

El perfil del empresario azucarero morelense del siglo XIX



Durante gran parte del siglo XVIII, la región de Cuernavaca y Cuautla de Amilpas —principal productora de azúcar de la Nueva España— permaneció inmersa en una prolongada crisis debida a que la producción de los innumerables trapiches e ingenios de la zona rebasaba los requerimientos del mercado interno. Esto trajo consigo la baja de los precios del azúcar y la consecuente merma en las ganancias de los azucareros,¹ lo cual a la vez agudizó el fenómeno de descapitalización y el endeudamiento que siempre había padecido el sector. En esas condiciones, los dueños de las fincas azucareras de la zona conformaban un núcleo de propietarios locales que constriñeron su actividad y estrategias a obtener mano de obra barata, a mantener bajos sus costos de producción y a conseguir crédito para cubrir sus gastos de operación acordes con la demanda del mercado interno.

La crisis productiva también obligó al sector azucarero a disminuir las áreas de cultivo de la caña de azúcar, a arrendar parte de sus tierras² y a acudir con más frecuencia al crédito eclesiástico y mercantil. Con relación a los reiterados apoyos solicitados al crédito eclesiástico, éstos originaron que la mayoría de las haciendas estuvieran gravadas con censos que alcanzaban el 40 o 60 por ciento del valor de las propiedades.³ Ello impidió a las fincas obtener una renta proporcional a su valor, y que los censos constituyeran un obstáculo para que los hacendados se transformaran en empresarios.

Más bien el endeudamiento permanente en que se mantuvieron, los obligó a depender del crédito refaccionario de los comerciantes para lograr cubrir los gastos de operación de sus haciendas. Y además, como conse-

* Dirección de Estudios Históricos, INAH.

¹ Gisela von Wobeser, *La hacienda azucarera en la época colonial*, México, SEP/UNAM, 1988, pp. 142-146.

² Cheryl E. Martin, *Rural Society in Colonial Morelos*, New Mexico, University of New Mexico Press, 1985, pp. 97-121.

³ Gisela von Wobeser, *op. cit.*, pp. 154-164.



cuencia de la estrecha relación sostenida entre productores y distribuidores del azúcar, se generó un interés por parte de los comerciantes por controlar la actividad productiva en función de la comercialización, lo cual se evidenció en el flujo continuo de capital mercantil al sector y en la inclinación mostrada por incorporarse a la clase propietaria, mediante el acceso a remates y el embargo de las fincas.⁴

Conversión del hacendado azucarero en empresario, 1780-1830

En las dos últimas décadas del siglo XVIII se superó la etapa de baja productividad económica y nula inversión productiva, como consecuencia de la reorganización del imperio español que implantó en 1789 el libre comercio sustentado en los principios del liberalismo económico, que instaba a la libertad empresarial, a la desvinculación y desamortización de la propiedad, al fomento de la producción agrícola —con la introducción de nuevos cultivos y mejores técnicas— y a la ex-

⁴ María Teresa Huerta, *Empresarios del azúcar en el siglo XIX*, México, INAH (Divulgación), 1993, p. 101.

pansión de los mercados. Todo ello se fincaría en una economía diversificada, que suministraría productos exportables como el azúcar, el añil, el cacao, el café y los palos tintóreos.⁵

Quienes se encargarían de promover y encauzar esas metas serían los comerciantes de los consulados de Veracruz⁶ y el de México, en el cual se congregaba un poderoso grupo de negociantes enriquecidos en el marco de un sistema colonial que regulaba las relaciones de dominación mediante una organización estamental y de estructuras corporativas. Con la implantación del libre comercio, estos comerciantes estuvieron dispuestos a pasar de un comercio monopólico a otro más competitivo, en momentos en que se registraba una mayor penetración del capital mercantil en todos los sectores económicos.

Una fracción de esos ricos comerciantes se había hecho propietaria de haciendas azucareras en diferentes momentos,⁷ además de beneficiaria de la incipiente política desamortizadora de los bienes eclesiásticos, puesta en marcha a raíz de la expulsión de los jesuitas en 1767.⁸ Asimismo, esos comerciantes aprovecharon el permiso otorgado para la importación de maquinaria propia para ingenios, que tornaría al primitivo trapiche en ingenio con la instalación de ruedas hidráulicas. También se permitió en 1796 la libre fabricación del aguardiente de caña, con lo cual se generalizó la instalación de fábricas productoras de esa bebida en las haciendas. La fracción de ricos comerciantes que intervinieron en el sector dotaron a sus haciendas de costosas construcciones hidráulicas, como José Joaquín de Yermo, dueño de Temixco, quien invirtió 200 mil pesos en obras de riego.⁹ Con estas innovaciones,

⁵ *Ibidem*, pp. 80-85; véase también Beatriz Scharrer, *Azúcar y trabajo*, México, CIESAS/Instituto de Cultura de Morelos/Miguel Ángel Porrúa, 1997, pp. 117-136, y Ernest Sánchez Santiró, *Azúcar y poder, 1730-1821*, México, UAEM/Praxis, 2001.

⁶ *Ibidem*, p. 81.

⁷ Entre los comerciantes que se incorporaron al sector azucarero, entre 1781 a 1797, estaban Juan Antonio de Yermo, Antonio Velasco de la Torre, José Martín Chávez, Domingo Coloma, José Salazar Serfate, Vicente de Eguía, José María Manzano y Martín Ángel Michaus.

⁸ María Teresa Huerta, *op. cit.*, p. 81.

⁹ Lucas Alamán, *Historia de México*, t. I, México, Imprenta de J.M. Lara, 1849, p. 238.



la hacienda azucarera de la zona de Cuernavaca y Cuautla de Amilpas se convirtió en una verdadera empresa agroindustrial, y sus nuevos dueños desplegaron una auténtica gestión empresarial fundamentada en una inversión de capital que les permitía desplegar una estrategia innovadora como beneficiarios de la gran propiedad y del libre comercio. Su objetivo era recuperar la inversión inicial para luego reproducirla y articularse al mercado internacional de los productos tropicales.¹⁰

Las guerras imperiales en que se involucró España y el surgimiento del movimiento de Independencia en 1810, truncaron de alguna manera los empeños empresariales de esos ricos comerciantes introducidos al sector azucarero. Aunque con la consumación de la Independencia se constató la parcial disgregación de la fracción de empresarios azucareros,¹¹ el ramo azucarero del distrito de Cuernavaca siguió siendo el más próspero de la época postindependiente. Este distrito pertenecía al estado de México, entonces el más importante de la república mexicana, tanto por la densidad de su población como por su diversidad económica. Porque no obstante la crisis productiva y comercial gestada con la guerra de Independencia, las haciendas de esa zona azucarera siguieron funcionando aunque hubieran disminuido su producción. En la década de los años veinte del siglo XIX, fueron las únicas que estuvieron en condiciones de satisfacer la demanda de azúcar y del aguardiente de toda la república mexicana.¹²

Factores que impidieron la consolidación del sector agroexportador

Hacia los años de 1830, los propietarios azucareros descendientes de la fracción de empresarios conformada a finales del siglo XVIII vivieron una etapa decreciente de estancamiento económico, sobre todo porque las familias azucareras de ascendencia mercantil no ejercieron el comercio. Porque aunque el nexo familiar con los antiguos dueños les garantizó la retención de sus

propiedades, carecieron de capital y de espíritu de empresa, con lo cual interrumpieron la inversión productiva y las iniciativas empresariales. Las haciendas producían lo mínimo ante la amenaza de los impuestos y los pronunciamientos militares que modificaban las relaciones de fuerza del poder político, y ante las nuevas contribuciones se manifestaron renuentes porque consideraban que frenaban la inversión productiva.¹³

Sin embargo, el sector azucarero morelense se agilizó con la intervención de un nuevo grupo de comerciantes, conformado con antiguas fracciones del sector comercial colonial, militares enriquecidos en la guerra de Independencia y comerciantes extranjeros. Estos nuevos agentes económicos dinamizaron una economía paralizada y actuaron en un contexto político inestable que propició el agio y la especulación. Esto los convirtió en los agiotistas de la época que sufragaban los gastos públicos y especulaban con la deuda interna y los antiguos estancos como el tabaco. El agiotismo y el militarismo fueron así fenómenos implícitos en el proceso de formación del Estado en el siglo XIX. Como sus miembros intervinieron en todos los sectores económicos, una fracción del grupo agiotista se introdujo al sector azucarero.¹⁴

La época en que este grupo se desarrolló estuvo marcada por la crisis política y la guerra, que fueron factores propicios para la mezcla de intereses políticos, militares y económicos. En este contexto se propugnó la consigna liberal de instaurar el progreso bajo el patrocinio de la clase terrateniente, naciendo así el proyecto, en 1842, de la Empresa del Camino México-Acapulco, destinada a agilizar la viabilidad de la zona sur del estado de México, con el fin de articularla al comercio interamericano por el Pacífico.¹⁵

Por su organización y objetivos, la empresa representaba una nueva forma de asociación entre el sector público y el privado, tendiente a concentrar recursos económicos y capacidades de distintos agentes políticos

¹⁰ María Teresa Huerta, *op. cit.*, p. 101.

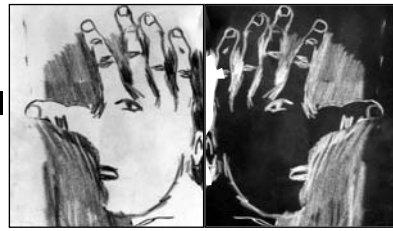
¹¹ *Ibidem*, p. 106.

¹² Henry George Ward, *México 1827*, México, FCE, 1981, p. 66.

¹³ *Representación que hacen al Congreso del Estado de México los propietarios de haciendas de caña*, México, Imprenta de José Márquez, 1828.

¹⁴ María Teresa Huerta, *op. cit.*, pp. 133-134.

¹⁵ AGNM, Ramo Gobernación, Serie Caminos, tomo 12, exp. 265, 1841.



y económicos. Sobre todo porque en el trasfondo de estas miras económicas se traslucía el propósito de superar la crisis de hegemonía política mediante una alianza en la que confluyeron intereses estatales y regionales, para frenar así el amenazante separatismo sureño.¹⁶

Por eso, con el financiamiento de esa empresa se plasmaban los objetivos de desarrollo económico de las zonas de influencia de Nicolás Bravo y de Juan Álvarez, potencialmente muy rentables como áreas productoras de algodón. A este respecto también se aunaron los intereses de los empresarios de la industria textil algodonera y de un importante sector exportador como el azucarero. Entre los accionistas figuraban Felipe Neri del Barrio, dueño de la hacienda de Temixco; Tomás Santibáñez, propietario de San José de Vistahermosa y socio de la de San Gabriel, que compartía con el general Valentín Canalizo; Ignacio Lizarriturri, quien poseía la finca San Nicolás Obispo, y Juan José Cervantes, que arrendaba la de Santa Inés. Otros accionistas fueron Francisco Pérez Palacios, dueño de San José Miaatlán, y Anselmo Zurutuga que arrendaba el ingenio Atlacomulco.¹⁷

La empresa persistió con grandes dificultades hasta 1848, sin ver cristalizados sus propósitos, sobre todo por falta de capital. Los recursos financieros siempre fueron insuficientes y se hizo un mal manejo de ellos. También se arguyó que los asaltos y robos a las garitas suspendían frecuentemente los trabajos de construcción del camino, interrumpidos finalmente a causa de la revolución resurgida en el sur y la guerra iniciada con Estados Unidos. El contrato celebrado con la Empresa del Camino México-Acapulco se rescindió finalmente en 1848, y el gobierno central consideró que los fondos públicos no debían seguir siendo administrados sin garantías.¹⁸

Por los años cincuenta pareció consolidarse la industria azucarera morelense. Las haciendas se revitalizaron con la incorporación de nuevos propietarios que controlaban el mercado interno, mediante el monopolio

del ramo ejercido por Jecker-Torre y Cía, Luis Rovalo, Eugenio Bermejillo y Manuel Escandón. Y como el azúcar empezó a exportarse vía Acapulco a San Francisco, resurgió el proyecto de reconstruir el camino México-Acapulco bajo el patrocinio de los hacendados de los distritos de Cuernavaca y Cuautla, entre los que se contaban Benito Gómez Lamadrid, Joaquín García Icazbalceta, Peña Hnos., Miguel Mosso y Luis Pérez Palacios.¹⁹

Estos propietarios azucareros firmaron un nuevo convenio con el Ministerio de Hacienda, para la construcción del camino México-Acapulco. El gobierno fijaba un lapso de cinco a diez años para realizar las obras. Además exigía a los empresarios cuenta exacta de los gastos realizados. Las fincas pertenecientes a cada uno de los empresarios quedarían hipotecadas por su valor correspondiente. Por parte de los hacendados se añadieron dos cláusulas en las cuales se especificaba que si los distritos de Cuernavaca y Morelos (Cuautla) dejaban de pertenecer por cualquier motivo al estado de México, los empresarios quedarían exentos de sus obligaciones con relación a la construcción del camino, y en ese caso el gobierno les liquidaría lo invertido por la empresa.²⁰

Otra de las condiciones pedidas era que como la gran mayoría de los socios de la compañía no contaba con recursos para llevar a cabo la empresa, más que con los productos de sus fincas, se acordaba que si se llegara a paralizar parcial o totalmente el funcionamiento de las haciendas, ya fuera porque los operarios se negaran a trabajar o bien porque las fincas fueran invadidas por los pueblos o porque se aplicaran medidas en contra de la libre posesión y administración de las haciendas, o por cualquier otro motivo ajeno a la voluntad de los accionistas, se rompería con lo estipulado.

Como lo presagiaron los accionistas, el proyecto del camino México-Acapulco no cristalizó porque a fines de 1856 la avanzada de las fuerzas de Juan Álvarez a la zona azucarera había agudizado la lucha social que se proyectó en el saqueo de varias haciendas. El mayor atropello se cometió en diciembre de 1856, cuando

¹⁶ Fernando Díaz Díaz, *Caudillos y caciques*, México, El Colegio de México, pp. 102-111.

¹⁷ María Teresa Huerta, *op. cit.*, p. 164.

¹⁸ *Ibidem*, p. 166.

¹⁹ *Ibidem*, p. 167.

²⁰ *Ibidem*, p. 168.



fueron asaltadas las haciendas Chiconcuac y Dolores.²¹ Además, con la guerra civil desatada entre 1858 a 1860 y la posterior intervención francesa, los hacendados azucareros sufrieron frecuentes daños causados por las fuerzas beligerantes, obligando a las fincas a suspender sus labores, quedando muchas de ellas prácticamente en ruinas.

A la vez, cuando se decretó la creación del estado de Morelos (el 17 de abril de 1869),²² los distritos azucareros dejaron de pertenecer al estado de México, con lo cual los empresarios se eximían del compromiso de construir el camino. Con ello se cerró un ciclo de treinta años, durante los cuales los azucareros de Morelos pugnaron por articularse al mercado exterior.

El ferrocarril: factor de desarrollo económico

Con la creación de la Compañía de los Ferrocarriles de Morelos, en 1878, se dio continuidad al anterior proyecto de los hacendados azucareros de Morelos,

²¹ Romana Falcón, *Las rasgaduras de la descolonización*, México, El Colegio de México, 1996, pp. 107-109.

²² Expediente sobre División del Estado de México y formación de uno nuevo con el nombre de Morelos, México, Imprenta del Gobierno, 1868.

quienes a lo largo de la primera mitad de la centuria habían luchado por convertir al sector azucarero en el más dinámico de la agricultura comercial de exportación. En la década de los setenta, cuando la nueva política liberal le dio un renovado impulso al federalismo —el cual se consideraba condición básica para dar comienzo a la etapa de desarrollo económico, cimentado en gran medida en el funcionamiento de la hacienda—, los propietarios de Morelos mostraron una tenaz resistencia al ser desplazados de la estructura de dominio regional, para luego verse obligados a incorporarse al naciente bloque liberal. Sólo entonces la industria cañera retomó nuevos bríos.²³

Ante el propósito de modernizar el país y construir obras materiales del gobierno porfirista, el proyecto ferrocarrilero de los azucareros cobró gran impulso. Las motivaciones que había detrás eran las nuevas condiciones de competencia surgidas a raíz de la guerra de independencia de Cuba y la puesta en marcha del Ferrocarril Mexicano (vía México-Veracruz), que favorecía en particular la exportación del azúcar producido en los estados de Puebla y Veracruz.²⁴

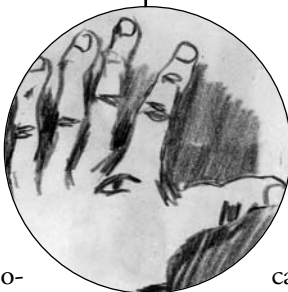
Aunque el mayor obstáculo para echar a andar un proyecto de esa envergadura era la falta de capital, se contaba con la disposición de los empresarios azucareros de la talla de Faustino Goribar, Pío Bermejillo, Isidoro de la Torre, los Escandón y la firma Barrón-Forbes.²⁵ El gobierno daba en este sentido facilidades, concediendo subvenciones a los gobiernos estatales para que a su vez las delegaran a grupos o individuos con intereses regionales o locales. Fue por eso que la lista de accionistas de la Compañía de los Ferrocarriles de Morelos la encabezaba el gobernador de esa entidad, Carlos Pacheco,²⁶ y en ella también figuraban miembros de un sector mercantil que se había iniciado en los años cuarenta y que

²³ Dewitt Kennieth Pittman Jr., *Hacendados, campesinos y políticos*, México, FCE, 1989, pp. 125-138.

²⁴ Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El Porfiriato. La vida económica*, México, Hermes, 1955, p. 518.

²⁵ José Valadés, *El Porfirismo, El nacimiento (1876-1884)*, México, Antigua Librería Robledo, de Porrúa e Hijo, 1941, pp. 71-72.

²⁶ María Teresa Huerta, "Empresarios y Ferrocarriles en Morelos, 1875-1900", en *Siglo XIX. Cuadernos de Historia*, año V, núm. 14, enero-abril de 1996, p. 71.



posteriormente se incorporó al sector azucarero. El personaje más sobresaliente en este sentido era Manuel Mendoza Cortina, quien por cierto se había beneficiado de la vigencia de las leyes de desamortización y nacionalización de los bienes eclesiásticos para adjudicarse las haciendas Coahuixtla y Mapostlán.²⁷ Estas fincas anteriormente habían sido propiedad del convento de Santo Domingo. Mendoza Cortina y Delfín Sánchez (quien se casó con Felicitas, hija de Benito Juárez) lograron vincularse por los años sesenta al grupo en el poder y abrirse un espacio económico y político en el Porfiriato, sobre todo Delfín Sánchez, quien como superintendente general de la Empresa del Ferrocarril de Morelos se fue definiendo como el prototipo de empresario promotor de obras ferroviarias de la época. Sobre todo si se considera que la construcción de un ferrocarril era difícil y costosa, en parte debido a que la maquinaria para el tendido de vías y el material rodante tenía que importarse de Inglaterra o de Estados Unidos. Además de hacerse de buenas relaciones políticas, Delfín Sánchez afrontó otras dificultades como lo escabroso del terreno, la falta de capital y de trabajadores. El tramo del Ferrocarril México-Cuautla se inauguró el 20 de junio de 1881,²⁸ y se continuaron los trabajos del tramo Cuautla-Cuernavaca que pasaría por Yauhtepec.

En 1882, el funcionamiento de la empresa constructora pasó por situaciones cambiantes, como fue la salida de Manuel Mendoza Cortina, quien hasta ese momento había desempeñado un relevante papel por su aportación financiera. Esta circunstancia favoreció a Delfín Sánchez, quien al frente de la junta directiva de la empresa decidió ampliar su radio de acción y construir un ramal que uniera el ferrocarril de Morelos con el Mexicano para así conectar la región morelense a Veracruz.²⁹ A lo largo de su trayectoria empresarial, Delfín Sánchez entabló buenas relaciones con la clase gobernante e hizo partícipes de sus negocios ferroviarios a Manuel González, Manuel Romero Rubio,

Manuel Dublán y otros; amplió asimismo su proyecto, que pretendía unir los ferrocarriles Interoceánico, Irolo, Morelos y Acapulco para tener mayor capacidad de captación de recursos económicos, y en tal sentido emitió bonos hipotecarios.³⁰

A la larga, el endeudamiento de la empresa obligó a sus directivos a buscar ayuda financiera en el exterior, conectándose con la empresa inglesa InterOceanic Railway of Mexico (Acapulco and Veracruz). De esa forma solucionó el problema de falta de capital y se pudieron concluir los trabajos del tramo México-Veracruz y el de Los Reyes-Jojutla-Puente de Ixtla, que quedó concluido para 1894.³¹

El ferrocarril fue una innovación tecnológica que modernizó la infraestructura vial en el Porfiriato. Muchas de las haciendas azucareras de Morelos se beneficiaron del tendido de la vía férrea México-Cuautla. Por ejemplo, Manuel Mendoza Cortina, dueño de Coahuixtla, se aprovechó de un ramal del ferrocarril que iba de la estación de Cuautla a la propia hacienda, y también los productos de la hacienda Santa Inés se embarcaban en el ferrocarril desde sus almacenes. El tramo del ferrocarril que se extendió a Yauhtepec se construyó en terrenos de las haciendas Cocoyoc, Pantitlán, San Carlos y Apizaco, propiedad de los De la Torre y Mier.³² En cambio, para las haciendas ubicadas por los rumbos de Cuernavaca, el avance ferroviario fue más tardío. De todas formas, la red ferroviaria y el acceso a nuevas tecnologías incrementó la productividad y competitividad de las fincas azucareras. Su capacidad productiva aumentó en un 33 por ciento, con lo cual se ampliaron las áreas de cultivo. Aunque la introducción del ferrocarril dinamizó al sector azucarero de Morelos, su principal centro de consumo siguió siendo la Ciudad de México, porque los hacendados morelenses se enfrentaron a la competencia de otras regiones productoras de azúcar, y para finales del siglo XIX tampoco habían logrado plenamente el objetivo de incrementar sus exportaciones.

²⁷ *Ibidem*, p. 72.

²⁸ *Ibidem*, p. 75.

²⁹ *Ibidem*, p. 76.

³⁰ *Ibidem*, p. 79.

³¹ *Ibidem*, p. 80.

³² *Ibidem*, p. 81.