910”, en <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/579/7/RCE6.pdf>. Consultado el 14 de mayo de 2015.

⁴⁷ AHCH, *Periódico Oficial*, 9 de julio de 1887.

⁴⁸ María del Rosario Vidaca Montenegro, *Los circuitos mercantiles en Sinaloa durante el Porfiriato*, tesis de maestría en historia, Culiacán Rosales, Sinaloa, 2008, Universidad Autónoma de Sinaloa, p. 101.

de ese producto desde Nueva York hasta los puertos de San José Guatemala y Champerico se cobraban 2.10 pesos el pie cúbico, 2.20 a puertos de Centroamérica y 2.30 a los puertos mexicanos de San Benito, Tonalá, Salina Cruz, Puerto Ángel, Acapulco, Manzanillo y Mazatlán.⁴⁹

El puerto de Tonalá siguió siendo en esos años el punto de entrada de maquinarias, mercancías y diversos productos. En 1892, por ejemplo, el gobierno del estado esperaba la llegada de una estatua de un ex gobernador del estado, Joaquín Miguel Gutiérrez, procedente de San Francisco, que mandó a fundir.⁵⁰ Es posible que por dicho puerto llegara en el mismo año una máquina centrífuga que el banquero Ciro Farrera solicitó para el beneficio del azúcar en una de sus haciendas,⁵¹ además de otras maquinarias que se instalaron en la ciudad de Tuxtla durante la primera década de siglo XX.

5. IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES A TRAVÉS DEL PUERTO DE TONALÁ

Con la habilitación del puerto al comercio de altura se instalaron diversas casas comerciales en Tonalá: Casa Comercial Gout, Cueto y Compañía, que se dedicaban a la importación y exportación de mercancías y productos agrícolas. Los exportadores fueron Francisco de la Torre, Manuel Rabasa y (en 1909) Federico Thomas.

En cuanto a las importaciones, las fuentes que nos permiten conocer la clase de productos que ingresaron por la aduana establecida en el puerto de Tonalá no son abundantes, por lo que sólo haremos una breve comparación con dos puertos importantes, como lo fueron Acapulco y San Benito (Tapachula), a efecto de darnos una idea acerca de las mercancías que se comercializaban. En el año fiscal de 1885, el ingreso de las mercaderías al puerto de Tonalá fue equivalente a 73, 923.43 pesos. Buena parte de las mercancías que ingresaban por Tonalá tenían como destino la ciudad de Tuxtla. En la *Memoria de gobierno de 1888* se informó que el comercio de Tuxtla se componía de productos extranjeros que ingresaban por el puerto de Tonalá y por Tabasco, mientras que los artículos nacionales provenían de Oaxaca, Puebla y México.⁵² En el periódico oficial de ese mismo año, se menciona que las importaciones ascendían

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ *La Luz, San Cristóbal de Las Casas, Chiapas*, octubre de 1892.

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² AHCH, *Memoria que presenta el ciudadano Manuel Carrascosa como gobernador constitucional libre y soberano del estado de Chiapas la honorable legislatura en cumplimiento de un precepto constitucional correspondiente al primer bienio de su administración*, Chiapas, Imprenta del Gobierno del Estado, en palacio, dirigida por J.J. Jiménez, 1889.

anualmente a 50, 000.00 pesos. Un informe del comercio con los Estados Unidos de Norteamérica señala que en el año fiscal de 1887-1888, ingresaron por la aduana de Tonalá diversas mercancías, como algodón, lino, sustancias alimenticias, piedras, cristal, fierro, cobre, mercería, armas, madera, papel y droguería (medicinales).⁵³ Muchos de estos productos se distribuían al interior del estado, particularmente en Chiapa de Corzo y Tuxtla Gutiérrez.

Cuadro 9. Valor de las mercancías importadas, puerto de Tonalá, 1887-1888

Productos	Valor (pesos)
Efectos libres	15, 516.25
Algodón	8, 230.00
Linos	20.00
Sustancias alimenticias	5, 268.50
Piedras	12.00
Cristal	915.25
Fierro	2, 915.00
Cobre	259.00
Estaño	69.00
Mercería	682.00
Máquinas	929.00
Armas	354.00
Madera	1, 248.50
Papel	4, 256.50
Peletería	1.00
Drogas (medicinales)	1, 817.57
Objetos varios	964.00
Total	43, 458.00

Fuente: Javier Stávoli, *Noticias de la exportaciones para los Estados Unidos y de los Estados Unidos para México en el año fiscal de 1887 a 1888*, México, Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito Público, 1889.

⁵³ Javier Stávoli, *Noticias de las exportaciones de México para los Estados Unidos y de los Estado Unidos para México, en el año fiscal de 1887-1888*, México, 1889.

En 1889, las importaciones de la aduana de Tonalá rebasaron a las de Soconusco y Acapulco. En tanto que hacia 1893, según el periodo fiscal de ese año, superaron a Soconusco, pero estuvieron por debajo de las de Acapulco. Es importante señalar que el puerto de Acapulco, había perdido en parte la hegemonía comercial que tuvo durante la época colonial. Los estudios explican que durante la guerra de Independencia el puerto fue escenario del conflicto y al igual que otros sufrió ocupaciones, cierres y clausuras de parte de los gobiernos liberales o conservadores. Posteriormente, durante el Porfiriato, a pesar de que la política fomentó el desarrollo económico en todo el país, la marginación de Acapulco paradójicamente fue más notoria. El camino que comunicaba al puerto con el centro de México quedó abandonado, lo que generó un proceso de desarticulación entre el centro y el puerto, situación que permaneció prácticamente hasta entrado el siglo XX. De tal forma que Acapulco tuvo un papel secundario comparado con otros puertos de México, como Manzanillo, San Blas y Mazatlán que cobraron un mayor dinamismo en el comercio del Pacífico.⁵⁴ Esto explica en parte por qué el puerto de Tonalá, que mantenía un comercio inestable, estuviera en algunos años por encima de Acapulco.

En los siguientes dos años fiscales el valor de las importaciones del puerto de Tonalá, fue inferior a las de Soconusco, pero superior a las de Acapulco:

Cuadro 10. Registro en pesos de las importaciones por aduanas, 1888-1911

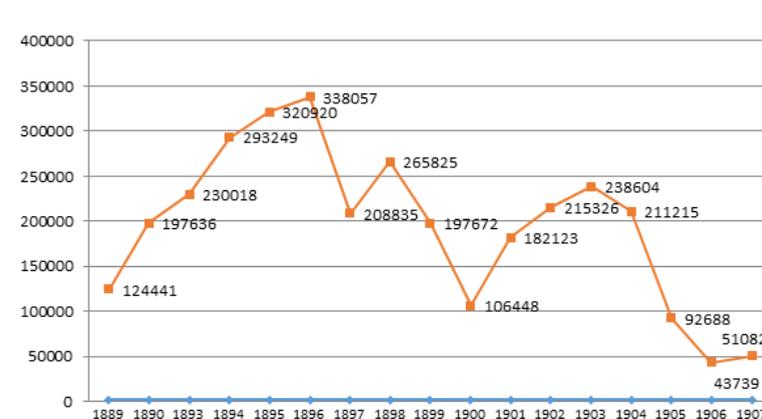
Años	Tonalá	Soconusco	Acapulco
1888-89	124, 441.00	146, 204.00	312, 176.00
1889-90	197, 636.00	169, 560.00	143, 507.00
1892-93	230, 018.00	259, 819.00	327, 322.00
1893-94	293, 249.00	263, 075.00	372 062.00
1894-95	320, 920.00	359, 336.00	317, 062.00
1895-96	338, 057.00	338, 342.00	331, 443.00
1896-97	208, 835.00	453, 144.00	404, 505.00
1897-98	265, 825.00	485, 523.00	476, 559.00
1898-99	197, 672.00	302, 163.00	509, 552.00
1899-00	106, 448.00	218, 565.00	403, 067.00

⁵⁴ Eduardo Miranda Arrieta, "El camino real México-Acapulco en el siglo XIX", en http://tzintzun.iih.umich.mx/num_anteriores/pdfs/tzn14/camino_mexico_acapulco_xix.pdf. Consultado el 20 de mayo de 2015.

Años	Tonalá	Soconusco	Acapulco
1900-01	182, 123.00	338, 677.00	370, 039.00
1901-02	215, 326.00	308, 635.00	515, 827.00
1902-03	238, 604.00	370, 903.00	1, 066, 504.00
1903-04	211, 215.00	358, 408.00	787, 436.00
1904-05	92, 688.00	318, 824.00	519, 498.00
1905-06	43, 739.00	282, 335.00	560, 115.00
1906-07	51, 082.00	399, 543.00	799, 981.00
1907-08		373, 867.00	1 091, 307.00
1908-09		175 615.00	575, 730.00
1909-10		170 805.00	535, 926.00
1910-11		166 928.00	705, 402.00

Fuente: *Estadísticas económicas del Porfiriato. Comercio exterior de México 1877-1911*, Seminario de Historia Moderna de México, El Colegio de México, 1960. Cabe aclarar que en la publicación no se registran datos de 1891 ni de 1892.

Gráfica I. Movimientos de los valores de las importaciones del puerto de Tonalá



Fuente: Gráfica elaborada por el autor.

A partir de 1903, el valor de importación disminuyó notoriamente debido a que el ferrocarril Panamericano comunicaba a Tonalá con la Estación de San Jerónimo (Oaxaca), pero también a causa del fuerte viento, epidemias y plagas que ocurrieron en esos años. Otras posibles razones de la disminución de las importaciones se señalan más adelante, en el análisis de las exportaciones.

Con respecto a las exportaciones cabe recordar que los principales destinos de los productos mexicanos fueron Estados Unidos, Inglaterra y Alemania. Sandra Kuntz señala que en el año fiscal de 1885 el puerto de Tonalá se encontraba en el mismo rango de exportación que los puertos de los puertos de Acapulco, La Paz, Guaymas y Tijuana en el Pacífico, aunque muy por debajo de Puerto Ángel y Mazatlán.⁵⁵ Las exportaciones de Tonalá desde 1877 hasta 1886 fueron superiores a las del puerto de Soconusco, excepto los años 1880 a 1884.⁵⁶ De acuerdo con el *Periódico Oficial* de 1887, las exportaciones para dicho año fueron de 90, 000 pesos⁵⁷. Sin embargo, esa cifra no coincide con los datos estadísticos económicos del Porfiriato cuyos registros señalan que el valor de las exportaciones ascendieron a 132, 380 pesos.⁵⁸

El periódico oficial de 1887 registró los artículos exportados por el puerto de Tonalá en el mes de enero de ese año, con destino a Nueva York, San Francisco, Hamburgo, Londres, Burgos y Corinto, contenidos en 616 bultos, con un valor de 49, 104.40 pesos. Es posible que derivado de un aumento de las actividades del puerto fuera necesario instalar una aduana en dicho lugar. Los exportadores fueron Leopoldo Gout y compañía y Manuel Rabasa⁵⁹ y los productos que se exportaron en dicho año fiscal fueron henequén en rama, añil, maíz, henequén, caucho, pieles de res y de venado, y queso.

Por su parte, Dávila Villers da cuenta de las embarcaciones que llegaron al puerto de Tonalá, entre ellas una de Dinamarca, la línea Pacific Mail (E.E.U.U); Kesmo de Alemania y la Compañía Naviera del Pacífico S. A. de México. Pero la más importante fue la Pacific Steamship Company, que enarbolaba la bandera norteamericana.⁶⁰ Embarcaciones de nacionalidad inglesa y chilena también fondearon en el puerto de Tonalá. Dentro de los vapores nacionales que llegaron al puerto de Tonalá se encuentran el Manuel Herreras, San Benito y Manzanillo.

⁵⁵ Sandra Kuntz Ficker, *Las exportaciones mexicanas*, op. cit., p.148.

⁵⁶ *Estadísticas económicas del Porfiriato. Comercio exterior de 1877-1911*, op.cit.

⁵⁷ *Periódico Oficial*, 9 de julio de 1887.

⁵⁸ *Estadísticas económicas del Porfiriato. Comercio exterior de 1877-1911*, op. cit.

⁵⁹ *Periódico Oficial*, 9 de julio de 1887.

⁶⁰ Dávila Villers, "La historia del Puerto de Tonalá, Chiapas", op. cit.

Cuadro II. Valor de las exportaciones del puerto de Tonalá, 1887-1888

Productos	Cantidad	Valor (pesos)
Añil	34, 346.58	58, 562.66
Cautchuc [caucho]	13, 179.00	13, 477.00
Henequén/Rama	830.00	58.40
Maíz	3, 995.00	200.00
Manufacturas	80.00	25.00
Muestras con o sin valor	1, 159.00	
Pieles de res	54, 130.42	13, 521.06
Pieles de venado	6, 362.00	3, 18.00
Queso	78.00	36.50
Vainilla	2.00	40.00

Fuente: F. Navarro y Comp., *Iº Directorio estadístico de la república mexicana*, México, Agencia Mercantil de la República Mexicana, 1890.

Durante la década de 1890, la actividad comercial de los puertos chiapanecos de Tonalá y Soconusco vivió su mayor auge, sobre todo la de Soconusco debido a la demanda de café en el extranjero. Sin embargo, vale la pena destacar que las exportaciones del puerto de Tonalá estuvieron por arriba de las de Acapulco durante el periodo desde 1889 hasta 1902 (Cuadro 2). Para el año fiscal de 1898 la aduana del puerto de Tonalá se ubicaba en el mismo rango de importancia que las de San Blas, Altata, La Paz, Puerto Ángel, aunque era superada por la aduana de Soconusco, pero superior a las de Acapulco, Manzanillo, Guaymas, Todos Santos, localizadas en el circuito del comercio marítimo por el Pacífico.⁶¹

Cuadro 12. Registro de exportaciones por aduanas (pesos)

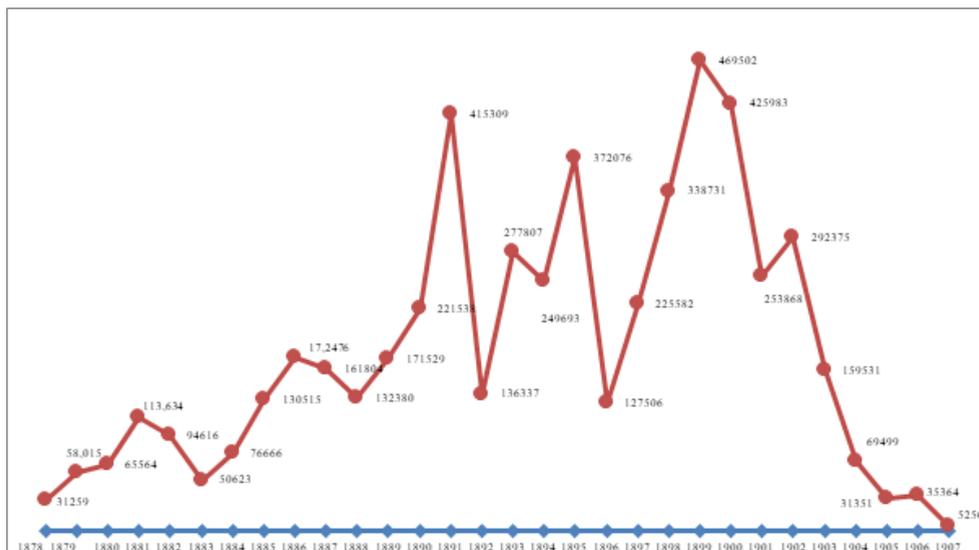
Años	Tonalá	Soconusco	Acapulco
1877-78	31, 259.00	28, 388.00	149, 063.00
1878-79	58, 015.00	25, 531.00	173, 086.00
1879-80	65, 564.00	48, 520.00	171, 107.00
1880-81	113, 634.00	192, 244.00	167, 631.00

⁶¹ Sandra Kuntz Ficker, *Las exportaciones mexicanas*, op. cit., p. 140.

Años	Tonalá	Soconusco	Acapulco
1881-82	94, 616.00	164, 299.00	178, 291.00
1882-83	50, 623.00	39, 623.00	265, 618.00
1883-84	76, 666.00	85, 407.00	276, 131.00
1884-85	130, 515.00	105, 158.00	238, 369.00
1885-86	172, 476.00	-	130, 221.00
1886-87	161, 804.00	467, 561.00	166, 728.00
1887-88	132, 380.00	214, 753.00	162, 775.00
1888-89	171, 529.00	224, 978.00	186, 285.00
1889-90	221, 538.00	231, 552.00	203, 195.00
1890-91	415, 309.00	279, 783.00	154, 915.00
1891-92	136, 337.00	231, 485.00	125, 388.00
1892-93	277, 807.00	504, 665.00	93, 357.00
1893-94	249, 693.00	556, 840.00	132, 865.00
1894-95	372, 076.00	825, 575.00	124, 251.00
1895-96	127, 506.00	1, 288, 956.00	101, 672.00
1896-97	225, 582.00	1, 608, 446.00	123, 481.00
1897-98	338, 731.00	1, 672, 785.00	138, 305.00
1898-99	469, 502.00	1, 282, 562.00	148, 482.00
1899-00	425, 983.00	1, 534, 997.00	174, 968.00
1900-01	253, 868.00	1, 333, 520.00	208, 888.00
1901-02	292, 375.00	1, 304, 301.00	210, 055.00
1902-03	159, 531.00	1, 199, 524.00	326, 166.00
1903-04	69, 499.00	918, 321.00	497, 342.00
1904-05	31, 351.00	2, 508, 704.00	251, 335.00
1905-06	35, 364.00	1, 954, 413.00	174, 217.00
1906-07	5, 250.00	2, 613, 065.00	589, 414.00
1907-08		1, 643, 556.00	634, 469.00
1908-09		837, 225.00	188, 311.00
1909-10		354, 946.00	253, 454.00
1910-11		401, 854.00	282, 754.00

Fuente: *Estadísticas económicas del Porfiriato. Comercio exterior de 1877-1911, op. cit.*

Gráfica 2. Movimientos de los valores de exportaciones del puerto de Tonalá



Fuente: Gráfica elaborada por el autor.

El despegue de las exportaciones en el puerto de Tonalá tuvo lugar a partir de la década de los años ochenta, pero en 1883 el valor de las exportaciones tuvo un pequeño descenso, posiblemente a causa de una epidemia de cólera que dejó un saldo de 1,000 muertos en Tonalá.⁶² Es difícil saber qué factores propiciaron el descenso tanto de la importación como de la exportación en algunos años fiscales. Pero a manera de hipótesis podemos considerar a varios, entre ellos: 1. La presencia de epidemias, como la que se presentó en 1883, o a las plagas de langostas y las medidas sanitarias que tomaron las autoridades, entre ellas el cierre de las actividades de los puertos. 2. Es posible también que diversos fenómenos meteorológicos impidieran la llegada de embarcaciones a Tonalá, como el temblor y un huracán que provocaron destrozos en el Puerto Arista y muchas personas buscaron refugio en la ciudad de Tonalá.⁶³ 3. La

⁶² *Memoria sobre diversos ramos de la administración pública del estado de Chiapas*, presentada al XIII Congreso por el gobernador Constitucional del Estado coronel Miguel Utrilla, Chiapas, Imprenta del Gobierno a cargo de Joaquín Arendáriz, 1883.

⁶³ *La Voz de México*, 28 de septiembre de 1912. *La Voz de México* describe los estragos que causó: "...la estación del ferrocarril y el edificio de la comandancia del resguardo, que son los que ofrecen más garantía, han sido asaltados verdaderamente por los moradores del puerto. Sin embargo este último edificio ha estado

aparición de los tintes artificiales (1897) provocó una baja en la demanda del añil en Europa y el cultivo entró en un proceso de declinación.

Para los primeros años del siglo XX los principales destinos de las exportaciones fueron Oaxaca, ciudad de México, Guatemala, San Francisco, California y Europa. Como podemos ver el cuadro 13.

Cuadro 13. Exportación de Chiapas en la primera década del siglo XX

Productos	Destino de la exportación
Ganado de todas clases	Guatemala
Café y tabaco	Oaxaca
Cacao, queso y tabaco	Ciudad de México
Café, índigo, madera y frutos.	San Francisco, California
Índigo y minerales	Europa

Cuadro 14. Valor de la exportación en Chiapas en la primera década del siglo XX

Producto	Valor (Pesos)
Maderas preciosas de monte	3, 000, 000
Café	3, 000, 000
Ganado	2, 000, 000
Cacao	1, 000, 000
Aguardiente, añil, henequén y hule	100, 000
Tabaco	200, 000

Fuente: Estado de Chiapas. Informes generales; (Información general del potencial económico de Chiapas de la primera década del siglo XX). Incluye datos por departamentos (bilingüe), documento proporcionado por el doctor Julio Contreras Utrera.

recibiendo los golpes terribles del oleaje, que han destruido el corredor y las escaleras. Una gran parte habitantes de Puerto Arista, han salido para la ciudad de Tonalá en busca de abrigo. No había embarcaciones de importancia en el puerto, las pequeñas fueron sacadas a tierra, perdiéndose no obstante algunos botecitos y lanchas. El huracán ha empezado a calmar; todos aseguran que, hacía muchos años que en todo el litoral no se sentía un huracán de tan grandes proporciones. Reina pánico exagerado en todo los habitantes”.

6. COMERCIO, FERROCARRIL Y POBLACIÓN: EFECTOS DE LA ECONOMÍA DEL PUERTO

Durante el siglo XIX, Tonalá, cabecera del departamento, fue considerada un centro de comercio. Allí se establecieron casas comerciales (Leopoldo Gout y Compañía, Cueto y Compañía y Francisco de la Torres) que se dedicaban a la exportación, importación y negocios de comisiones. El departamento de Tonalá mantuvo un vínculo comercial con Los Valles Centrales, principalmente con Tuxtla, que fue considerada “una metrópoli comercial” y en donde se concentraron los principales personajes y compañías comerciales.

Como hemos visto, desde de finales del siglo XIX, se plantearon diversos proyectos que pretendían comunicar las principales regiones del estado con los puertos de Tonalá, y de esta manera posibilitar la exportación de la producción agropecuaria. En 1908, el ferrocarril panamericano inició su funcionamiento recorriendo toda la Llanura Costera, de San Gerónimo (Oaxaca) al río Suchiate (Chiapas), con una extensión lineal de 457,5 kilómetros.⁶⁴ El tendido de las vías férreas del ferrocarril dio un giro a la vida económica del noroeste de Tonalá, en 1908. Las estaciones se convirtieron en nuevos polos de atracción de población. Alrededor de ellas crecieron núcleos de población: tiendas, cantinas, hoteles, expendios de pescado, pan y carnicerías, entre otras, como puede verse en el siguiente cuadro. Aquí sólo se mencionan los establecimientos más representativos, aunque también había dos almacenes, cuatro cervecerías, expendios de refrescos, gaseosas, maderas, una ferretería, agencias de máquinas y hielo:

Cuadro 15. Establecimientos en Tonalá (del departamento)

Tipo de establecimiento	1889	1909
Tiendas mixtas	10	16
Tendejones mixtos	6	18
Hoteles	1	10
Fondas	-	14
Cantinas	-	75
Billares	1	5
Expendios de leche	-	6
Expendios de pescado	-	10

⁶⁴ HNM-UNAM, *El Economista Mexicano*, 1908.

Tipo de establecimiento	1889	1909
Pan	-	22
Carnicerías	2	9
Matanzas	-	20

Fuente: AHCH, *Memoria de gobierno, 1889, op.cit.*; *Anuario estadístico del estado de Chiapas, 1909, op.cit.*

La vida comercial de la zona se reflejaba también en la colecturía de rentas del departamento de Tonalá, pues el impuesto de giros mercantiles fue uno de los cuatro más importantes, por encima del de fincas rústicas. Si bien es cierto que se encontraba muy por debajo de los departamentos de Tapachula y Tuxtla, apenas era superado por las contribuciones el departamento de San Cristóbal de Las Casas. Con excepción del año de 1906, cuando los impuestos que el departamento de Tonalá aportó al estado fueron superiores a los de San Cristóbal de Las Casas, (véase cuadro 20, anexo).

Como ya dijimos, la llegada del ferrocarril generó una dinámica social y económica diferente en el departamento. Las estaciones de ferrocarril concentraban, desde vendedores que ofrecían provisiones a los viajeros hasta finqueros y hombres de negocio. Muchas personas emigraron para instalarse muy cerca de las estaciones atraídas por las oportunidades de trabajo; algunas pequeñas comunidades crecieron rápidamente mientras que otras, por hallarse alejadas de la ruta, quedaron en el olvido. Todos los caminos de las haciendas llevaban a las estaciones ferroviarias puesto que tenían el propósito de facilitar el intercambio comercial, transportar la producción y adquirir mercancías venidas de lejos. El ferrocarril representó una opción eficaz de transporte sobre todo si tomamos en cuenta que los productos del campo y las mercancías eran trasladados a lomo de mula. Valente Molina señala que desde la apertura del ferrocarril “repuntó el transporte de maíz, frijol y ajonjolí, procedentes de los ricos Valles Centrales de Cintalapa, Jiquipilas y Villaflores, así como caña, ganado, azúcar, carbón, madera y pescado de los ranchos cercanos a Tonalá y Jalisco.”⁶⁵ Las haciendas de la región, productoras de cereales y ganado, construyeron caminos vecinales con dirección a las estaciones.

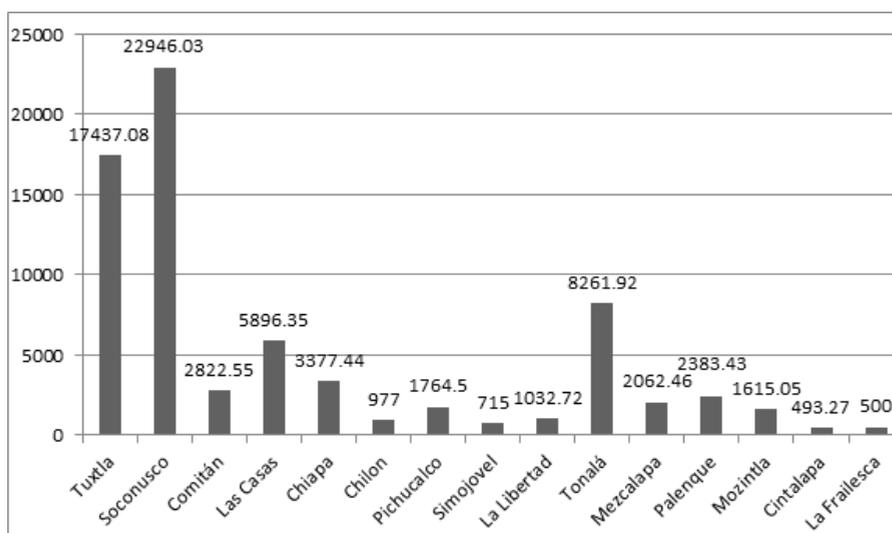
El número de extranjeros se incrementó en Chiapas, particularmente en los departamentos de Soconusco, Pichucalco, Tuxtla y Tonalá. En el departamento de Tonalá

⁶⁵ Molina Pérez, *op. cit.*, p. 77.

los extranjeros pasaron de 8 en 1897 a 276 en 1910,⁶⁶ predominando la población china, estadounidense, turca y española.

La ciudad de Tonalá fue el lugar de residencia de políticos, profesionistas y burócratas, federales y estatales, además de los encargados y operadores de las oficinas de telégrafos y teléfonos. Todos esos sectores sociales cruzaban sus caminos y destinos por las calles de la ciudad. La actividad comercial, sobre todo a partir de 1908 con la llegada del ferrocarril, despertó interés en las autoridades estatales y municipales por la construcción de jardines y plazas, nivelación y empedrado de calles en Tonalá, Pijijiapan y Mapastepec. En el año de 1909, Tonalá fue uno de los departamentos que mayor inversión hicieron en mejoras y obras públicas. Los gastos realizados por el Soconusco y Tuxtla se encontraban muy por encima del resto de los departamentos. después le seguía Tonalá. Sin embargo, la mayor inversión en obras públicas se realizó en la ciudad de Tonalá, cabecera del departamento, como puede verse en la siguiente gráfica:

Gráfica 3. Inversión en mejoras y obras públicas en 1909



Fuente: Anuario estadístico del estado de Chiapas, 1909, op.cit.

⁶⁶ Memoria presentada por el ejecutivo del estado de Chiapas a la H. Legislatura Local y que comprende del 1 de diciembre de 1895 al 15 de septiembre de 1897, Tuxtla Gutiérrez, dirigida por Félix Santaella, 1898. La información de 1910 se localizó en el Censo y división territorial del estado de Chiapas verificado en 1910, Gobierno del estado.

Durante el periodo desde 1879 hasta 1910, el crecimiento de la población fue de 2.1 Cabe mencionar que en 1885, la villa de Tonalá era la tercera en importancia con 6, 488 habitantes,⁶⁷ sólo por debajo de San Cristóbal de Las Casas (11, 653) y Comitán (7, 620).

Cuadro 16. Población del departamento de Tonalá, 1879-1910

Años	Número de habitantes
1879	10, 069
1887	9, 400
1889	11, 983
1892	10, 032
1900	11, 258
1910	19, 245

Fuente: Los datos de 1879, 1887 y 1889 se extrajeron de Chiapas, Gobierno del estado de Chiapas, *Memoria que presenta el ciudadano Manuel Carrascosa, gobernador constitucional del estado libre y soberano de Chiapas*, op. cit., Ramón Rabasa, *El estado de Chiapas. Geografía y estadística. Recursos del estado, sus elementos, condiciones de riqueza, porvenir agrícola, etc., etc.*, México, Tipografía del Cuerpo Especial del Estado mayor; los datos de 1900 y 1910 se tomaron del *Censo y división territorial del estado de Chiapas, verificado en 1910*, op.cit., y del año 1921 del *Quinto censo de población 1930*.

El incremento de la población a partir de 1910 se debió a una nueva dinámica económica que impulsó el uso del ferrocarril. Las estaciones fueron los nuevos polos de atracción de población. En el cuadro de la población por municipios podemos ver que Arriaga superaba en el año de su fundación (1910) a Mapastepec. Esta ciudad se convirtió en el destino de comerciantes, agricultores y población de distintos orígenes que buscaban una oportunidad de prosperidad económica.

CONCLUSIONES

El auge económico que vivió Chiapas entre 1880 y 1910 fue una consecuencia del proyecto de modernidad de los gobiernos liberales y que contó con el respaldo de comerciantes, finqueros y rancheros. El fomento al comercio y a la actividad agropecuaria fue visto por los principales actores como la clave modernización de Chiapas. Para

⁶⁷ *Memoria sobre diversos ramos de la administración pública del Estado de Chiapas* presentada al XIV Congreso por el gobernador constitucional José María Ramírez [1885], op.cit.

ello, empresarios, comerciantes, finqueros y el gobierno estatal centraron sus esfuerzos en la construcción de medios de comunicación: caminos, telégrafos y teléfonos, que permitiera la formación de un mercado regional e internacional.

En ese contexto, el departamento de Tonalá se presentó como una zona ideal para fomentar la producción agropecuaria. Se ensayaron el cultivo de tabaco, henequén, caucho, el coco, cuyos éxitos sin embargo fueron efímeros. El añil, cuya explotación data de la época colonial, se mantuvo como un producto de exportación durante el siglo XIX, pero fue decayendo a finales del siglo debido a la utilización de tintes artificiales. Mientras que la ganadería mantuvo su hegemonía como sustento de la economía de Tonalá.

La actividad del puerto de Tonalá, durante los años de 1880 a 1908, representó una etapa de la economía de Tonalá que concluye con la entrada en escena del Ferrocarril Panamericano. La apertura del puerto de Tonalá al comercio de altura incentivó el comercio exterior. Esto fue posible gracias a la construcción y modernización de las vías de comunicación: caminos, telégrafos y teléfonos, que permitieron agilizar el transporte de la producción de Los Valles Centrales hacia el puerto. Las relaciones comerciales entre Tonalá y el centro del estado se hicieron más expeditas, y permitieron la conformación de un corredor comercial. Los departamentos que mantenían una relación comercial con el puerto de Tonalá fueron los valles de Tuxtla, Cintalapa, La Frailesca y Cuxtepeques. Si bien es cierto que el comercio con Guatemala se siguió desarrollando, el puerto de Tonalá permitió ensanchar el comercio exterior.

Los principales beneficiados de esta dinámica económica fueron los comerciantes y los finqueros. No es casual que sus nombres aparezcan entre los principales interesados en la construcción del camino Tuxtla-Tonalá: los Cano Hermanos, Cueto y Zorrilla, Rabasa e hijos, Ezequiel Castañón (jefe político de Tuxtla), por Tonalá, Leopoldo Gout, Manuel Rabasa, Francisco de la Torre, entre otros.

BIBLIOGRAFÍA

- Baumann, Friederike, "Terratenientes, campesinos y la expansión del agricultura capitalista en Chiapas, 1896-1916", en *Mesoamérica*, núm. 5, Antigua Guatemala y South Woodstock, Vermont, CIRMA, 1983.
- Benjamin, Thomas, *Chiapas, tierra rica, pueblo pobre. Historia política y social*, México, Grijalvo, 1995.
- Bollero, Adolfo, *México al día. Impresiones y notas de viajes*, México, Imprenta de la viuda de C. Bouret, 1911.
- Castañón Gamboa, Fernando, *Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas*, Tuxtla Gutiérrez, CONE-CULTA, 2009.
- Cobos, Bernabé, *Historia del Nuevo Mundo*, Madrid, Biblioteca de Autores Españoles, 1956.

- Contreras Utrera, Julio, "Construcción de los ferrocarriles en estado de Chiapas", en *América a Debate. Revista de Ciencias Históricas y Sociales*, Morelia, núm. 15, enero-julio de 2009.
- , "La red mercantil de Chiapas hacia los puertos de Villahermosa y Frontera, Tabasco, durante la segunda mitad del siglo XIX", en *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, Xajapa, vol. 5, núm. 9, Invierno 2000-2001.
- , "Los caminos vecinales y carreteros de Chiapas en las primeras dos décadas del siglo XX", en *Tertulia. Órgano de difusión del Centro Universitario de Información y Documentación*, Tuxtla Gutiérrez, núm. 11, enero-marzo del 2004.
- , "Comercio y comerciantes de Chiapas en la segunda mitad del siglo XIX", en *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, México, núm. 60, septiembre-diciembre del 2004.
- Dávila Villers, David R., "La historia del Puerto de Tonalá, Chiapas, y del desarrollo que tuvo a la vuelta del siglo XX", ponencia presentada en el *IV Encuentro Nacional sobre Conservación del Patrimonio Industrial*, Puebla del 28 de septiembre al 1 de octubre 2005, http://davillers.tripod.com/tonala_chiapas/id2.html, consultado el 25 de enero de 2013.
- Fenner, Justus, *La llegada al sur. La controvertida historia de los deslindes de terrenos baldíos en Chiapas, México, en su entorno internacional y nacional. 1881-1917*, México, Colmich, UNAM, 1912. Edición digital.
- Herrera Canales, Inés, *El comercio exterior de México, 1821-1875*, México, El Colegio de México, 1977.
- Kuntz Ficher, Sandra, *El comercio exterior de México en la era del capitalismo, 1870-1929*, México, El Colegio de México, 2007.
- , *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización (1870-1929)*, México, El Colegio de México, 2010.
- Molina Pérez, Valente, *Por los rieles de Chiapas. Construcción del ferrocarril Panamericano*, Tuxtla Gutiérrez, Sistema Chiapaneco de Radio y Televisión/Asociación de Cronistas del Estado de Chiapas, A. C., Tuxtla Gutiérrez, 2006.
- Pérez Salas, María Esther y Diana Guillén, *Chiapas. Una historia compartida*, México, Instituto Mora, 1994.
- Stávoli, Javier, *Noticias de las exportaciones de México para los Estados Unidos y de los Estados Unidos para México, en el año fiscal de 1887-1888*, México, 1889.
- Seminario de Historia Moderna de México, *Estadísticas económicas del Porfiriato. Comercio exterior de México 1877-1911*, El Colegio de México, 1960.
- Trujillo Bolio, Mario, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entorno geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, CIESAS, PORRÚA, 2005.

Anexos
Cuadro 17. Relación de las embarcaciones que llegaron al puerto de Tonalá, 1901-1903

Año	Fecha	Procedencia	Nombre	Nacionalidad	Volumen de carga,		Salida	Volumen de Carga	
					Altura	Cabotaje		Altura	Cabotaje
1901	20 de febrero	Desde el Sur	Columbia	Inglés	68 bultos		Hasta el Norte		
	22 de febrero	Desde el Norte	Manzanillo	Nacional		95 bultos	Hasta el Sur		23 bultos
	8 de marzo		Palena	Chilena	21 bulto			250 bultos	14 bultos
	16 de marzo		Arequipa	Inglés	81 bultos			35 bultos	15 bultos
	16 de marzo		San Benito	Nacional		98 bultos			
	20 de marzo		San Benito	Nacional					28 bultos
	10 de junio	Desde el Norte	Kambyses	Alemán	300 bultos		Hasta el Sur		
	10 de junio	Desde el Sur	San Benito	Nacional		10 bultos	Hasta el Norte		135 bultos
	19 de junio	Desde el Sur	Tucapel	Chileno	224 bultos		Hasta el Norte	166 bultos	171 bultos
	19 de octubre	Desde el Sur	Taboga	Inglés	797 bultos		Hasta el Norte	36 bultos	
	23 de octubre	Desde el Norte	Memphis	Alemán	392 bultos		Hasta el Sur		
	25 de octubre	Desde Salina Cruz	Manzanillo	Nacional		763 bultos	Hasta San Benito		
	28 de octubre	Desde San Benito	Manzanillo	Nacional			Hasta Mazatlán	25 cajas plata	
	23 de nov.	Desde Panamá	Taboga	Inglés	647 bultos		Hasta Acapulco		
	3 de dic.	Desde Salina Cruz	Manzanillo	Nacional	320 bultos		Hasta San Benito		
	5 de dic.	Desde San Benito	Manzanillo	Nacional	10 bultos		Hasta Mazatlán	13 bultos	
	6 de dic.	Desde San Benito	Taboga	Inglés			Hasta Acapulco	11 bultos	
1902	23 de enero	Desde Acapulco	Toboga	Inglés	591 bultos		Hasta San Benito	49 bultos	
	25 de enero	Desde Salina Cruz	Manuel Herreras	Nacional	389 bultos		Hasta San Benito	1 bulto	

Año	Fecha	Procedencia	Nombre	Nacionalidad	Volumen de carga,		Salida	Volumen de Carga	
					Altura	Cabotaje		Altura	Cabotaje
	28 de enero	Desde San Benito	Manuel Herrerías	Nacional	1 bulto		Hasta Salina Cruz		
	29 de enero	Desde Salina Cruz	Tlaloc	Nacional	25 toneladas		Hasta Salina Cruz		
	4 de febrero	Desde San Fran- cisco	Heredot	Alemán	89 bultos		Hasta San Benito		
	6 de febrero		Huzor	Alemán	247 bultos		Hasta San Fran- cisco		
	10 de febrero	Desde San Benito	San Benito	Nacional			Hasta Salina Cruz y Mazatlán	57 bultos	
	12 de febrero	Desde Manzanillo	Chiriqui	Inglés	161 bultos		Hasta San Benito	5 bultos	
	21 de febrero	Desde el Norte	Manzanillo	Nacional	317 bultos		Hasta el Sur	2 bultos	
	1 de abril	Desde el Norte	Manzanillo	Nacional	101 bultos		Hasta el Sur	11 bultos	
	2 de abril	Desde el Norte	Chiriqui	Inglés	269 bultos		Hasta el Sur		
	3 de abril		Neko	Alemán	38 bultos		Hasta el Sur		
	5 de abril	Desde San Benito	Manzanillo	Nacional			Hasta La Paz		
	5 de abril	Desde San Benito	Chiriqui	Inglés			Hasta San Blas	20 bultos	
	14 de abril	Desde el Norte	Manuel Herrerías	Nacional	36 bultos		Hasta el Sur	4 bultos	
	15 de abril	Desde el Norte	Chiriqui	Inglés			Hasta el Sur	4 bultos	
	21 de junio	Desde el Norte	Manzanillo	Nacional	14 bultos cabotaje		Hasta el Sur	4 bultos de cabotaje	
	17 de julio	Desde San Benito	Manuel Herrerías	Nacional	8 bultos				

Año	Fecha	Procedencia	Nombre	Nacionalidad	Volumen de carga,		Salida	Volumen de Carga	
					Altura	Cabotaje		Altura	Cabotaje
	29 de sept.	Desde Ocos	<i>Denderah</i>	Alemán	447 bultos				
	1 de octubre	Desde Salina Cruz	<i>Denderah</i>	Alemán				134 bultos exportación	
1903	24 de agosto	Desde Salina Cruz	<i>Manuel Herreras</i>	Nacional	934 bultos		Hasta San Benito	12 bultos	
	29 de agosto	Desde San Benito	<i>Manuel Herreras</i>	Nacional			Hasta Salina Cruz	78 bultos	
	18 de sept.	Desde San Benito	<i>Limantour</i>	Nacional			Hasta Salina Cruz	104 bultos	
	21 de sept.	Desde San Blas	<i>Silesia</i>	Alemán	812 bultos	500 bultos	Hasta San Benito		
	3 de octubre	Desde Salina Cruz	<i>Manuel Herreras</i>	Nacional	448 bultos		Hasta San Benito	39 bultos	
	8 de octubre	De San Benito	<i>Manuel Herreras</i>	Nacional			A Salina Cruz	39 bultos	
	12 de octubre	Desde Salina Cruz	<i>Luxor</i>	Alemán	1066 bultos	14 bultos			
	19 de dic.	Desde San Francisco, California	<i>Nicarria</i>	Alemán	1374 bultos				
1904	26 de oct.	Desde San Benito	<i>Manuel Herreras</i>	Nacional			Hasta Salina Cruz	20 bultos	

Fuente: Periódico oficial, 1901, 1902 y 1903.

Cuadro 18. Producciones agrícolas de los departamentos ubicados en Los Valles Centrales de Chiapas, 1908

Producción	Tuxtla		Cintalapa		La Libertad		Frallesca		Total
	Medida	Valor	Medida	Valor	Medida	Valor	Medida	Valor	
Aguardiente de caña	718 hl	10,766.1	370 hl	3,700			21 hl	216	14,682.1
Algodón			96,500 kg	2,200	34,500 kg	3,000			5,200
Añil	4,450 kg	2,889	5,000 kg	10,000	1,150 kg	2,500	5,750 kg	11,000	26,389
Arroz	1,150 kg	253	3,500 kg	600	11,500 kg	20	17,250 kg	900	1,773
Azúcar	286,950 kg	51,611	52,025 kg	8,350			3,450 kg	525	60,486
Cacahuate					180 kg	1,100			1,100
Café	152,250 kg	39,000			5,750 kg	2,000	1,600 kg	800	41,800
Camote							1,200 kg	48	48
Caña de azúcar	1,455,000 kg						306,5875 kg	1750	1,750
Chile seco	10,740 kg	644.4			11,500 kg	400			1,044.4
Chile verde	170 kg	1,700							
Frijol		9,080	98,000 kg	4,900	700 kg	1,400	1,800 kg	270	1,5650
Henequén			72,425 kg	14,485					14,485
Huacamote o Yuca					2,000 kg	500	7,500 kg	375	875
Ixtle							11,500 kg	1,150	1,150
Maiz	87,156 kg	87,156	85,400 kg	25,620	35,000 kg	35,000	21,840 kg	10,920	158,696
Panocha o piloncillo	513,072 kg	25,653.6	44,685 kg	3,574			36,200 kg	2,205	31,432
Tabaco			4,180 kg	1,254			12,200 kg	1,060	2,314

Fuente: Anuario estadístico del estado de Chiapas 1908, op. cit.

Cuadro 19. Contribución de los departamentos a las arcas estatales por el impuesto de fincas rústicas

Años	Comitán	Chiapa	Chilón	Las Casas	La Libertad	Mezcalapa	Pichucalco	Palenque	Simojovel	Soconusco	Tuxtla	Tonalá
1897	16, 293.10	6, 418.04	6, 498.66	2, 105.17	7, 127.24	1,161.90	12, 528.42	2, 222.26	3, 026.51	17, 501.87	11, 174.13	3, 849.52
1898	20, 047.08	7, 349.93	8, 619.21	2, 505.96	8, 964.22	1,721.12	22, 455.09	2, 881.90	3, 860.07	26, 797.44	14, 719.16	3, 465.72
1899	19, 872.93	7, 311.21	8, 913.17	2, 412.41	8, 800.70	1,704.03	22, 695.14	3, 527.67	3, 467.51	27, 148.03	15, 409.48	3, 621.55
1900	20, 124.69	7, 561.44	8, 929.19	2, 529.87	8, 445.27	1,800.02	23, 313.03	3, 789.80	4, 044.05	28, 466.59	15, 409.95	3, 705.91
1901	20, 278.60	7, 712.69	8, 710.18	2, 674.91	8, 613.50	1,725.25	23, 852.70	3, 782.54	4, 081.86	28, 191.70	15, 517.25	3, 810.53
1902	20, 204.04	7, 749.84	8, 544.08	2, 641.82	8, 053.16	1,827.60	24, 466.47	6, 302.26	4, 222.42	28, 183.08	16, 338.45	4, 293.97
1903	13, 956.92	7, 902.67	8, 530.36	2, 698.38	4, 950.32	2,204.72	24, 774.67	7, 640.86	4, 251.16	9, 536.31	15, 803.47	3, 326.01
1904	21, 871.08	8, 078.42	9, 057.66	2, 763.04	8, 669.10	2,319.31	25, 098.25	8, 290.02	4, 360.24	28, 893.53	15, 023.43	5, 193.65
1905	21, 534.03	8, 615.46	10, 902.03	2, 792.78	9, 869.10	2,604.87	25, 712.29	10, 342.40	4, 581.21	29, 053.95	15, 017.06	6, 143.47
1906	21, 601.03	9, 707.61	10, 380.20	2, 806.71	10, 055.16	2,799.36	26, 427.21	11, 339.70	4, 741.53	29, 727.36	15, 435.62	6, 386.04

Fuente: El Progreso, 14 de agosto de 1911.

Cuadro 20. Contribución de los departamentos por el impuesto de giro mercantil

Años	Comitán	Chiapa	Chilón	Las Casas	La Libertad	Mezcalapa	Pichucalco	Palenque	Simojovel	Soconusco	Tuxtla	Tonalá
1893	2, 250	689.93	226.5	2, 700	262.27	225	938.75	401	526.65	4413	4449.3	2, 223
1896	2, 223.6	583.76	201.36	2, 323.24	241	179	863.2	314.7	532.7	5, 224.4	5691.96	1, 854.8
1897	3, 620.3	953.36	483	3, 947.89	410.39	371.64	1119.34	922.31	747.09	12, 313.28	11, 264.18	3, 594.49
1898	4, 182.86	980.38	626.84	4, 898.53	508.66	497.29	3769.7	1, 067.01	1, 061.43	14, 627.32	13, 690.23	4, 416.73
1899	3, 449.85	864.78	626.37	4, 811.35	565.01	590.98	1900.75	651.52	674.38	12, 681.33	12, 079.95	4, 506.7
1900	3, 009.59	709.12	682.06	4, 738.47	519.33	678.71	3568.36	969.36	649.7	9, 118.66	11, 145.81	3, 793.13
1901	2, 578.02	634.75	682.06	4, 009.93	506.64	598.8	3531.6	675.53	633.46	6, 585.37	11, 210.39	3, 563.07
1902	436.91	2, 821.66	2, 077.11	9, 568.77	1, 728.53	1, 241.05	5062.68	2, 950.6	1, 948.18	17, 312.22	15, 565.06	5, 828.24
1903	12, 753.58	3, 955.48	3, 042.06	11, 354.58	1, 743.31	1, 596.67	6983.24	4, 216.3	2, 816.21	23, 610.9	19, 583.59	7, 080
1904	15, 911.5	4, 566.53	4, 131.16	11, 774.37	2, 388.23	1, 920.03	8498.1	6, 380.56	3, 815.21	24, 036.57	20, 614.34	6, 857.09
1905	15, 649.28	5, 026.38	5, 427.43	11, 226.6	2, 845.92	3, 123.79	9473.78	8, 328.2	4, 072.38	26, 562.2	19, 074.88	8, 331.16
1906	16, 437.11	5, 381.55	6, 506.52	11, 883.28	2, 795.35	1, 962.92	8616.8	7, 244.7	3, 645.47	29, 542.47	18, 757.24	18, 11.37

Fuente: El Progreso, 14 de agosto de 1911. No se cuenta con los datos de los años 1894 y 1895.