



Anuario de Estudios Centroamericanos
ISSN: 0377-7316
carlos.sandoval@ucr.ac.cr
Universidad de Costa Rica
Costa Rica

Caminos, puertos y la construcción del Estado guatemalteco (1821-1838)

Brockmann, Sophie

Caminos, puertos y la construcción del Estado guatemalteco (1821-1838)

Anuario de Estudios Centroamericanos, vol. 47, 1-27, 2021

Universidad de Costa Rica, Costa Rica

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15267833007>

DOI: <https://doi.org/10.15517/aeca.v47i0.50815>



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

Camino, puertos y la construcción del Estado guatemalteco (1821-1838)

Roads, Harbors, and the Construction of the Guatemalan State (1821-1838)

Sophie Brockmann sophie.brockmann@dmu.ac.uk
Universidad de Montfort, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

 <https://orcid.org/0000-0001-8448-1769>

Anuario de Estudios Centroamericanos,
vol. 47, 1-27, 2021

Universidad de Costa Rica, Costa Rica

Recepción: 08 Octubre 2021
Aprobación: 14 Diciembre 2021

DOI: <https://doi.org/10.15517/aeca.v47i0.50815>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15267833007>

Resumen: Este artículo examina los proyectos relacionados con la construcción de caminos, ferrocarriles, puertos y canales, que se realizaron o se intentaron llevar a cabo, bajo los gobiernos federales y estatales entre 1823-1838. Se centra en el contexto guatemalteco, pero también expone argumentos más amplios sobre la importancia de la infraestructura en la formación de los Estados y las identidades nacionales después de la independencia centroamericana. Explora el concepto de infraestructura como poder estatal desde distintos ángulos, al contextualizar proyectos específicos en su espacio geográfico y social. La relevancia de la infraestructura no solo debe ser visto en sus conexiones externas sino también a nivel de los nexos internos, donde la infraestructura era vinculada con la agricultura, la mano de obra, la población y el territorio. De este modo, la historia de la infraestructura proporciona una excelente forma de conectar las historias locales con las nacionales e internacionales.

Palabras clave: infraestructura, Estado nación, Centroamérica, Iztapa, Izabal.

Abstract: This article examines projects related to the construction of roads, railroads, harbors and canals, which were carried out or attempted under the federal and state governments of Guatemala between 1823 and 1837. While the article focuses on the Guatemalan context, it also makes broader arguments about the importance of infrastructure in the formation of states and national identities after Central American independence. It explores the concept of infrastructure as state power from different angles by contextualizing specific projects in their geographical and social space. Infrastructure projects were significant not just in the context of external connections and transnational trade, but were also embedded in local histories which link them to histories of agriculture, labor, population, and territory. In this way, the history of infrastructure provides an excellent way to connect local histories with national and international ones.

Keywords: infrastructure, state-building, Central America, Iztapa, Izabal.

Introducción

El istmo centroamericano, en el ámbito de la geopolítica global, ha sido definido a menudo por proyectos de infraestructura a gran escala: canales, ferrocarriles y puertos. Sin embargo, desde sus primeros días de independencia de España en 1821, la infraestructura también marcó las políticas nacionales en Centroamérica. Este tipo de proyectos son una vía importante para entender no solo la relación de los Estados emergentes con el mundo exterior (por ejemplo, los puertos estaban claramente

vinculados al comercio y a préstamos extranjeros), sino también las relaciones y conexiones entre las ciudades y el campo.

Además de los proyectos grandes y conocidos (el más evidente, el Canal de Panamá), hubo docenas de construcciones importantes en toda Centroamérica, las cuales contribuyeron a remodelar las geografías nacionales. Por medio de la demanda de mano de obra para su edificación y algunas mejoras del tráfico terrestre o fluvial, estas construcciones simbolizaron la presencia del poder estatal en las zonas rurales. Asimismo, al señalar aspectos que debían mejorarse, los gobiernos y comerciantes también esgrimían argumentos sobre la importancia de determinadas regiones geográficas en cada país. En ese sentido, los caminos y las obras portuarias ayudaron a incorporar (en los Estados) territorios que, si bien formaron parte de la periferia del Imperio español, ahora se convirtieron en lugares integrados al territorio nacional.

Este artículo se centra en el contexto guatemalteco de 1821-1838, pero también expone argumentos más amplios sobre la importancia de estos proyectos en la formación de los Estados y las identidades nacionales después de la independencia centroamericana. Se examinan dos regiones, cuyos caminos, puertos y canales (proyectados, aunque no siempre terminados) dieron forma a la política guatemalteca, al comercio y a la comprensión del espacio en las décadas de 1820 y 1830. Se trata de la amplia zona de Izabal (que incluye el puerto Atlántico de Santo Tomás de Castilla y el río Motagua), y del puerto de Iztapa en el Pacífico. Aunque en la década de 1830, Izabal estaba especialmente vinculado con los proyectos de colonización extranjera y de un controvertido sistema de concesiones, durante gran parte de la época mencionada también fue objeto de políticas que miraban al interior del país, no solo al exterior. Es decir, estos proyectos impulsaban una forma de colonización interna al promover la atracción de colonos desde otras partes del país a estos puertos.

La colonización extranjera ha sido tratada por varios historiadores (Pérez Valenzuela, 1956; Griffith, 1965). Además, Ralph Lee Woodward ha examinado el papel del Consulado de Comercio en el desarrollo de puertos y carreteras, principalmente en la época colonial y después de 1839 (Woodward, 1981). Sin embargo, es necesario analizar otras propuestas de construcción de carreteras y puertos que se proyectaron para mostrar el importante papel que jugaron en las “reformas liberales” de las décadas de 1820 y 1830, las cuales crearon y reforzaron estructuras de gobierno, inversión y comunicación que fueron importantes a lo largo del siglo XIX.

Este artículo examina proyectos relacionados con la construcción de caminos, puertos, canales y ríos, que se llevaron a cabo bajo los gobiernos federales y estatales de 1823-1827. Además, se toma en cuenta el gobierno de Mariano de Gálvez (1831-1837), que contó con algunos años de mayor estabilidad política. Lo anterior coincidió temporalmente con otras reformas de este gobierno. Los proyectos de caminos no tuvieron un impacto de tanto alcance como otras reformas de Gálvez (por ejemplo, en el ámbito de la educación o la religión). De hecho, muchos de los

proyectos se basaron en intentos previos de la época colonial. Todos estos proyectos contaban con más determinación y voluntad por parte de sus promotores, más que con recursos financieros, por lo que muchos fracasaron. No obstante, sentaron precedentes para posteriores proyectos de infraestructura y sirvieron para integrar los puertos y áreas rurales al Estado.

Los elementos infraestructurales del poder estatal, como argumentan Miguel Centeno y Agustín Ferraro, han estado poco representados en la literatura de la construcción del Estado latinoamericano del siglo XIX, en comparación con sus aspectos territoriales y económicos; sin embargo, fueron una prioridad inmediata después de declarada la independencia (Centeno y Ferraro, 2013, p. 13). Entre los historiadores de las independencias centroamericanas e hispanoamericanas que han abordado los proyectos de infraestructura de varias maneras se encuentran Ralph Lee Woodward (1993, p. 50) y Adolfo Bonilla Bonilla (2015), destacando la carga de impuestos y tributos laborales que exigían estos. Bonilla Bonilla, en particular, conecta el tema con un argumento más amplio sobre las actitudes del “despotismo ilustrado” de los gobiernos de principios del siglo XIX, identificándolas como una de las raíces del descontento que condujo a la revuelta de Rafael Carrera en 1837.

Si bien este trabajo no explora la base de poder rural de Carrera, sí destaca las relaciones de poder entre la ciudad y el campo, y la forma en que el gobierno de la ciudad de Guatemala imaginó que podía remodelar el campo y su población, de acuerdo con su imagen ideal de desarrollo del comercio. También se explora el concepto de infraestructura como poder estatal desde distintos ángulos, al contextualizar proyectos específicos en su espacio geográfico y social, explorando sus conexiones con la agricultura, la mano de obra, la población y el territorio. De este modo, la historia de la infraestructura proporciona una excelente forma de conectar las historias locales con las nacionales e internacionales. Se basa, a su vez, en el trabajo de los historiadores que han escrito relatos locales detallados de los puertos guatemaltecos y centroamericanos (Griffith, 1978; Pérez Valenzuela, 1956; Rubio Sánchez, 2000; Payne Iglesias, 2007). Igualmente, se toman en cuenta documentos primarios como mapas y correspondencia manuscrita de archivos de Guatemala y el Reino Unido, incluyendo leyes y decretos guatemaltecos relacionados con la infraestructura.

La forma constitucional que tomarían los nuevos Estados de Centroamérica después de la independencia no era del todo clara, ya que las fronteras de los Estados que formaban parte del Estado Federal de Centroamérica no estaban bien definidas. No obstante, los gobiernos guatemaltecos de estos años se enfrentaron con retos que contribuyeron a la construcción política del Estado de Guatemala. Para Centroamérica, con su fuerte énfasis local y regional en el proceso de independencia, esta es una observación especialmente importante. Como ha demostrado Jordana Dym, los pueblos y municipios influyeron en el proceso de independencia y de construcción de los Estados (Dym, 2006). Esto hace que en este artículo se destaque la importancia de conectar las historias

locales con historias de lo que más tarde serían los Estados nacionales en el istmo, aspecto que se ve favorecido con la incorporación del análisis de los proyectos de infraestructura.

En la retórica política guatemalteca de esas décadas, los proyectos de infraestructura no solo eran retos prácticos para los servicios de comunicación o comercio, sino símbolos poderosos de la reorganización política y geográfica del país que ahora se enfocaba en la capital, la ciudad de Guatemala. Había un simbolismo evidente en la expansión de la infraestructura portuaria en términos de un Estado joven que miraba hacia el exterior para ocupar su lugar en el mundo. Sin embargo, los esfuerzos del Estado de Guatemala por conectar la capital con los puertos se apoyaron en los intentos de los comerciantes de vincular esta ciudad con las costas en la época colonial. De esa forma, reforzaron un sistema económico construido en torno a los intereses de la ciudad de Guatemala y sus alrededores, estableciendo la base de posteriores reorganizaciones administrativas y económicas, durante décadas de refuerzo y ampliación de estas rutas entre la ciudad y los puertos, que continúan hasta hoy. Es interesante destacar de la información analizada, que el problema de financiación de las infraestructuras y los debates sobre la necesidad, o falta de ella y de buscar inversiones extranjeras para desarrollarlas, se han mantenido de forma constante en toda la región durante los últimos 200 años.

Un elemento clave para comprender la importancia de la dimensión infraestructural es que lo que había en aquel momento eran paisajes locales que no siempre tenían vínculos bien definidos con la capital en el momento de la independencia. Los proyectos de infraestructura contribuyeron a visibilizar los mecanismos y límites del poder estatal, así como su alcance territorial, que formaba parte de un proceso de construcción del Estado.

Sin embargo, esta no es solo una historia de la imaginación política de una élite criolla, ladina o europea en la ciudad de Guatemala. Más bien, estos proyectos afectaron a un gran número de personas por sus implicaciones prácticas: desde los arrieros, los guías locales al servicio de los comerciantes, los labradores y los militares, hasta las comunidades indígenas y los contrabandistas que vivían en estos paisajes al margen del control español, precisamente porque el Estado tenía poca presencia en estos territorios. Así pues, al centrar la historia de la construcción del Estado en zonas geográficas específicas y en las implicaciones del desarrollo infraestructural en ellas, podemos obtener, al menos, un pequeño panorama de las vidas de personas que, de otro modo, serían periféricas a las estructuras estatales.

Planteamiento del problema: carreteras y canales en la década de 1820

El político e intelectual centroamericano José Cecilio del Valle, en un discurso en el Congreso Federal de 1825, elogió al nuevo Estado por proporcionar la “libertad” y las estructuras políticas que harían posible

la prosperidad. Sin embargo, observó sombríamente que la falta de infraestructuras estaba bloqueando el progreso de la Federación: “Los caminos son lo que no tenemos”, declaró. Para él, eso creaba un problema de comunicación entre “los puntos de la cosecha y los mercados del consumo” (Del Valle, 1825, p. 31). No solo los caminos estaban con problemas, también lo estaban los puertos, como lo registró una comisión de la Federación al secretario de guerra señalando el “triste estado de los puertos” (TNA, FO 254/1, p. 235) y, aunque, debido a su función de defensa, estos estaban normalmente bajo el control de una guarnición del ejército, también eran una preocupación para los civiles.

En Guatemala, los puertos de la costa norte o del Caribe, y los caminos que conducían a ellos, se convirtieron en una prioridad para el Gobierno casi inmediatamente después de la independencia. Sin las normas imperiales españolas que limitaban el comercio (legal) a determinados puertos controlados por España, existía ahora la posibilidad de ampliar los puertos propios en lugar de depender de Omoa (Honduras), Verapaz (México) o, incluso, del puerto de Belice, cuya importancia creció rápidamente en los años de 1820.

Las ventajas geopolíticas nunca se consideraron de forma aislada. Incluso al hablar de la bonanza que podría llegar a Centroamérica con el establecimiento de un canal que atravesara el istmo, José del Valle destacó también la prosperidad que representaban sus recursos naturales (El Redactor General, 7 de diciembre de 1825, p. 101). Además, el Gobierno esperaba que las compañías de transporte que pudieran construir un canal también proporcionaran un método de “apertura de caminos desde las poblaciones principales del centro hasta los puertos de la costa del norte” (Gaceta del Gobierno Supremo de Guatemala, 1824, p. 34).

En estos proyectos tempranos, incluyendo los planes para un canal centroamericano, se insistía que nunca sería posible completarlos sin capital extranjero. A pesar de eso, se enfocaron en resolver problemas domésticos e incluían propuestas de mejora del transporte terrestre para conectar las ciudades del interior con las costas; es decir, se desarrollaron buscando un punto de intersección entre los objetivos federales y estatales. Los puertos también representaban un encuentro entre el Estado y la Federación. De 1824 a 1838, Guatemala era uno de los cinco Estados que componían la Federación Centroamericana y debido a su función militar, los puertos estaban formalmente controlados por la Federación y no por los Estados nacionales. Sin embargo, los caminos y canales interiores permanecieron como asunto propio de los Estados (Avendaño Rojas, 2009, p. 190).

En los primeros años de la Federación, cuando la ciudad de Guatemala aún era la capital, los políticos y comerciantes mantenían un interés en los territorios de otros Estados, de manera que se diluían las líneas entre el Estado y la Federación, tal vez con la expectativa de mantener la hegemonía regional que habían disfrutado en el período colonial. Debido a su papel regional, el Gobierno federal promovió la idea de un canal en Nicaragua durante todo el período de su existencia, destacando su importancia global para la región e iniciando un proyecto ambicioso

de cartografía de la ruta propuesta en 1836 (Brockmann, 2020, pp. 213-214).

Aunque el autor de un informe inglés tenía buenas razones políticas para darle importancia a la influencia guatemalteca dentro de la Federación, también dejó constancia de su impresión sobre las actitudes de algunos políticos y comerciantes de la ciudad de Guatemala cuando informó que “Omoa pertenece a Honduras pero puede considerarse como puerto guatemalteco porque está bajo la jurisdicción de la República Federal” (Anónimo, *Information for Emigrants*, 1836, p. 11). El complicado proceso de delimitación de fronteras que se llevaba a cabo y de la relación entre los Estados dentro de la Federación es también visible en las noticias en la *Gaceta del Gobierno Supremo de Guatemala* que durante algunos meses en 1826, puso a Omoa en la sección de noticias del “extranjero”, a Nicaragua en “noticias nacionales”, y a San Salvador en “interior” (*Gaceta del Gobierno Supremo de Guatemala*, 1826). Además, la distribución de los ingresos de las alcabalas marítimas fue siempre una fuente de disputa entre los Estados, y entre estos, y el Gobierno federal (Avendaño Rojas, 2009, p. 71).

Los puertos siempre estuvieron vinculados con la cuestión de comercio interior y con la política federal e internacional. Cada Estado mantenía en su interior, el legado de las rivalidades de la época colonial, por lo que el fortalecimiento de las redes de transporte y comercio significaba también el intento de recuperar el dominio de la región y de resolver las disputas históricas.

Si las relaciones entre Estado y Federación planteaban complicaciones, la línea entre el pasado colonial y el presente independiente, tampoco se trazó de manera clara. Mientras José Cecilio del Valle y otros políticos destacaban en su retórica, el efecto transformador de la independencia en el desarrollo de caminos y puertos, los gobernantes, ingenieros y comerciantes consultaban constantemente los antecedentes coloniales en busca de modelos para sus proyectos.

Los proyectos que el Consulado de Comercio y la Sociedad Económica habían emprendido en el ámbito de la infraestructura entre 1790 y 1820 estuvieron centrados en los intereses y la posición geográfica de Guatemala y no de España. Por lo tanto, podían trasladarse fácilmente a las prioridades del nuevo Estado (Woodward, 1981, p. 204; Brockmann, 2020, pp. 206-209). Aunque Woodward subraya, con razón, que los gobiernos de las décadas de 1820 y 1830 redujeron drásticamente la influencia del Consulado de Comercio, sus legados siguieron influyendo los proyectos de infraestructura. Así, dentro del Estado de Guatemala, las prioridades económicas de los comerciantes de la ciudad de Guatemala de la época colonial, resentidas por los comerciantes de otros Estados durante largo tiempo, fueron las que también se convirtieron en proyectos del nuevo gobierno. A su vez, estos no rechazaron los proyectos del Consulado o de la Sociedad Económica como legados del periodo colonial, sino que los adoptaron como conocimientos geográficos útiles. Los gobiernos de esas décadas eran muy conscientes de que existían esos antecedentes coloniales, principalmente herencia del Consulado de

Comercio y Sociedad Económica, en forma de proyectos que no se habían realizado durante la Colonia, pero que se proyectaban en la época independiente para fortalecer el Estado.

Caminos y puertos: la región de Izabal y la “frontera interior”

Izabal y, hasta cierto punto Iztapa, habían sido espacios liminales o fronterizos durante la Colonia. Su vida política estaba ligada a este concepto geográfico. Al igual que otras “fronteras interiores” o “tierras fronterizas” en América, los puestos comerciales y pequeños poblados españoles solo lograron un débil control administrativo en estas zonas (Cervera Molina, 2019; Gándara, 2016; Truett, 2004). Por supuesto, los propios puertos y costas fueron trazados por los hidrógrafos, pero la región al interior de los puertos e incluso la costa no estaban fuertemente integrados en el Estado colonial. Sin embargo, mientras que en la época colonial habían sido sobre todo los comerciantes individuales y el Consulado los que exploraron estas rutas, los puertos del norte de Guatemala se convirtieron en una prioridad clara para el nuevo Gobierno casi inmediatamente después de la independencia (Woodward, 1981, pp. 109-116; Brockmann, 2020, p. 185).

Estos territorios se encontraban aislados de la capital y del interior del país, por lo que estaban alejados del poder estatal, no solo en un sentido político, sino también en lo ambiental y geográfico, así como en lo económico y social. Al principio del período independiente, estas costas, puertos y ríos podrían describirse como tierras fronterizas en manos de muchos grupos de interés diferentes: comunidades indígenas k'iché, kakchiquel y garífunas que vivían en estas tierras bajas, así como contrabandistas y piratas de diferentes nacionalidades. Esta era una región bien conocida por recibir a quienes, huyendo de las tierras altas hacia las bajas o entrando desde la costa hacia el interior, buscaban escapar el control de la Corona española. Fueron conocidos como sitios porosos en lo que respecta al poder político, de rechazo a la organización social del Estado, lo que siguió prevaleciendo en cierta medida hasta el siglo XIX. En la región de Izabal, por ejemplo, la preocupación por la estrategia q'equchi' de huir de las autoridades se mantuvo hasta finales del siglo XIX (Hurtado Paz y Paz, 2014, p. 16). El Petén es una región semejante que puede denominarse “frontera interna”, aunque solo se incluye en este grupo de territorios entrado el siglo XIX (Hurtado Paz y Paz, 2010).

No se construyeron nuevos caminos en la década de 1820 debido a la falta de fondos, las interrupciones por las guerras y la falta de mano de obra. En la década de 1830, se enviaron varias expediciones a las montañas de Mico en la región costera de Izabal, para encontrar conexiones más eficaces, con éxito limitado. Solo hasta 1849 se construyó un nuevo muelle, con la participación de un ingeniero holandés. En 1867 se otorgó una concesión a un particular que se comprometió a construir una carretera entre Gualán e Izabal, camino que aún no existía, mientras que en la segunda mitad del siglo XIX, la llegada de los ferrocarriles y

los servicios de barcos de vapor de Panamá a Guatemala cambiaron la dinámica del transporte en la región (Pineda de Mont, 1869, p. 792; Woodward, 1981, pp. 123, 157).

Sin embargo, otros aspectos de este proceso de integración de la región al Estado tuvieron un efecto inmediato, entre ellos, la expansión del sistema de correos. Sylvia Sellers-García ha mostrado que el establecimiento de un sistema de correos a las ciudades de la región fue una prioridad del Gobierno en 1824 (Sellers-García, 2013, p. 123). En 1827, “para facilitar la comunicación con los puertos del Norte”, se añadieron dos correos mensuales de Gualán a Izabal (Gaceta del Gobierno Supremo de Guatemala, n.º 39, 6 de octubre de 1827, p. 233). Esos correos no se mantuvieron vigentes en el largo plazo, pero la intención del Gobierno de fortalecer la infraestructura del nuevo Estado era evidente.

Las comisiones de exploración de la década de 1830 no siempre produjeron rutas comerciales más rápidas y, de hecho, el número de comisiones enviadas para las mismas rutas sugería que, por el momento, seguían siendo exploraciones preliminares más que construcciones satisfactorias. Sin embargo, sí produjeron nueva información geográfica en la forma de breves informes junto a mapas de croquis de las rutas. El comisionado Ángel Floripe, anunció que se había encontrado algunas dificultades y que necesitaba volver a la capital sin finalizar la exploración de reconocimiento del camino de Gualán a Santo Tomás (AGCA, B Leg. 3612, Exp. 84591, 1833). No obstante, otro comisionado, Cayetano Recinos, trazó un camino desde Gualán a Punta de Frailes en 1834 (B92.2, Exp. 84354, Leg. 3612).

Felipe Molló, jefe político de Livingston, contribuyó con otro reconocimiento entre Gualán y Santo Tomás (Griffith, 1965, p. 86). El mismo Molló añadió en una carta particular que se había comunicado con un viejo arriero, “el cual aseguró en Izabal que en años anteriores había sacado en sus mulas carga de contrabando del puerto de Santo Tomás, y que en dos días había llegado al Mico por un camino entre el Golfete o el monte de San Gil”. Eso era una ruta distinta de lo que Molló en su propio reconocimiento había seguido (AGCA, B92.2, Leg. 3612, Exp. 84389). Los hombres encargados de la exploración registraron las rutas con tanta atención al detalle y a la naturaleza del terreno, que sugería que abordaban sus tareas como si se tratara de una tierra completamente ajena, lo que refuerza la idea de la colonización interna. En estas exploraciones, los ingenieros y administradores alegaron incluir en el territorio del Estado parajes hasta entonces desconocidos.

Todo esto llevó a que la región de Izabal ocupara un lugar cada vez más importante en la retórica política y en la imaginación geográfica del Estado al principio de la época independiente. Al fin y al cabo, a principios del siglo XIX, en la etapa colonial tardía, la zona de Izabal solía aparecer de manera escueta e imprecisa en los documentos. Muchas veces estaba etiquetada en mapas como “costa de Honduras”, ya que en aquella época se encontraba dominada por el puerto hondureño de Omoa, lo cual refuerza la idea de lejanía con respecto al interior del territorio y a la ciudad de Guatemala. Sin embargo, esto fue cambiando conforme

avanzaba el siglo XIX y hacia 1839, el nombre de esta área ya estaba ligado al Estado guatemalteco y a sus subdivisiones administrativas. Se planteó la cuestión de puertos con la intención de administrarlos dentro del territorio nacional, lo que produjo un pequeño debate con respecto a de cuál departamento debía formar parte o que, en lugar de ubicarse entre los departamentos de Verapaz y Chiquimula, Izabal debía ser su propio distrito, como opinó un político “Pues de otra manera no es posible que haya orden en aquella costa” (AGCA, B113.3, Exp. 50004, Leg. 2401).

El interés geográfico en esa región aumentó en la década de 1830, con la producción del *Atlas Guatemalteco* de Miguel Rivera Maestre, el primer mapa de la Guatemala independiente producido en el país, y no en Europa o Norteamérica. Antes de ese período, rara vez se producían mapas precisos del territorio de Guatemala en el país (Dym, 2004, 2017). Aunque en la década de 1830, no existía todavía una verdadera identidad nacional dentro de Guatemala, la definición de algunas fronteras nacionales era cada vez más importante. Por ejemplo, el atlas contribuyó a definir los territorios que proporcionarían rutas de comunicación clave para el Estado, así como los que podrían entregarse a las empresas de colonización extranjera como parte de una concesión. Aunque el Motagua no solía dibujarse con precisión en los mapas de la costa atlántica en la época colonial, Rivera Maestre lo situó claramente dentro de los límites de Guatemala en 1832. Esto es evidente en el “Mapa del departamento de Chiquimula” (1838), donde el río Motagua y la frontera con Honduras estaban especialmente definidas (Rivera Maestre, 1832, 1838).

La cuestión de la navegación de los ríos Motagua y Polochic también formó parte de estas exploraciones de la región de Izabal y de la costa del norte. El río Motagua, navegable en buques pequeños dependiendo de la estación, preocupaba al Gobierno de Mariano Gálvez por ser una ruta de contrabando (Pineda de Mont, 1869, p. 781). Para entonces, el Gobierno guatemalteco no había perdido del todo la esperanza de convertir el Motagua en una ruta de navegación importante, aunque una serie de exploraciones en la época colonial habían fracasado y nunca se habían concretizado planes para un canal. El gobierno de Gálvez confiaba que una empresa de colonización extranjera pudiera llevar a cabo esta tarea. Por eso, primero la compañía de colonización inglesa y luego la belga obtuvieron el monopolio de la explotación de los servicios de vapores en el Motagua, a pesar de una serie de informes contradictorios o condenatorios sobre la navegabilidad de este río que se habían generado hacia 1796.

Ninguno de estos proyectos tuvo éxito. Un ingeniero de la compañía inglesa, Gardiner, una vez más empezó a planear un canal entre el Motagua y Santo Tomás (Griffith, 1965, p. 175; Brockmann, 2020, pp. 212-213). En esta ocasión, la confianza en proyectos geográficos anteriores, y especialmente los coloniales pudo haber nublado el juicio tanto de los Gobiernos como de las compañías extranjeras. Aunque cada intento fracasó, parece que la intención de propiciar una navegación más eficiente entre la capital y la costa a través del Motagua estaba

firmemente establecida dentro de la retórica política de Guatemala, gracias a la existencia de mapas, reconocimientos y planes numerosos para el proyecto; y así el proyecto se inscribió dentro de la imaginación geográfica del Estado.

Caminos y la colonización de la tierra

Ya hemos visto que la construcción de caminos y obras portuarias formaba parte de esfuerzos más amplios para conectar las costas y el interior, vinculados a las ideas de incorporación de territorio al Estado. Sin embargo, había motivaciones aún más amplias para la exploración geográfica, el desarrollo de caminos y la gobernabilidad. El hecho de que los proyectos de construcción de caminos bajo el Gobierno de Mariano Gálvez se produjeran al mismo tiempo que importantes procesos de colonización agrícola, no fue una coincidencia. Formaban parte del mismo esfuerzo por poner bajo control estatal diferentes aspectos de estas tierras e introducir lo que este Gobierno suponía como “progreso”. Esto iba de la mano con las reformas en la propiedad de la tierra que eran cada vez mayores, que priorizaban la propiedad privada sobre las tierras comunales y que afectaban especialmente a las comunidades indígenas (Fry, 1988, p. 37; Sagastume Paiz, 2016).

Se suponía que la construcción de caminos también promovía la agricultura, relación que se hizo explícita al vincular en una ley de 1836 los precios más altos de la compra de terrenos baldíos, con su “fertilidad” y proximidad a “costas, lagos, ríos navegables o poblados” (Pineda de Mont, 1869, p. 680; citado en Sagastume Paiz, 2016, p. 31). La construcción de puertos y caminos, la explotación de los recursos naturales y la expansión del poder estatal para controlar a la población de manera más efectiva iban, por tanto, de la mano. Se consideraba que los caminos mejoraban las producciones naturales y económicas de los lugares que atravesaban. Estos supuestos se hicieron explícitos en un decreto de concesión de 1867, que describía las esperanzas de un nuevo camino carretero entre el Motagua y Santo Tomás, así como la navegación a vapor por el Gualán, que beneficiarían el “desarrollo del comercio en general” y también ayudarían a “la naciente agricultura de los departamentos situados al norte de la república” (Pineda de Mont, 1869, p. 792).

En 1834, el *Boletín Oficial* del Gobierno guatemalteco aseguró que el puerto de Iztapa no solo era apto para recibir embarcaciones y estaba bien comunicado con el interior del país por caminos llanos, sino que también existía la seguridad de que esas conexiones impulsarían la agricultura cerca de la ciudad capital. La sola posibilidad de una comunicación más eficiente tendría el efecto de que “los campos de esta misma ciudad van a verse cubiertos de cafetales: sus terrenos dan este fruto de mejor calidad: los bienes que van a reportarse son incalculables” (Boletín Oficial, Decreto, septiembre 30 de 1834, p. 563). De esa forma, los caminos, los puertos y la agricultura se integraban en un equilibrio bajo la idea de ‘desarrollo’. Por otro lado, el Gobierno reiteró que confiaba en que el conjunto de “tener un puerto cercano en el Sur y facilitar los caminos” traería beneficios al Estado (Boletín Oficial, Decreto, julio 22 de 1833, p. 227).

Los políticos también justificaban los proyectos de construcción de caminos con evaluaciones de las posibilidades agrícolas del territorio que atravesarían. Se entusiasmaron al informar que una expedición que buscaba un camino en las montañas entre Gualán e Izabal había encontrado “vestigios de una población antigua y cacaotales en medio de los montes produciendo fruto, que es de excelente calidad como se ve por las muestras que han remitido los expedicionarios” (Boletín Oficial, Decreto, julio 22 de 1833, pp. 226-227). En ese caso, vieron un gran beneficio en encontrar pruebas de las producciones potenciales del territorio, vinculando una vez más el transporte y la agricultura. Este fue uno de los varios intentos de reconocimiento en los que los vestigios de antiguas poblaciones o antiguos caminos se consideraron una buena señal: en lugar de tener que evaluar el territorio para ver si era apto para ser habitado o para tener un camino pavimentado, el propio terreno proporcionaba esas pruebas por medio de los restos arqueológicos.

Además, dado que los caminos podían ser vistos como promotores del “desarrollo”, estaban estrechamente ligados a las complicadas ideas de “progreso” y “civilización” que siguieron siendo populares entre la élite gobernante durante las décadas de 1820 y 1830. Se vinculaba, en este mismo imaginario ideológico, a la tierra inhóspita con la supuesta barbarie de la gente que la habitaba. Por ejemplo, Alejandro Marure relacionó los caminos frágiles de “La Montaña” con lo que él percibía como las carencias intelectuales de los habitantes de la región (Marure, 1838, p. 3; véase también Bonilla Bonilla, 2015, p. 45). Basándose en una larga historia de ver la tierra como fértil y prometedora, pero menospreciando a la población indígena que habitaba esos paisajes (Martínez Peláez, 2006, p. 106; Brockmann, 2020, pp. 165-68), las élites de la capital consideraron que los canales y otros medios de comunicación traerían no solo fomento económico, sino el “progreso” social.

Iztapa

Las cuestiones sobre el valor de buenos medios y vías de transporte entre el interior y las costas, así como la relación entre el paisaje, los caminos y la gente, podemos verlas combinadas en los esfuerzos por habilitar el puerto en Iztapa. Una de las primeras leyes establecidas por la nueva Guatemala dentro del Estado Federal, en la Asamblea Nacional Constituyente en febrero de 1824, decretaba habilitar el puerto de Iztapa o como se llamaría desde entonces, el puerto de Independencia (Pineda de Mont, 1869, p. 771).

Este era un puerto poco utilizado en la época colonial debido a los arenales de Iztapa, y los comerciantes de la época colonial se enfocaron en los puertos salvadoreños de Acajutla y Sonsonate, pero Iztapa en la época de independencia destacó como un puerto verdaderamente “guatemalteco”, llamado también el “antiguo puerto de Guatemala” (Rubio Sánchez, 1956). Sin embargo, ingenieros y comisionados encontraron repetidamente obstáculos que recordaban algunos de los problemas que ya se habían señalado durante la Colonia.

Los ingenieros del siglo XIX indicaron la presencia de arenales, la ausencia de población, agua fresca limitada y otras condiciones, pero, a pesar de todo, el puerto siguió siendo una prioridad en la agenda de los sucesivos gobiernos.

El optimismo con el que los políticos de la ciudad de Guatemala veían al proyecto de Iztapa en 1824, lo podemos ver en dos planos del puerto a los que José Cecilio del Valle tuvo acceso, y que fueron copiadas por el diplomático inglés George Thompson, de visita en la ciudad de Guatemala en julio de 1825 (TNA – MPK 1/53-54). El primero (“prestado a mí por José del Valle el 1 de julio de 1825”), muestra una representación actual del puerto de Iztapa incluyendo sus infames bancos de arena, pero también un esquema de las obras planificadas. Aunque la nota que acompaña el esquema no menciona el estado de desarrollo de las obras y en el mapa están marcadas como obras planeadas y no realizadas, los proyectos se presentan con mucha confianza.

Un segundo plano de Iztapa es otra copia sacada por Thompson en julio de 1825. El original se basó en un “reconocimiento hecho por el científico y venerable Canon Dighero”, pero otra vez delineó un nuevo camino desde la costa a la capital que todavía no existía en esa forma y el plano, trabajado con esmero, no parece plantear problemas en su ejecución. Sin embargo, diez años más tarde no habría grandes avances en el desarrollo de esta infraestructura. Aunque se había llevado a cabo un reconocimiento en 1824, en 1836, un ingeniero se quejó de que todavía no se había fijado el lugar para construir la casa de aduana y los almacenes para la descarga de los barcos (AGCA, B119.3, Leg. 2541, Exp. 58618).

Durante al menos una década, políticos y militares hablaron sobre el proyecto con bastante optimismo. En 1828, el Gobierno de Guatemala pidió al Consulado de Comercio hacer un reconocimiento exacto de la bahía de Iztapa (al parecer, esta entidad se había ocupado de esta tarea en la época colonial). Según el Gobierno, el puerto contaba con una “bella posición topográfica: abunda en víveres sanos, frutas del mejor gusto, y de diferentes clases: es regado por arroyos de aguas dulces y saludables, y las infinitas preciosas maderas que crían las montañas”. El Gobierno sabía que se necesitaban algunas obras para deshacerse de unos obstáculos de navegación en sus ensenadas y es por eso que se necesitó la ayuda del Consulado. Por su parte, el Gobierno ofreció establecer un castillo con guarnición, almacenes seguros y liberar al puerto de alcabala durante 8 o 10 años (AGCA, B, Leg. 1391, Exp. 32132, 22 mayo 1828).

En 1831, durante la presidencia de Mariano Gálvez, todavía era una prioridad establecer un puerto y un camino a Iztapa. En 1831, el *Boletín Oficial* del Gobierno del Estado informó que un barco, el bergantín Sofia, acabó de descargar sus efectos en el “exelente” puerto de Iztapa, y que estos ya se habían trasladado a la capital. Con un optimismo algo equivocado, anunció que “así queda resuelto el problema de la prosperidad de Guatemala. Pequeños trechos faltan para que el camino todo hasta esta ciudad sea transitado por carros i coches” (Boletín Oficial, Decreto, marzo 31 de 1831, p. 461). Parecía que el mismo Gobierno intuía que las cosas no eran tan fáciles.

En el *Boletín Oficial* del Gobierno de Guatemala, donde la publicación de decretos oficiales constituía la mayoría de los artículos, una nota en 1833 se burlaba de la tendencia de hacer planes grandiosos que, en realidad, solo se podían cumplir con dificultad. Respondiendo a un artículo en un periódico de Lima que proyectaba un canal nuevo, el autor guatemalteco escribió con un humor seco: “Si solo hay *decreto* para que se haga, entonces también en Nicaragua hay apertura, i en Oajaca un camino carretero de un mar a otro” (Boletín Oficial, Decreto, febrero 22 de 1833, p. 279). Este autor estaba muy consciente de que ninguno de los proyectos considerados muy importantes para la autodefinición del Estado y de la Federación, habían sido cumplidos.

Población y mano de obra

Todos estos grandes planes tenían algo en común: aunque relacionaban la geopolítica, el comercio y la agricultura, rara vez parecían considerar como personas o darles importancia a los habitantes de esas tierras. En los excepcionales casos en que se mencionaban las poblaciones en los proyectos de caminos y puertos, a menudo se las consideraba solo como un recurso que había que gestionar. La forma más obvia en que esto se manifestaba era en la cuestión de la mano de obra necesaria para construir caminos. Cuando se planificaba un camino en los proyectos del Gobierno de Gálvez de la década de 1830, el tema de la mano de obra siempre formaba parte de la planificación, incluso durante la fase de reconocimiento. Por ejemplo, el ingeniero Manuel Jonama y el teniente Francisco Ballesteros aconsejaron que las obras necesarias en el puerto de Iztapa necesitarían “doscientos trabajadores por lo menos, los que pueden sacarse de Chiquimula, Guasacapán y Tasisco” (AGCA B95.1, Leg. 1398, Exp. 32600, Escuinta, 7 de marzo 1833).

Además, es importante recordar que un camino, una vez construido, también tenía que contar con mantenimiento, lo que requería más inversión de mano de obra, por lo que era parte importante del diseño del camino identificar a las personas que proveerían ese servicio. La gestión de la mano de obra estaba relacionada, una vez más, con el espíritu de las transformaciones agrarias de Gálvez: los seres humanos, al igual que las tierras, eran más útiles cuando encajaban en los planes racionalizadores del Estado. La construcción de carreteras dependía de los pobladores que estuvieran dispuestos a proporcionar mano de obra de acuerdo con el censo y las leyes.

Sin embargo, un miembro del Consulado explicó en 1841, que aunque Centroamérica tenía grandes ventajas en topografía y recursos naturales, muchos proyectos “halagüeños” de infraestructura fracasaron por “la falta de población y la falta de riqueza” (AGCA, B92.2, Leg. 3612, Exp. 84389, Consulado, 1841). La persistente “falta de riqueza” era otro factor importante, dado que las arcas del Estado a menudo estaban vacías o el capital se invertía en guerras civiles o en el pago de deuda. La falta de fondos obstaculizaba seriamente la posibilidad de invertir en infraestructura.

En referencia a Iztapa, un decreto de 1831 señalaba que “el muelle referido aún no ha comenzado a construirse... la falta de medios que tiene el gobierno para ocurrir al servicio público por hallarse destinados al pago de la deuda la mayor parte de los ingresos de la tesorería” (Pineda de Mont, 1869, pp. 787-788). En consecuencia, como explica Sagastume Paiz, es probable que en la década de 1820, las demandas de los recursos de las cajas de comunidad de los pueblos indígenas incluyeran a las autoridades locales tratando de utilizarlos para diversos proyectos estatales, entre ellos, la reparación de caminos (Sagastume Paiz, 2016, p. 36).

Otros métodos de recaudación de fondos eran los impuestos locales, las “suscripciones patrióticas” y, por supuesto, las disputadas concesiones extranjeras. Por ejemplo, en 1833, se recaudaron impuestos separados para las mercancías y los montados que pasaban por Izabal, con el fin de construir el camino que va de Gualán a Izabal (Pineda de Mont, 1869, p. 776). Mientras que el requerimiento colonial se prohibió desde la independencia, una variedad de formas de trabajo tributario y forzado de presos, también se siguió utilizando en Guatemala.

En 1836, Iztapa había pasado al control de un comandante militar quien supervisaba las obras, pero se quejó que este puerto carecía de mano de obra para completar las tareas de almacenaje. En septiembre del mismo año, había solo ocho hombres trabajando en el área de las salinas de Sapote, entre ellos un “práctico”, un canoero y un preso. El encargado de las obras de almacenaje explicó que los efectos descargados solían permanecer en la playa porque no había suficiente gente para trasladarlos al llamado “almacén de los morenos”, y faltó la mano de obra para construir una alternativa, indicando que el comandante militar “tubo que ceder diez hombres que había pedido para los trabajos del puerto” (AGCA, B 119.3, Leg. 2541, Exp. 58618; informes de Manuel Reveloff y Cenón Orellana).

Como sugiere esa enumeración tan corta de trabajadores, se usaba frecuentemente a los presos como mano de obra para la construcción de caminos. Eso se reflejaba también en los juzgados de la época. Por ejemplo, en 1833, un hombre acusado de homicidio fue sentenciado a seis años en Iztapa y otro “por heridas, un año de obras públicas”. También se registran sentencias de un año de trabajo en obras públicas por “herida grave” o “hurto de tres tercios de sal” (Boletín Oficial, n.º 33, mayo 6 de 1833, pp. 567-568.) Otro fue condenado a un año de trabajo en obras públicas por “ebriedad y vagancia”, lo cual subraya la observación de Sagastume Paiz de que las leyes de ociosidad y vagancia siguieron vigentes durante la mayoría del siglo XIX, para proveer de obreros a las obras públicas cada vez más ambiciosas (Sagastume Paiz, 2015).

Aunque una ley del año 1834 prometió conmutas de penas para que los reos que “no tengan el carácter de incorregibles” no sean condenados a labor en *presidios*, sino en *prisiones* con mejores condiciones, otra ley del mismo año otra vez se enfocó en ordenar que los reos trabajaran en la construcción de caminos. Se establecieron nuevos presidios en Totonicapán, Quetzaltenango y Sololá, además de los presidios existentes en Iztapa y Izabal, con el propósito de “la reparación y apertura de

caminos, construcción de puentes, calzadas y otras obras de utilidad común” (Pineda de Mont, 1869, p. 1777; Pineda de Mont, 1871, p. 125). Queda evidente que los gobiernos de la época consideraron tales legislaciones de presos fundamental para la construcción de infraestructura.

Es claro que las demandas de trabajo impusieron una gran carga a las poblaciones del Estado de Guatemala, pero también existen algunos documentos que sugieren que los encargados en estos casos eran conscientes de la reacción pública a las obras y sus resultados, como una manifestación bastante obvia del Estado y su poder en áreas lejanas de la capital. La construcción de caminos no solo era un proyecto de imposición abstracta de una red de carreteras desde el centro, también implicaba interacciones cotidianas entre los agentes del Estado y los políticos locales, los trabajadores y los usuarios de los caminos en los espacios rurales.

En 1833, Manuel Jonama, al examinar las obras del camino de Guatemala a Iztapa que ya se habían puesto en marcha antes de su nombramiento como director de este proyecto, se quejó que se habían cometido algunos errores básicos al rellenar las primeras barrancas, y manifestó su discontento que se había “[perdido] por consiguiente el mucho dinero que ha costado”. Jonama, inicialmente, ni siquiera quería aceptar la comisión para completar la obra por razones que explicó: “aunque ante el Gobierno no soy responsable de lo que se hubiera trabajado antes de encargarme yo de obra, el público me haría cargo de lo que se arruinase mi tiempo”, y por esa razón rechazó la comisión. Posteriormente, al haber aceptado liderar el proyecto a regañadientes y habiendo completado parte del camino, Jonama se apresuró a asegurar que, viajando en compañía del jefe departamental y “los sujetos que lo acompañaban... todos manifestaron que estaba muy bueno el camino, a pesar de que es susceptible todavía de mejorar” (B95.1, Leg. 35618, Escuintla 2 de junio de 1833. Manuel Jonama), estableciendo un contraste entre la obra primera fracasada, y la suya que fue aprobado por “el público”. A menudo se encuentran menciones de trabajos de este tipo bien hechos en las *relaciones de mérito* de la época colonial, pero este es un caso interesante en el que el ingeniero expresó su responsabilidad no solo hacia el Gobierno que le encargó esta comisión, sino también hacia los usuarios del camino: los pobladores en cuyas vidas el Estado apareció en la forma del camino y las obras de carretera.

El Gobierno también se beneficiaba promoviendo el entusiasmo local por los proyectos de caminos siempre que fue posible. Aparte de las “suscripciones patrióticas”, vagamente tituladas, que podían abrirse para cualquier cosa, desde la acción militar hasta la construcción de caminos, en al menos un caso, el comisionado de la obra se animó a recordar a la población local lo mucho que tenía que ganar con la mejora de la infraestructura.

En respuesta a la falta de mano de obra en Iztapa y a la falta de un plan para conseguir nuevos trabajadores asalariados, el secretario de Gobierno sugirió que se reclutaran los salineros de Iztapa para esos trabajos, en lugar de reclutar a obreros de lugares más alejados. Con el propósito

de convencer a los salineros para que participaran en los trabajos, les manifestó “el grande interés que les resalta de secarse el río y darle otra dirección pues de esta manera se evite que sus obrajes se inunden”. Luego llegarían colonos a la nueva población por construir que podrían “abrir el camino y poner el puente” (AGCA, B95.1 Leg. 1398, Exp. 32600, Fol. 6). En un contexto con poca mano de obra, el incitar a la población local a contribuir en la construcción de infraestructura pública presentándola como una acción en beneficio propio era una solución atractiva.

Otro elemento interesante es que había unas ocasiones, en que los vecinos sin conexiones oficiales evidentes con las comisiones del gobierno mostraron un gran interés en los proyectos. Por ejemplo, en la comisión de 1834, explorando un camino de Gualán a Punta de Frayles (en orillas del lago del Izabal) y buscando –como era habitual– información de vecinos expertos en el territorio, Cayetano Recinos encontró en Gualán un vecino llamado Felipe Aldana, quien le contó que tres comerciantes del municipio ya le habían dado trescientos pesos antes de la llegada de este comisionado para hacer un reconocimiento del camino. En este caso, los comerciantes de la región tenían un gran interés en mejorar las conexiones entre zonas y estaban dispuestos a pagar por eso. Aldana en aquella ocasión no había logrado encontrar el camino, pero Cayetano Recinos sí lo logró y diseñó un mapa esquemático del camino (AGCA, B92.2, Leg. 3612, Exp. 84354), una comisión de gobierno así cumpliendo los deseos geográficos de los comerciantes y vecinos.

Unos meses antes de la independencia de Guatemala, el diputado a Cortes por la Provincia de Guatemala solicitó a la Corte conferir a Gualán el título de villa (junto a tres otras zonas) y hacer de Chiquimula una ciudad. Como prueba del significado de Gualán, explicó que ese era el primer municipio en camino desde Izabal y Omoa en dirección a Guatemala, que era el lugar donde se conservaban las mercancías en bodegas y se registraban los barcos (Flores, 1952, pp. 76-77). Eso parece reflejar una identidad municipal característica basada en su papel clave para conectar la costa a la capital, y muestra que en este caso, los diseños gubernamentales y locales eran los mismos.

Colonos

Estas ideas rara vez resolvieron los problemas de falta de mano de obra. La ubicación de estos proyectos, en partes del país que históricamente no estaban bien controladas por el Estado, mostró que las ambiciones del Gobierno impulsadas por el interés geopolítico de establecer una conexión con las costas, no se ajustaba a los esquemas existentes de comercio, asentamiento y agricultura, los cuales, en la época colonial, se habían centrado más en el interior del país. A ello se agrega, la carencia de mano de obra y de fondos que generaban retrasos de varios años en su desarrollo. En esas circunstancias, había muchos políticos que estaban de acuerdo con la premisa básica de otorgar contratos de concesión a entidades extranjeras para fomentar la inversión de dinero en infraestructura y colonización.

La época de las concesiones en la costa norte de Guatemala no llegó plenamente hasta la década de 1830 con los tratados de Mariano Gálvez, sin embargo, ya en 1824 el triunvirato de Valle, Arce y O'Horán había impulsado estas políticas. Del Valle sugirió que “para excitar a los extranjeros a una empresa tan útil es necesario conceder algún tipo de privilegio”, y quería enviar delegados al Norte y Sur de las Américas, para promover esas oportunidades con “especuladores” (Gaceta del Gobierno Supremo de Guatemala, 22 de junio de 1824). No obstante, como explica el historiador William Griffith, los contratos contenían condiciones que los residentes consideraron injustas y explotadoras. Por ejemplo, las municipalidades de Gualán y Zacapa, en la ruta comercial de la capital a la costa, se opusieron fuertemente a la concesión de tierras en el departamento de Chiquimula a la compañía inglesa *Eastern Coast*, alegando que esta empresa nunca pretendió colonizar el área trayendo trabajadores, sino que, por el contrario, solo querían la concesión para apoderarse del recurso de los árboles de caoba de la región (Griffith, 1965, pp. 117-118). El asunto de la colonización no solo giraba en torno a quién debía colonizar la tierra, sino que también generaba importantes debates sobre cuál era la finalidad del asentamiento; si para obtener beneficios económicos, explotar los recursos o integrarse a largo plazo en el Estado.

La preocupación por la falta de habitantes en estos puertos a efectos de mano de obra, defensa y comercio fue anterior a la de las empresas colonizadoras extranjeras. Ya en 1797, el comerciante Juan Bautista Irisarri trató de establecer una nueva colonia de habitantes en la costa del Pacífico. Aunque se le otorgó licencia para su propuesta de poblar el puerto de Acajutla con “caribes” de la costa de Honduras, originalmente procedentes de la isla de San Vicente, nunca se logró esa mudanza (Dym, 2006, p. 41). En 1823, el Consulado de Comercio hizo conjeturas sobre si era “deseable” ofrecer a colonos “caribes” que se mudaran desde Trujillo a las costas del Golfo Dulce y riberas del río Motagua para que “cultiven una cierta parte con los frutos del país” (Woodward, 1981, p. 117). Siguiendo un tropo bien establecido desde la época colonial y la Ilustración, sobre hombres que se consideraron “inútiles” en su residencia original en Trujillo, advirtieron que una colonia podía transformar la tierra en espacio útil, con ventajas administrativas y económicas.

En 1834, Manuel Bennett fue comisionado a “solicitar en la costa del norte seis personas que siendo inteligentes de marinería vengan a avecindarse a Iztapa”, bajo la condición de que le ofrecieran una caballería de tierra, gastos de viaje y un pago básico por unos meses, “si quieren hacer servicio de guarnición del puerto” (AGCA, B95.1, Leg. 1398, Exp. 32618, agosto 1834). En abril del mismo año, un comandante ubicado en Izabal escribió que el jefe de Estado, Gálvez, tenía un plan de “aumentar la población de Iztapa con morenos de los que viven en estas costas”.

Gálvez le había comisionado al comandante Pulleiros “para que los invitara a trasladarse a aquel puerto ofreciéndoles toda seguridad, protección, etc.” Pulleiros explicó que “Por ahora no hay en este pueblo más de diez, o doce morenos yngleses que se ocupan en la navegación del río de Polochic y si llegan algunos más, y de los de Omoa los invitare

para que pasen a Iztapa”. Sin embargo, la respuesta de los caribes no fue positiva. De hecho, al final de la nota indica que “no ha quedado ni uno”, porque eligieron trasladarse a la costa de Belice en su lugar (AGCA, B95.1, Leg. 3618, Exp. 84596, Cándido Pulleiros, 18 de abril de 1834). Al igual que en el primer intento de controlar y trasladar a la población, se hizo evidente que gente no quería vivir en Iztapa.

Se destaca que en todos los planes en que los comandantes y comerciantes sugirieron poblar la costa del sur proponían que fuera con colonos afrodescendientes. La “Comisión de Guerra y Gobernación” además, propuso “milicias de negros caribes” como defensa de los puertos de Centroamérica (aclarando rápidamente que también habría “oficiales... de la confianza del Gobierno” cuya etnicidad no se mencionó) (TNA FO 254/1, p. 236). Esa población de “caribes” se puede probablemente identificar como la que llegó a Honduras y Nicaragua a través de San Vicente, tras la guerra de independencia de Haití en los años de 1790. Es posible que la convicción, muy común en la época, de que las personas afrodescendientes eran más resistentes al trabajo y la vida en condiciones cálidas y húmedas y en zonas donde circulaban fiebres tropicales, contribuyera al gran número de propuestas de colonización de las costas de Guatemala con colonos caribes (Kiple y King, 2003, pp. 29-49; Derickson, 2019). Estos planes no se cumplieron, pero sí nos muestra aspectos del proceso de colonización interna que impulsaron los gobiernos de los décadas de 1820 y 1830.

Aunque Iztapa, a diferencia de Izabal y la costa hondureña, no era famosa por su insalubridad, las condiciones climáticas también entraban en juego, de vez en cuando, y se relacionaban con la cuestión de quién se establecería en el puerto. Iztapa también fue vista con cierto recelo porque desde hacía tiempo carecía de un asentamiento. En 1836, un ingeniero encargado de construir una casa de aduana y almacenes señaló que era importante que los arrieros “y demás miserables” no estuvieran expuestos a las lluvias ni “a las enfermedades que han hecho horrible al puerto”, al tiempo que manifestaba una actitud recelosa hacia el clima de la costa y su idoneidad para albergar a gente (AGCA, B.119.3, Leg. 2541, Exp. 58618, Iztapa 26 de abril de 1836). La respuesta a su preocupación les restó importancia a los problemas, fijando un sitio para construir el almacén y enfatizando otra vez en las “grandes ventajas al comercio del Estado” que resultaría de la apertura de este puerto. En todos esos proyectos, las referencias a la salud muestran que, a menudo, estos planes no se referían simplemente al número de hombres disponibles, sino a su capacidad de vivir en los lugares referidos.

Los informes sobre sitios costeros pestilentes fueron mucho menos frecuentes después de la independencia. Los comisionados seguían prestando atención a las circunstancias locales y al clima, registrando la información geográfica con sutiles detalles del tiempo y las estaciones, y señalando las preparaciones para tener una respuesta a cualquier eventualidad. Por ejemplo, el ingeniero Jonama estaba consternado por los errores que había cometido el primer equipo que construyó la carretera de Iztapa, ya que no había tenido en cuenta los cambiantes niveles de agua

de la estación de lluvias al rellenar una barranca (AGCA, B95.1 Leg. 1398, Exp. 32600). Sin embargo, al planificar cuidadosamente, aseguró que este fenómeno no supondría ningún problema.

Los bancos de arena de Iztapa también necesitaban ser vigilados, y era necesario conocer las mareas y los cambios estacionales para saber dónde se formaría el siguiente banco de arena. “No será difícil ocurrir con un pronto remedio formando un muelle a proporción que crezca la nueva barra”, prometió el ingeniero Juan Baily (AGCA, B95.1 Leg. 1398, Exp. 32600). En esos proyectos se vinculaban la ubicación geográfica, la naturaleza y clima del sitio, así como los habitantes, lo cual revela aspectos dispares de la organización política, social y económica del nuevo Estado.

Conclusiones

En 1831, José Cecilio del Valle, director en ese momento, de la Sociedad Económica y ya fuera de la vida política, se mostró desilusionado. Entre los fallos en la educación y la moral que veía en el país, observó una vez más que “no tenemos caminos, ni calzadas, ni canales, porque no se han hecho navegables los ríos que pueden serlo”. Para él, esto no era solo un signo de ineficacia del gobierno, sino un completo fracaso del Estado. “No está consolidado el Gobierno, ni se ha acabado todavía la revolución”, explicó (Boletín Oficial, Decreto, julio 1.º de 1831, p. 99). No tener caminos era una de las tristes consecuencias directas de este fracaso. Los esfuerzos del gobierno de Gálvez por construir caminos con mano de obra y fondos nacionales, además de concesiones a europeos, sucedieron hasta la década de 1830, pero muchos proyectos ambiciosos no se concluyeron sino hasta entrado el siglo XIX e, incluso, en el siglo XX.

La construcción o fracaso del gran número de proyectos de caminos, puertos y canales en ríos navegables y el mar representaba la presencia del Estado en áreas rurales y en la vida cotidiana de la población. En el caso de Centroamérica, los Estados nacionales empezaron a organizarse en distintas municipalidades y regiones. En ese sentido, los proyectos de infraestructura son una excelente manera para comprender la relación entre las prioridades teóricas del Estado y las realidades de este en el territorio, el clima y la población. El imaginario geográfico que establecía las relaciones entre la ciudad de Guatemala y los puertos circundantes, o las cordilleras, no se alteró fundamentalmente. Sin embargo, los esfuerzos por recopilar nueva información parecieron conectar más firmemente regiones que antes se consideraban remotas, con el tejido del Estado. Enfocarse en el desarrollo de caminos y puertos tiene la ventaja de conectar historias locales con otras regionales y nacionales.

Los ingenieros y los políticos, cuando hacían el reconocimiento para una nueva carretera o puerto, a menudo utilizaban los precedentes geográficos coloniales y las señales de poblaciones o caminos anteriores en el territorio que inspeccionaban para entender si este podía ser adecuado para sus propósitos. Al mismo tiempo, políticos como José del Valle vieron la oportunidad de elegir rutas y puertos con mucha más libertad tras la independencia. Las carreteras que conducían a las costas –

responsabilidad exclusiva de cada Estado— se convirtieron en una primera prueba práctica y en un reto de las capacidades del Estado dentro de la Federación, y llegaron a constituir un modelo para los proyectos de infraestructura en las décadas siguientes.

Tanto entonces como en la actualidad, el desarrollo de estas infraestructuras ha tenido un impacto en el medioambiente y en las zonas rurales, especialmente en las comunidades indígenas. Sin querer atribuir un proto-ambientalismo a los pobladores de Gualán en 1836, es interesante analizar sus reflexiones y posiciones sobre la forma correcta de colonizar una nueva parte del país, sin limitarse a extraer materias primas. Muchas veces, la naturaleza y el clima influyen en la forma de abordar un lugar. Reflexionando desde una perspectiva actual, los debates sobre el costo de los proyectos de infraestructura son también interesantes porque tocan de manera directa con los debates sobre la inversión extranjera que se vienen produciendo desde hace mucho tiempo.

Archivos

Archivo General de Centroamérica, Ciudad de Guatemala (AGCA).

The National Archives, Londres, Reino Unido (TNA).

Royal Geographical Society, Londres, Reino Unido (RGS).

Fuentes primarias publicadas

Periódicos

Gaceta del Gobierno Supremo de Guatemala

Boletín Oficial

El Redactor General

Anónimo. (1836). Information for Emigrants; or, a description of Guatemala... including the British colony of Verapaz. Drawn from authentic sources. Richardson.

Del Valle, José Cecilio. (1825). Discurso del presidente del poder ejecutivo a la apertura del Congreso Federal de Guatemala. En 25 de febrero de 1825. Imprenta Nueva de Juan José de Arévalo.

Marure, A. (1838). Memoria sobre la insurrección de Santa Rosa y Mataquescuintla en Centro América, comparada con la que estalló en Francia, el año 1790, en los departamentos de la Vendée, cet. Guatemala? s. n.

Pineda de Mont, M. (1869-1871). Recopilación de las leyes de Guatemala, compuesta y arreglada a virtud de orden especial del Gobierno Supremo de la República. Imprenta de la Paz.

Rivera Maestre, M. (1832). Atlas guatemalteco en ocho cartas formadas y grabadas en Guatemala, de orden del gefe del estado C. Doctor Mariano Gálvez, por M. Rivera Maestre. Guatemala.

Bibliografía

- Avendaño Rojas, X. (2009). Centroamérica entre lo antiguo y lo moderno: institucionalidad, ciudadanía y representación política, 1810-1838. <http://www.digitaliapublishing.com/a/17255>
- Bonilla Bonilla, A. (2015). Triunfos y fracasos de la política ilustrada centroamericana (1774-1838). En B. Connaughton (Ed.), *Repensando Guatemala en la época de Rafael Carrera* (pp. 41-110). UNAM.
- Brockmann, S. (2020). *The Science of Useful Nature in Central America: Landscapes, Networks and Practical Enlightenment, 1784-1838*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781108367615>
- Centeno, M. A. y Ferraro, A. E. (2013). Republics of the Possible: State Building in Latin America and Spain. En A. E. Ferraro y M. A. Centeno (Eds.), *State and Nation Making in Latin America and Spain: Republics of the Possible* (pp. 3-24). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9781139342667.003>
- Cervera Molina, A. E. (2019). Paisajes Liminales. La concepción de la naturaleza en los territorios fronterizos. *Perspectiva Geográfica*, 24(2). <https://doi.org/10.19053/01233769.9317>
- Derickson, A. (2019). "A Widespread Superstition": The Purported Invulnerability of Workers of Color to Occupational Heat Stress. *American Journal of Public Health*, 109(10), 1329-1335. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2019.305246>
- Dym, J. (2004). "More calculated to mislead than inform": Travel writers and the mapping of Central America, 1821-1945. *Journal of Historical Geography*, 30, 340-363. [https://doi.org/10.1016/S0305-7488\(02\)00128-7](https://doi.org/10.1016/S0305-7488(02)00128-7)
- Dym, J. (2006). *From Sovereign Villages to National States: City, State, and Federation in Central America, 1759-1839*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Dym, J. (2017). Democratizing the Map: The Geo-Body and National Cartography in Guatemala, 1821-2010. En *Decolonizing the Map*. University of Chicago Press.
- Flores, R. (1952). Chiquimula en la historia. Imprenta La Cultura.
- Fry, M. F. (1988). Política agraria y reacción campesina en Guatemala: la región de La Montaña, 1821-1838. *Mesoamérica*, 9(15), 25-45.
- Gándara, N. (2016). Representaciones de un territorio. La frontera mapuche en los proyectos ilustrados del Reino de Chile en la segunda mitad del siglo XVIII. *Historia Crítica*, 40(59), 61-80. <https://doi.org/10.7440/histcrit59.2016.04>
- Griffith, W. J. (1965). *Empires in the wilderness: Foreign colonization and development in Guatemala*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Griffith, W. J. (1959). Santo Tomás: anhelado emporio del comercio en el Atlántico. *Sociedad de Geografía e Historia*.
- Hurtado Paz y Paz, L. (2010). Petén: ¿la última frontera? la construcción social de una región. FLACSO, Editorial de Ciencias Sociales.
- Hurtado Paz y Paz, L. (2014). *La histórica disputa de las tierras del Valle del Polochic: estudio sobre la propiedad agraria*. Serviprensa.

- Kiple, K. F. y King, V. H. (1981). *Another Dimension to the Black Diaspora: Diet, Disease and Racism*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511665035>
- Martínez Peláez, S. (2006, primera edición 1970). *La patria del criollo. Ensayo de interpretación de la realidad colonial guatemalteca*. Fondo de Cultura Económica.
- Payne Iglesias, E. (2007). *El puerto de Truxillo: un viaje hacia su melancólico abandono*. Guaymuras.
- Pérez Valenzuela, P. (1956). *Santo Tomás de Castilla: Apuntes para la historia de las colonizaciones en la costa atlántica*. Tipografía Nacional.
- Rubio Sánchez, M. (1956). *Puerto de Iztapa o de la Independencia*. Primera parte. *Antropología e Historia de Guatemala*, 8(2), 24-49.
- Rubio Sánchez, M. (2000, primera edición 1975). *Historia del Puerto de Trujillo*. Banco Central de Honduras.
- Sagastume Paiz, T. (2015). Vagos, ociosos y mal entretenidos, La permanencia de la reforma de los costumbres en Guatemala a mediados del siglo XIX. En Brian Connaughton (Ed.), *Repensando Guatemala en la época de Rafael Carrera* (pp. 389-430). UNAM.
- Sagastume Paiz, T. (2016). La política agraria del primer liberalismo en Guatemala, 1823-1837. *Anuario Revista Estudios*, 1, 11-46.
- Sellers-García, S. (2013). *Distance and Documents at the Spanish Empire's Periphery*. Stanford University Press.
- Truett, S. (2004). The Ghosts of Frontiers Past: Making and Unmaking Space in the Borderlands. *Journal of the Southwest*, 46(2), 309-350.
- Woodward, R. L. (1981). *Privilegio de clase y desarrollo económico: Guatemala 1793 a 1871*. EDUCA.
- Woodward, R. L. (1993). *Rafael Carrera and the emergence of the Republic of Guatemala, 1821-1871*. University of Georgia Press.

Información adicional

Acerca de la persona autora: Investigadora y profesora en la Universidad de Montfort (Reino Unido). Es autora del estudio monográfico *The Science of Useful Nature in Central America: Landscapes, Networks and Practical Enlightenment, 1784-1838* (publicado en 2020 por Cambridge University Press). Es doctora en Historia de Ciencias de la Universidad de Cambridge (Reino Unido). Sus temas de investigación incluyen la historia de Guatemala, historia de ciencias, historia de la cartografía e historia ambiental.