

Identifica INAH al primer naufragio esclavista de mayas en México

*** Descubierto en aguas de Sisal, Yucatán, el pecio del vapor “La Unión” fue reconocido luego de tres años de investigación en campo y en archivos de México, Cuba y España

*** Entre 1855 y 1861, el barco llevó a Cuba un promedio mensual de 25 y 30 mayas capturados durante la Guerra de Castas o engañados con documentos falsos

Sisal, Yuc.- A dos millas náuticas (3.7 km) de este puerto yucateco, una historia poco conocida resurge gracias al trabajo de expertos del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), quienes como resultado de un trienio de investigación han identificado al vapor “La Unión”, el primer barco que hoy se sabe fue usado para el tráfico de esclavos mayas.

Para los investigadores de la Subdirección de Arqueología Subacuática (SAS) del INAH, el descubrimiento es de singular relevancia ya que, más allá de lo complejo que es identificar ‘con nombre y apellido’ a un pecio, este habla de un pasado ominoso para México, el cual debe reconocerse y estudiarse en función de su contexto y época.

Lo anterior adquiere mayor sentido al evocar que, si bien la esclavitud estaba prohibida desde la Independencia, y no obstante que el 6 de mayo de 1861, el presidente Benito Juárez emitió un decreto para impedir la extracción forzada de cualquier individuo maya, el incendio que el 19 septiembre de ese mismo año causó el hundimiento del vapor en su camino a Cuba, demostró que la esclavitud continuaba sin obedecer ley alguna.

En el marco de la campaña “Contigo en la Distancia”, de la Secretaría de Cultura del Gobierno de México, la arqueóloga subacuática Helena Barba Meinecke, responsable de la oficina Península de Yucatán de la SAS, comenta que esta investigación, desarrollada con apoyo del director del Centro INAH Yucatán, antropólogo Eduardo López Calzada, y del subdirector de



Arqueología Subacuática del INAH, doctor Roberto Junco Sánchez, es de relevancia internacional dado que hasta hoy no se había documentado una embarcación que traficara personas mayas.

En los últimos años, señala, se han descubierto otros naufragios esclavistas: las naves “Clotilda” y “Henrietta Marie”, en Alabama y Florida, respectivamente; el “Trovador”, en República Dominicana; y el “San José”, en Ciudad del Cabo, Sudáfrica; pero todos eran lo que se conocía como ‘barcos negreros’, aquellos que por más de 400 años sustrajeron personas de África para venderlas en el continente americano.

El pecio “La Unión” se localizó arqueológicamente en 2017, en el marco del Proyecto Integral para la Protección, Conservación, Investigación y Difusión del Patrimonio Cultural Subacuático de la SAS, en coordinación con el Centro INAH Yucatán y los habitantes de la región; ese año, se ubicaron los remanentes de un barco inicialmente nombrado “Adalio”, en homenaje al abuelo del pescador Juan Diego Esquivel, quien guió a los arqueólogos al sitio.

Se observó que el pecio correspondía a un vapor de la primera etapa de dicha tecnología, fechada entre 1837 y 1860, cuando esos barcos eran impulsados con un sistema de calderas, máquinas con balancín y ruedas de paleta ‘tipo Mississippi’.

Pese a que las calderas estallaron y la embarcación se incendió, la sentina —parte inferior del casco, en la zona más baja de la sala de máquinas y justo por encima de los doblefondos— descendió siete metros desde la superficie hasta el fondo de las aguas someras.

Al cubrirse de arena, la madera del fondo del casco se conservó hasta hoy, lo mismo que elementos aún reconocibles, como las ruedas de paleta, calderas, compartimentos y objetos para la sujeción como pernos de cobre; además se identificaron artefactos relacionados con la vida cotidiana a bordo, entre ellos, fragmentos de vidrio de botellas y cerámica e, incluso, ocho cubiertos de latón que eran utilizados por los pasajeros de primera clase.

Tras esa primera temporada de campo, el equipo de la SAS comenzó a indagar en los archivos provinciales de Yucatán y Baja California Sur, así como en los nacionales de México, Cuba y España. Luego de un proceso de tres años, se logró reunir la información suficiente para corroborar que el “Adalio” es, en realidad, el vapor “La Unión”.

Barba explica que los elementos de coincidencia fueron, por ejemplo: que las calderas se encontraron estalladas y la madera presentaba evidencia de un incendio; la sintonía entre la tecnología vista en campo y la descrita en los planos del barco; así como la propia ubicación del pecio, similar a la que manejaron los informes privados y las notas de prensa de la época.



El vapor “La Unión” perteneció a la empresa española Zangroniz Hermanos y Compañía, establecida en 1854 en La Habana, la cual, un año después, fue autorizada para comerciar en México, realizando travesías entre Sisal, Campeche, Veracruz y Tampico.

Usualmente llevaba a Cuba pasajeros de primera, segunda y tercera clase, junto con mercancía, como fibras de henequén, cueros curtidos, palo de tinte y pieles de venado. No obstante, sus mandos también estaban en contubernio con los esclavistas, quienes introducían en pequeños e insalubres espacios a los mayas que capturaban o engañaban.

Un año antes de su hundimiento, en octubre de 1860, el vapor había sido sorprendido en Campeche cargando 29 mayas, entre ellos niños y niñas de 7 y 10 años, pero el escarnio no acabó con el contrabando de “La Unión”.

Fue hasta después de aquel trágico 19 de septiembre, en cuyo naufragio falleció la mitad de los 80 tripulantes y 60 pasajeros, que el gobierno mexicano puso mayor atención en los cateos en los puertos, a fin de impedir el tráfico de personas en las rutas hacia Cuba. Cabe subrayar que las cifras anteriores no cuentan a los esclavos mayas, pues estos no eran considerados personas sino mercancías.

Historia recuperada

Los documentos consultados por Abiud Pizá y Gabriel León, parte del equipo de la SAS en la península de Yucatán, refieren que la naviera Zangroniz Hermanos y Compañía estuvo activa durante algunos de los años más álgidos de la Guerra de Castas de Yucatán (1847-1901), en la que se enfrentaron indígenas y criollos por motivos vinculados al cobro excesivo de impuestos y el acaparamiento de las tierras de cultivo.

Una estrategia que los hispanos y oligarcas mexicanos emplearon fue la de ordenar, desde 1848, la expulsión de aquellos mayas que eran capturados en combate, de allí que muchos fueron enviados a Cuba, pues la isla tenía escasez de mano de obra en las plantaciones de caña de azúcar.

“Cada esclavo era vendido hasta por 25 pesos a los intermediarios, y estos podían revenderlos en La Habana hasta por 160 pesos, los hombres, y 120 pesos, las mujeres”.

La arqueóloga señala que otra forma de conseguir esclavos, era a través de personajes llamados ‘enganchadores’, cuyo trabajo era ir a pueblos como Yxil, Kanxoc y Valladolid, para ofrecer a los indígenas —muchos de los cuales habían perdido sus tierras debido a la guerra— papeles falsos para hacerles creer que irían a Cuba como colonos, donde tendrían tierras y generar ingresos.



A través de “La Unión” y de otro vapor de Zangronis llamado “México”, desde 1855, se fletaron mensualmente un promedio de 25 y 30 personas, muchos de los cuales nunca pudieron regresar a la península. No obstante, una parte de su memoria yace en el barrio habanero de Campeche, donde por generaciones vivieron muchos de los esclavos mayas y sus descendientes.

El historiador Abiud Pizá indagó que, aunque Zangroniz está ausente de la documentación mexicana en los años inmediatos al naufragio, durante el Segundo Imperio y el Porfiriato ganó contratos para la construcción de ferrocarriles.

Otra forma de conocer esta historia es visitar el Museo de Arqueología Subacuática (Marsub), Fuerte de San José el Alto, en la ciudad de San Francisco de Campeche, cuya Sala 6, dedicada a la revolución industrial de la navegación, exhibe, entre otros elementos, los cubiertos de latón recuperados del vapor “La Unión”.

